



R 300.4

Mouvements de manœuvre

DE PCT

Rédacteur:	Vérificateur:	Valideur:
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 

22.03.2023

0 Dispositions d'application

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

Chiffre	sans application	ajouté	remplacé	Modifié / complété
1.7.1				x
1.8.1				x
2.3.6				x
2.5.6				x
2.8.2				x
3.1				x
3.2.2			x	
3.2.3-7	x			
3.6.2				x
3.6.4			x	
3.8		X		
4.2.3			x	
4.3.1-2				x
4.6.3				x
5.5.4				x
Annexe 1	x			
Annexe 2	x			
Annexe 3		x		

1.7.1 Généralités

Un véhicule à deux essieux en stationnement seul, immobilisé au moyen de sabots d'arrêt, doit toujours avoir au moins un essieu dont les deux roues reposent sur des rails propres, afin de garantir le fonctionnement des circuits de voie.

1.8.1 Utilisation du frein à air

Zone du dépôt-atelier d'Echallens

Le poids maximal autorisé de la charge remorquée sans frein à air avec le tracteur Tm 2/2 N°1 est de 20x sa propre tare. Dans ces conditions, la vitesse ne devra pas dépasser l'allure d'un homme au pas (5 km/h).

2.3.6 Installations dotées d'aiguilles centralisées, sans signaux nains

Pour les aiguilles de protection sans circuit de voie de pointe (environ 18 mètres), le chef-circulation s'assurera que la voie de gare en prolongement de la pointe est libre de tout véhicule ou que le convoi est bien à l'arrêt avant la manœuvre de cette aiguille.

2.5.6 Eloigner le véhicule moteur après l'avoir dételé

Pour s'éloigner, le mécanicien de locomotive veillera à ne pas engager le profil d'espace libre d'un autre parcours.

Si il y a lieu d'appuyer pour dételé, le mécanicien veillera à ne pas déplacer le véhicule à dételé.

2.8.2 Garer sur des véhicules

Un accostage brusque à une vitesse supérieure à 5 km/h (vitesse d'un homme au pas) doit être considéré comme un tamponnement.

3.1 **Pousse non accompagnée**

Sur le réseau LEB, il est admis que la cabine de conduite desservie peut se trouver au maximum 45 mètres derrière la tête de la course de manœuvre.

3.2.2 Lancer

Au LEB, les mouvements de manœuvre «au lancer» sont interdits.

3.6.2 Vitesses maximales en gare et dans le dépôt

20 km/h	- vitesse maximale générale
10 km/h	- sur le faisceau de voies du dépôt d'Echallens
5 km/h	- pour une pousse non accompagnée, lorsque la cabine desservie se trouve à plus de 40 mètres, respectivement au maximum 45 mètres derrière la tête de la course de manœuvre

3.6.4 Vitesses maximales en pleine voie

- Pour les mouvements de manœuvre qui se rendent en pleine voie, le seuil de vitesse se trouve à la dernière aiguille. En gare, depuis la voie de départ jusqu'au seuil, la vitesse dépend du calcul de freinage et des tableaux des parcours, mais elle ne peut pas dépasser 20km/h.
- Pour les mouvements de manœuvre qui reviennent de la pleine voie, le seuil de vitesse se trouve à la première aiguille. En gare, depuis le seuil jusqu'à la voie de but, la vitesse dépend du calcul de freinage et des tableaux des parcours, mais elle ne peut pas dépasser 20km/h. En pleine voie, la vitesse dépend du calcul de freinage et des tableaux des parcours, mais elle est au maximum de :

60 km/h	<ul style="list-style-type: none"> - vitesse maximale générale - pour les courses de manœuvre conduites de manière indirecte lorsqu'il y a une liaison radio entre le mécanicien de locomotive et le chef de manœuvre
40 km/h	<ul style="list-style-type: none"> - lorsque le mouvement comporte des wagons sans appareils de choc et de traction normaux
30 km/h	<ul style="list-style-type: none"> - pour les courses de manœuvre conduites de manière indirecte lorsqu'il n'y a pas de liaison radio entre le mécanicien de locomotive et le chef de manœuvre - pour une pousse non accompagnée sur la pleine voie
20 km/h	<ul style="list-style-type: none"> - sur les aiguilles

4.2.3 Mouvement de manœuvre qui suit un train

Les mouvements de manœuvre peuvent suivre un train uniquement à distance de block.

4.3.1 Etablir et protéger un parcours

Les mouvements de manœuvre en pleine voie doivent être protégés à l'appareil d'enclenchement à l'aide de la touche de maintien ou d'interdiction de pleine voie.

4.3.2 Buts du parcours

Peuvent également faire office de but :

- une halte
- un point kilométrique

4.6.3 Franchissement d'installations de passage à niveau

Si le mouvement de manœuvre doit s'arrêter en pleine voie ou effectuer des mouvements d'aller et retours répétés, il faut toujours considérer les installations de passage à niveau comme étant non enclenchées.

Un passage à niveau ne peut être franchi sans restriction à condition que le mécanicien de locomotive, respectivement le chef de manœuvre s'assure que l'installation est enclenchée et fonctionne normalement.

Les conditions de bon fonctionnement d'un passage à niveau surveillé est donné par :

- un feu de contrôle ou
- un signal de protection présentant la voie libre ou
- les barrières effectivement abaissées.

5.5.4 Franchir des installations de passage à niveau

Si le mouvement de manœuvre doit s'arrêter en pleine voie ou effectuer des mouvements d'aller et retours répétés, il faut toujours considérer les installations de passage à niveau comme étant non enclenchées.

Un passage à niveau ne peut être franchi sans restriction qu'à condition que le mécanicien de locomotive, respectivement le chef de manœuvre s'assure que l'installation est enclenchée et fonctionne normalement.

Les conditions de bon fonctionnement d'un passage à niveau surveillé est donné par :

- un feu de contrôle ou
- un signal de protection présentant la voie libre ou
- les barrières effectivement abaissées.



R 300.4

Annexe 3

DE PCT

2 Attelages automatiques

2.1 Attelages type +GF+

L'accouplement se fait automatiquement. Il faut contrôler que la poignée de chaque attelage soit bien retombée dans la position horizontale.

Le désaccouplement se fait manuellement en relevant la poignée de chaque attelage.

2.2 Attelages type Métropolitain

L'accouplement se fait automatiquement.

Le désaccouplement se fait manuellement en tirant la poignée d'un attelage ou au moyen des touches de commande sur le pupitre de commande en cabine suivant le type d'automotrices.

3 Conduites pneumatiques

3.1 Conduite générale

A l'exception de certains véhicules historiques, la conduite générale est logée dans la partie supérieure des attelages automatiques. Elle s'accouple et se découple automatiquement.

Pour le frein à vide, une plaque obturatrice sera posée sur l'attelage +GF+ après le dételage.

3.2 Conduite d'alimentation

A l'exception de certains véhicules historiques, la conduite d'alimentation est logée dans la partie inférieure des attelages automatiques. Elle s'accouple et se désaccouple automatiquement.

4 Liaisons électriques

4.1 Ligne de train

4.1.1 Accoupler

Pour les liaisons électriques avec l'attelage automatique à cloche +GF+, il faut accoupler les perches de chauffage et la prise de la commande multiple.

4.2 Attelages automatique avec coupleur électrique

Pour les liaisons électriques, il faut vérifier que la flèche jaune soit tournée en avant (séries 40 et 60) sur le coupleur de l'attelage automatique «Métropolitain».

