

## TABLE DES MATIÈRES

---

### SIGNALISATION

(656.25) (1)

(1<sup>re</sup> partie)

<b>Signaux fixes</b> . . . . .	1
§ 1. — Principes . . . . .	1
§ 2. — Couverture des points dangereux . . . . .	1
<b>Chapitre I. — Signaux à voyants</b> . . . . .	5
§ 1. — Types de signalisation . . . . .	6
A. — Signalisation à 2 positions . . . . .	6
B. — Signalisation à 3 positions . . . . .	8
§ 2. — Indication des directions . . . . .	9
§ 3. — Signaux combinés . . . . .	11
§ 4. — Signaux de manœuvre . . . . .	15
§ 5. — Signaux fixes de ralentissement . . . . .	15
§ 6. — Feux clignotants . . . . .	17
<b>Chapitre II. — Signalisation lumineuse de jour et de nuit</b> . . . . .	18
1. — Principes . . . . .	18
2. — Forme et signification des panneaux lumineux . . . . .	18
3. — Système optique pour feux principaux . . . . .	22
4. — Source lumineuse . . . . .	23
5. — Alimentation des feux . . . . .	23
6. — Contrôle des feux . . . . .	24
7. — Feux fantômes . . . . .	24
8. — Orientation des boîtiers . . . . .	25
9. — Système optique des feux de manœuvre . . . . .	28
10. — Manœuvre des signaux lumineux . . . . .	28
11. — Avantages et inconvénients de la signalisation lumineuse de jour et de nuit . . . . .	29
12. — Conclusions . . . . .	30
<b>Chapitre III. — Le daltonisme</b> . . . . .	31
§ 1. — Acuité visuelle . . . . .	31
§ 2. — Vision des couleurs . . . . .	31
§ 3. — Fréquence du daltonisme . . . . .	32
§ 4. — Hérité du daltonisme . . . . .	32
§ 5. — Méthodes employées pour déceler le daltonisme . . . . .	33
§ 6. — Conclusions . . . . .	35

---

(1) Classification décimale.

Chapitre IV. — Répétition des signaux de la voie sur les locomotives . . . . .	36
1. — Appareils de répétition des signaux à action intermittente . . . . .	36
§ 1. — Quels signaux convient-il de répéter ? . . . . .	37
§ 2. — Dans quelle position les signaux doivent-ils être répétés ? . . . . .	37
§ 3. — Quelle est la nature des indications à donner au mécanicien ? . . . . .	39
§ 4. — A quels moyens recourir pour ne pas affaiblir la vigilance du mécanicien ? . . . . .	39
2. — Principes de construction des appareils répéteurs . . . . .	39
§ 1. — Appareils à contact mécanique . . . . .	39
§ 2. — Appareils à contact électrique . . . . .	40
a) Appareils donnant l'indication « signal fermé » par <i>émission</i> de courant . . . . .	40
Appareil Flaman . . . . .	40
Crocodile . . . . .	42
Appareils Téléc, Hasler et Rodolause . . . . .	44
b) Appareil donnant l'indication « signal fermé » par <i>cessation</i> de courant du . . . . .	44
Great Western Railway . . . . .	44
§ 4. — Appareils sans contact . . . . .	47
Système « signum » par induction . . . . .	47
Système utilisant une liaison optique entre le signal et la locomotive . . . . .	48
3. — Signalisation continue sur les locomotives . . . . .	48
4. — Freinage automatique (Train-Control) . . . . .	49

# TABLE DES MATIÈRES

## SIGNALISATION

(2<sup>me</sup> partie)

### COUVERTURE DES TRAINS

Chapitre I. — Lignes à double voie . . . . .	(656.256) (1)	2
§ 1. — Exploitation de gare à gare . . . . .		2
§ 2. — Exploitation par intervalle de temps . . . . .		2
§ 3. — Exploitation par intervalle de distance ou block-system . . . . .		3
Sections ouvertes. — Sections fermées . . . . .		4
Chapitre II. — Block-system absolu par appareils de correspondance (téléphone-télégraphe) . . . . .	(656.256.1)	5
Chapitre III. — Block-system absolu par appareils de correspondance enclenchés avec les signaux de block . . . . .	(656.256.2)	7
a) conditions à réaliser . . . . .		7
b) pédale de block . . . . .		13
c) déclencheur de pédale . . . . .		14
d) Enclenchement du levier de manœuvre du signal de block par le récepteur du poste . . . . .		20
e) monocinétique . . . . .		22
f) poste d'entrée de ligne . . . . .		24
Chapitre IV. — Longueur des sections de block . . . . .		25
Chapitre V. — Applications du block-system sur une ligne à double voie . . . . .		27
1 <sup>er</sup> cas. — Station intermédiaire d'une ligne à double voie ne servant pas au garage des trains . . . . .		27
2 <sup>me</sup> cas. — Station intermédiaire servant au garage des trains . . . . .		30
a) garage par rebroussement . . . . .		30
b) garage direct . . . . .		32
Chapitre VI . . . . .		33
Block-system absolu . . . . .		33
Block-system permissif. . . . .		33
Block-system absolu conditionnel . . . . .		33
Chapitre VII. — Block-system automatique . . . . .	(656.256.3)	35
A) Principe . . . . .		35
Sections ouvertes — Sections fermées . . . . .		39

(1) Classification décimale.

B) Relais de voie . . . . .	40
Relais de voie à courant continu . . . . .	41
Relais de voie à courant alternatif . . . . .	41
Relais de fréquence . . . . .	44
C) chevauchement des sections . . . . .	44
D) section tampon . . . . .	45
E) block-system automatique sur une ligne à traction à vapeur avec signaux mécaniques . . . . .	46
F) block-system automatique sur les lignes à traction électrique . . . . .	51
Connexions inductives . . . . .	51
G) Block-system automatique sur une ligne électrifiée équipée avec signalisation lumineuse . . . . .	53
H) applications du block automatique. . . . .	57

\* \* \*

<b>II. — Lignes à simple voie . . . . .</b>	<b>(656.255)</b>	<b>60</b>
1. — Exploitation en navette . . . . .		60
2. — Exploitation par le pilote . . . . .		60
3. — Exploitation par le bâton pilote . . . . .		61
4. — Exploitation par le bâton pilote et le « ticket » . . . . .		62
5. — Exploitation par le bâton pilote enclenché électriquement . . . . .		62
Exploitation par la « tablette » et par le « token » . . . . .		63
6. — Appareils permettant l'échange des bâtons-pilote ou des tablettes à grande vitesse . . . . .		63
7. — Signalisation et enclenchements dans les gares . . . . .		64
8. — Le block-system appliqué à la voie unique. . . . .		64
Block-system par téléphone . . . . .		65
Block-system par appareils enclenchés avec les signaux de block . . . . .		66
Signalisation d'une station intermédiaire d'une ligne à simple voie . . . . .		66