



**R 300.13**

**Mécanicien de locomotive**

**DE PCT**

<b>Rédacteur:</b>	<b>Vérificateur:</b>	<b>Valideur:</b>
Nom, fonction/entité :  Baatard Eric Spécialiste Sécurité et Sûreté d'Exploitation PIME	Nom, fonction/entité :  Rochat Frank Spécialiste prestations de conduite ECM	Nom, fonction/entité :  Boutillier Jérôme Responsable opérationnel exploitation Leb
Date : 16.03.2023	Date : 16.03.2023	Date : 17.03.2023
Signature/Visa 	Signature/Visa 	Signature/Visa 

## 0 Dispositions d'application

Chiffres ou figures sans application, ajoutés, remplacés ou complétés sur le réseau LEB.

Chiffre	sans application	ajouté	remplacé	Modifié / complété
3.1.1				x
3.1.2				x
3.1.3		x		
3.1.4		x		
3.2.3				x
3.2.4				x
3.3.4				x
Annexe 1				
2.1				x
3.6.2				x



### **3.1.1 Contrôle des équipements de sécurité**

Les consignes sont fixées dans le règlement des véhicules concernés ainsi que selon les règlements

- R435.1 « Contrôle de la marche des trains ZSI90 »
- R435.2 « Contrôle de la marche des trains ZBMS »

### **3.1.2 Contrôle de l'enregistrement des installations de mesure de la vitesse**

Les consignes sont fixées dans le règlement des véhicules concernés ainsi que selon les règlements

- R435.1 « Contrôle de la marche des trains ZSI90 »
- R435.2 « Contrôle de la marche des trains ZBMS »

### **3.1.3 Contrôle des frotteurs des pantographes**

A chaque terminus, l'état des frotteurs de pantographe sera contrôlé depuis le sol.

### **3.1.4 Contrôle des organes de roulement**

Sur les anciens véhicules, le degré d'échauffement des boîtes d'essieux sera régulièrement surveillé.

### **3.2.3 Autorisation d'accès**

L'accès aux cabines de conduite desservies pendant la marche est interdit aux voyageurs et au personnel voyageant haut-le-pied. Seules les personnes munies d'une autorisation délivrée par l'OFT, le SESE ou la direction d'exploitation TL-LEB ont accès à la cabine de conduite.

Dans la cabine de conduite, mise à part le mécanicien, 2 personnes au plus peuvent y prendre place et les enfants doivent avoir au minimum 10 ans révolus. Le mécanicien ne doit pas être gêné ni distraint dans l'accomplissement de son travail.

- Accompagnement du mécanicien en cabine.

Le mécanicien doit être accompagné dans les situations suivantes :

- si le mécanicien ne connaît pas la ligne à parcourir (PCT R 300.13 chiffre 2.5.2),
- si le mécanicien doit être accompagné pour des raisons médicales,
- lorsque l'appareil du contrôle de la marche des trains du véhicule de têtes est avarié ou isolé (R300.9 DE-PCT LEB, chiffre 10.3),
- lorsque le dispositif de sécurité du véhicule de tête est en panne (PCT R 300.9, chiffre 10.4).

### 3.2.4 Annonce des signaux

La sécurité de l'exploitation ferroviaire dépend dans une large mesure du degré d'attention avec lequel le personnel de conduite observe, interprète et respecte les signaux, les ordres liés à la circulation, les indications du tableau de parcours et de la marche du train ainsi que des prescriptions locales.

Durant leur formation, les aspirants mécaniciens apprennent à connaître et interpréter correctement les signaux et les données relatives à la circulation. L'annonce des signaux systématique est essentielle. L'aspirant mécanicien effectue l'annonce en premier et le mécanicien la répète, au besoin la complète ou la corrige si nécessaire.

Il est également recommandé au mécanicien circulant seul de s'annoncer pour lui-même les signaux à haute voix.

Les annonces sont émises dès la certitude de la validité du signal par rapport à la voie parcourue et à l'image qu'il présente.

Il faut toujours garder en vue un signal jusqu'à son franchissement de manière à pouvoir déceler une soudaine commutation d'image ou une éventuelle remise à l'arrêt.

A la vue d'un signal avancé, il sera annoncé préalablement :

- le nom de la gare s'il s'agit d'un signal avancé d'entrée d'une gare,
- la fonction du signal s'il s'agit d'un signal de sortie, block, protection

*Exemples : Bercher ouvert, block fermé, etc*

Lors de l'approche des passages à niveau :

- dès que le feu de contrôle clignote (fig. 206 ou 206.1) « FC bon »
- si le feu de contrôle est éteint « FC éteint »
- dès que le signal principal présente le rouge clignotant (fig. 810) « PN en dérangement »

Tronçons de ralentissement :

- avant le signal avancé (fig. 218) « Ralentissement 50 »
- après le franchissement du signal final (fig. 220) avec la queue du convoi « 50 dégagé »



### **3.3.4 Protection de l'infrastructure et de l'environnement**

L'usage des freins magnétiques ne doit pas être abusif.

Sauf situation d'urgence, l'usage des freins magnétiques est interdit sur les aiguilles.





**R 300.13**

**Annexe 1**

**DE PCT**





## 2.1 Occupation de la locomotive à vapeur, dispositions particulières

Pour des mouvements de manœuvre sur de courtes distances à l'intérieur du faisceau du dépôt d'Echallens, le mécanicien peut mettre en mouvement tout seul la locomotive à vapeur G 3/3 N° 8.

### 3.5.2 Jets d'étincelles

Les mesures pour minimiser les risques d'incendie doivent être prises.

### **3.6.2 Lieu de garage**

Les locomotives à vapeur sous pression et non occupées ne peuvent être garées que dans le faisceau du dépôt d'Echallens ou dans des gares occupées.

#### **Dispositions particulières à Cheseaux :**

En aucun cas une locomotive à vapeur ne sera arrêtée sous la marquise translucide de la gare de Cheseaux.

Pour les trains courts < 18 m (une voiture) :

- l'arrêt des trains en provenance des Ripes se fera avant la marquise.

Pour les trains longs > 18 m. (deux voitures et plus) :

- la locomotive à vapeur sera arrêtée après la marquise.