

Chemins de fer suisses

R 300.4



DE-PCT adaptée pour le tl-m1

Mouvements de manœuvre

Chiffre	sans application	modifié	remplacé	complément annexe
1.5			X	
1.6.1		X		
1.7.6				X
1.9.2		X		
2.1			X	
2.2.1			X	
2.2.2			X	
2.3.7	X			
2.4.1			X	
2.4.2		X		
2.4.6		X		
2.5.2		X		
2.8.2		X		
3.2.1	X			
Chiffre	sans application	modifié	remplacé	complément annexe

3.2.2			X	
3.2.3			X	
3.2.5	X			
3.2.6	X			
3.2.7	X			
3.5.1	X			
3.5.5	X			
3.6.2			X	
3.6.3	X			
3.6.4			X	
3.6.5	X			
4.3.2				X
4.5.2		X		
4.5.3		X		
4.5.4		X		
Chiffre	sans application	modifié	remplacé	complément annexe

Chiffre	sans application	modifié	remplacé	complément annexe
4.6.2		X		
5.4.2		X		
7	X			
Annexe 1 4	X			
Annexe 1 5	X			
Annexe 2	X			
Annexe 3				X
Chiffre	sans application	modifié	remplacé	complément annexe

1.5 Limite de manœuvre

Les mouvements de manœuvre en gare ne peuvent être effectués que jusqu'à hauteur des signaux d'entrée, si ceux-ci manquent les signaux de sortie respectivement les signaux limites de garage.

A EPFL, il s'agit des points d'arrêt spécialement installés au bord de la voie après les aiguilles de sortie de la gare (petit A pour les unités simples et grand A pour les unités multiples).

1.6.1 Véhicules moteurs

Suppression des tirets 1 et 3

1.7.6 Attelage de véhicules équipés de l'attelage automatique +GF+NTK

En ce qui concerne l'attelage automatique, le mouvement de manœuvre précédant un accouplement doit s'effectuer en avant, c'est-à-dire que le conducteur du véhicule accouplant doit occuper la cabine avant dans le sens du mouvement.

L'accouplement de deux Be 4/6 effectué en conduite indirecte est interdit. Lors de circonstances exceptionnelles, ce principe peut être dérogé moyennant entente préalable entre le PC m1 et le conducteur.

1.9.2 Vérification du frein à main en cas de laisser-couler ou de lancer

Le lancer est interdit au tl-m1

2.1 Principe

Sur le tl-m1, deux régimes de manœuvre distincts peuvent être mis en œuvre, à savoir le régime de manœuvre en télécommande (régime manuel), où tous les itinéraires sont établis par le Poste de commandement (PC m1), et, d'autre part, le régime de manœuvre automatique, où les itinéraires sont commandés directement par le conducteur depuis la cabine de conduite.

Avant toute exécution de manœuvre, le conducteur demande au PC m1 le régime de manœuvre à appliquer.

Les assentiments et les ordres doivent être transmis clairement. Chaque annonce et chaque ordre doivent être quittancés par le destinataire.

Lorsque l'assentiment n'est pas clair, le chef de manœuvre n'a pas le droit de donner l'ordre d'avancer. Si le conducteur reçoit des ordres pas clairs, il n'a pas le droit de démarrer ou il doit arrêter le mouvement. Il faut exiger la répétition de l'assentiment ou de l'ordre.

Une zone intermédiaire de sécurité doit être disponible pour s'y tenir et pour réaliser des travaux entre des voies ou entre une voie et un obstacle fixe. Dans le cas contraire, il faut procéder selon les dispositions « Absence de zone intermédiaire de sécurité ». En présence de chantiers, il faut procéder selon les dispositions « Travaux sur et aux abords des voies ».

2.2.1 Principe

En régime de manœuvre télécommandé, le chef de manœuvre ou le conducteur demande l'établissement du parcours au Poste de commandement (PC m1).

En régime de manœuvre automatique, le conducteur commande l'établissement du parcours par l'entremise du dispositif THF installé dans la cabine de conduite

Avant de demander le parcours, le chef de manœuvre ou le conducteur vérifie que

- les véhicules ne portent pas de signaux pour l'accostage interdit, ou de mise en garde pour sabots d'arrêt
- les travaux de manutention ont été interrompus, les agrès de chargement ont été enlevés et la charge des véhicules en cours de chargement ou de déchargement est assurée en conséquence

- les portes, les parois coulissantes, les toits coulissants, les orifices de déchargement, etc. sont réglementairement fermés ou verrouillés et qu'aucune partie du véhicule ou du chargement ne dépasse les dimensions admissibles
- tous les véhicules sont réglementairement attelés.

Un parcours doit être demandé immédiatement avant l'exécution et jusqu'à la voie de destination du mouvement de manœuvre. La voie de destination d'un mouvement de manœuvre est la voie demandée sur laquelle

- une activité doit être effectuée (par ex. garage ou prise en charge de véhicules) ou
- lorsqu'il faut attendre la poursuite de la marche pour des raisons d'exploitation ou
- le sens de marche change.

Si un mouvement de manœuvre ne peut pas être exécuté immédiatement, le PC m1 doit être informé sur le moment de l'exécution.

2.2.2 Demande

Le texte pour la demande d'un parcours est le suivant: « *de (voie) ... à (voie)...* ».

Pour les voies occupées, le parcours doit être demandé en premier pour la voie occupée et ensuite de la voie occupée jusqu'à la voie de destination.

Le chef de manœuvre doit aviser le PC m1 lorsqu'un

- laisser-couler
- une pousse non accompagnée
- mouvement de manœuvre avec des véhicules particuliers

doit être exécuté.

Tout véhicule dépassant le profil ne peut circuler qu'à condition que les voies soient interdites.

2.4 Assentiment pour le mouvement de manœuvre

2.4.1 Principe

Le régulateur doit transmettre un assentiment pour chaque mouvement de manœuvre. L'assentiment s'adresse au chef de manœuvre ou, en son absence, au conducteur.

L'assentiment est valable au maximum jusqu'à l'arrêt sur la voie de destination. Un nouvel assentiment n'est pas requis sur la voie de destination lorsqu'il faut garer sur d'autres véhicules

Pour un laisser-couler et pour les courses de manœuvre non accompagnées refoulées, l'assentiment ne peut être transmis que lorsque le parcours est établi jusqu'à la voie de destination demandée.

Lorsque le chef de manœuvre ne peut pas clairement déterminer s'il s'agit d'installations dotées d'aiguilles centralisées ou d'installations non dotées d'aiguilles centralisées, il doit prendre contact avec le régulateur.

2.4.2 Mesures avant de transmettre l'assentiment

Dans les deux derniers chapitres, le terme "chef de manœuvre" est remplacé par " régulateur ou, en son absence, le conducteur"

2.4.6 Installations non dotées d'aiguilles centralisées

Suppression du 1^{er} paragraphe, et remplacé par :

Dans l'enceinte du dépôt, le chef de manœuvre, respectivement le conducteur reprend les tâches du Poste de commandement (PC m1).

La plupart des aiguilles situées sur le site du dépôt sont de type talonnables.

2.5.2 Transmission des ordres

Dans le 1er tiret : Terme "locomotive / R" remplacé par "Train"

2.8.2 Garer sur des véhicules

Suppression du dernier paragraphe

3.2.2 Lancer

Le "lancer" est interdit sur le tl-m1

3.2.3 Limitations liées aux installations

Type d'installation	Laisser-couler
Sur ou en direction de voies alors qu'elles doivent être traversées par des voyageurs se rendant à un train ou en venant	interdit
Sur des passages à niveau non protégés ou signalés uniquement avec une croix de St-André, dans les zones sur des voies routières intégrées au sol	interdit
En cas d'obscurité, sur des installations sans éclairage des voies	interdit
En direction de voies débouchant sur des itinéraires de train établis	interdit
En direction de tronçons présentant une pente de plus de 20 ‰	interdit
En direction de tronçons présentant une pente jusqu'à 20 ‰	seulement avec frein à main desservi
En direction de portes ou de portails (remises, dépôts, etc.)	seulement avec frein à main desservi

3.6.2 Vitesses maximales en gare ---

- 30 km/h – vitesse maximale générale
- 10 km/h – pour une pousse non accompagnée, lorsque la caine de conduite desservie se trouve au maximum 40 mètres derrière la tête de course de manœuvre
 - pour les courses de manœuvre conduite de manière directe lorsque la cabine arrière est occupée
 - lorsque le nombre de véhicules non freinés dépasse le nombre de véhicules freinés à l'air,
 - sur les voies de chargement, aux endroits où la voie est intégrée au sol
 - pour tous les mouvements de manœuvre effectués dans l'enceinte du dépôt, y compris les aiguilles taillonnables
 - pour les véhicules routiers utilisant le frein à air des véhicules ferroviaires à manœuvrer
- 5 km/h – pour le franchissement des dépôts, remises, installations d'entretien et halles de transbordement
 - lors de manœuvre à la prolonge

- lors de manœuvre à bras ou au moyen d'engins mécaniques
- pour une pousse non accompagnées, lorsque la cabine de conduite desservie se trouve à plus de 40 mètres, au maximum de 100 mètres, derrière la tête de la course de manœuvre.
- pour les véhicules routiers n'utilisant pas le frein à air des véhicules ferroviaires à manœuvrer.

Des vitesses maximales inférieures peuvent être prescrites localement.

Avant d'entrer ou de sortir des dépôts, remises, installations d'entretien et halles de transbordement, il y a lieu de marquer un arrêt de sécurité.

3.6.4 Vitesses maximales en pleine voie

En principe, la signalisation continue de la vitesse est applicable pour les mouvements de manœuvre en pleine voie.

Le seuil de vitesse pour les mouvements de manœuvre qui se rendent ou qui reviennent de la pleine voie se trouve à hauteur du signal d'entrée, si celui-ci manque, à l'aiguille d'entrée.

Les convois de service avec restriction circulant comme mouvement de manœuvre en pleine voie respecteront, par analogie, la signalisation de vitesse y relative.

Toutefois, la vitesse ne dépassera pas :

- 60 km/h – vitesse maximale générale
- 40 km/h – lorsque le mouvement de manœuvre comporte des wagons sans appareils de choc et de traction normaux
 - sur les aiguilles
- 30 km/h – pour les courses de manœuvre conduites de manière indirecte,, lorsqu'il n'y a pas de liaison radio entre le conducteur et le chef de manoeuvre
 - pour une pousse non accompagnées.

4.3.2 Buts du parcours

Ajout du tiret :

- les points d'arrêt

4.5.2 Transmettre l'assentiment

Suppression du dernier paragraphe

4.5.3 Franchissement d'aiguilles en pleine voie

Suppression de la deuxième phrase du premier paragraphe

4.5.4 Assentiment pour entrer en gare

Suppression du premier paragraphe

4.6.2 Observation des signaux nains et de manœuvre

Suppression du premier paragraphe

5.4.2 Assentiment

Changement de la formulation de l'assentiment :

« *manœuvre autorisée de ... à ...* »

Annexe 3

Dispositif d'attelage automatique, modèle +GF+NTK

1 Attelage automatique, modèle +GF+ NTK

1.1 Accouplement de deux automotrices Be 4/6

1.1.1 Accouplement

Au dépôt, il suffit d'ouvrir le robinet principal sur l'automotrice devant être accouplée et d'enlever la plaque de protection.

Procédure à suivre pour l'accouplement :

- accoupler
- vérifier l'extinction de la lampe témoin d'accouplement et la lampe de commande de freinage d'urgence allumée
- changer de cabine
- effectuer un essai de frein complet
- essai d'efficacité des freins après la mise en mouvement de l'unité multiple

1.1.2 Désaccouplement

Procédure à suivre pour le désaccouplement :

- placer le manipulateur sur « F10 » et inverseur en avant
- presser le bouton-poussoir « désaccouplement » situé sur le tableau de bord durant 2 secondes au moins (les éventuelles portes ouvertes du véhicule désaccouplé se ferment sans sonnerie)
- exercer un effort de traction de manière à séparer les deux automotrices
- effectuer un essai d'efficacité des freins après la mise en mouvement du véhicule ainsi qu' un essai de frein simplifié
- sur le véhicule désaccouplé :
 - fermer le robinet principal ou
 - activer le maintien de cabine (levage du pantographe et enclenchement du disjoncteur)

1.1.3 Commande du désaccouplement impossible

Si il n'est pas possible de commander le désaccouplement des deux automotrices depuis la cabine, il est nécessaire de libérer mécaniquement les deux accouplements au moyen de la clé à carré.

Un reset de la commande électrique peut être réalisé en déclenchant et réenclenchant le CMC « accouplement automatique ».

1.2 Situations particulières

1.2.1 Accouplement sans liaison électrique

Si deux véhicules équipés d'attelages automatiques doivent être attelés sans la liaison électrique, l'agent du service de la manœuvre préparant l'accouplement doit préalablement fermer le robinet du cylindre pneumatique sur chacun des coupleurs électriques en présence.

Une fois l'accouplement réalisé, ces deux robinets seront à replacer en position ouverte.

1.2.2 Vérifications de la liaison pneumatique

Lorsque deux véhicules ont été accouplés, l'agent du service de la manœuvre vérifie, sur chaque véhicule, l'ouverture effective des robinets des conduites d'alimentation et générale.

1.2.3 Désaccouplement manuel

Lors d'un désaccouplement manuel, l'agent du service de la manœuvre fermera préalablement le robinet du cylindre pneumatique sur chacun des deux coupleurs électriques afin d'en permettre la séparation, puis libérera les deux accouplements mécaniques au moyen de la clé à carré. Une fois les attelages découplés, les deux robinets d'isolement de la commande des coupleurs électriques seront à nouveau ouverts.

1.2.4 Vérifications après un désaccouplement

Lors du désaccouplement, l'agent du service de la manœuvre vérifie la fermeture des valves pneumatiques. Si l'une d'entre elles devait rester ouverte, l'agent fermera les deux robinets d'isolement du coupleur concerné.