



DE-PCT adaptée pour le tl-m1

Dérangements

Chiffre	sans application	modifié	remplacé	complément annexe
2.4.1		X		
2.4.3		X		
3.4	X			
3.5	X			
3.7	X			
3.8	X			
3.9	X			
4.5		X		
5	X			
7.1.2		X		
7.2	X			
10.2			X	
10.4		X		
10.5	X			
11.3.6			X	

Chiffre	sans application	modifié	remplacé	complément annexe
12.2.3		X		
12.3.5				X
13.1.1				X

2.4.1 Assentiment pour les trains

L'assentiment est transmis comme suit :

- en mettant à voie libre le signal principal ou
- en mettant à voie libre le signal principal au moyen d'une commande de secours ou
- au moyen du signal principal pour *installation* de passage à niveau en dérangement ou
- au moyen de l'*Ordre 1* à protocoler

2.4.3 Signal auxiliaire et franchissement d'un signal présentant l'image d'arrêt

Avec l'*Ordre 1* à protocoler, le régulateur transmet l'assentiment pour franchir le signal principal concerné au conducteur.

Il y a lieu de circuler en marche à vue jusqu'au prochain signal principal. Il faut s'attendre à trouver le prochain signal principal présentant l'image arrêt.

Aucun avis supplémentaire au conducteur n'est nécessaire si une entrée sur voie occupée s'effectue simultanément.

S'il faut circuler au-delà du prochain signal principal à voie libre en marche à vue, il faut le prescrire au conducteur au moyen de l'*Ordre 6* à protocoler.

7.1.2 Installation de passage à niveau surveillée en dérangement

Modification de la vitesse maximale dans le deuxième paragraphe

...

Si l'assentiment pour franchir est transmis au moyen d'un signal principal pour installation de passage à niveau en dérangement, il convient d'appliquer les dispositions pour le franchissement d'une installation de passage à niveau en dérangement. La vitesse maximale est de 40 km/h jusqu'au dernier passage à niveau en dérangement de l'installation de passage à niveau surveillée. Indépendamment de cette prescription, il convient de respecter une vitesse maximale de 40 km/h sur les aiguilles en gare et celles en pleine voie.

...

10.2 Dérangement aux équipements de voie du contrôle de la marche des trains

Les équipements de voie du contrôle de la marche des trains sont binaire, soit ON soit OFF.

Si un dysfonctionnement est constaté aux équipements de voie du contrôle de la marche des trains, le train se fera arrêter au franchissement d'un signal à voie libre. Dans ce cas, on appliquera la procédure de franchissement d'un signal à l'arrêt, jusqu'à la levée du dérangement par le service technique.

10.3 Panne du contrôle de la marche des trains du véhicule de tête

Modification du 2^{ème} paragraphe comme suit :

Aussi longtemps qu'aucun conducteur supplémentaire n'est présent dans la cabine de conduite, il est possible de continuer à circuler en marche à vue avec un contrôle de la marche des trains défectueux.

10.4 Panne du dispositif de sécurité du véhicule de tête

Modification de la vitesse autorisée dans le premier paragraphe

Sur un chemin de fer à adhérence, si le dispositif de sécurité du véhicule de tête tombe en panne, le mécanicien de locomotive doit exiger, à la première occasion, la présence d'un collaborateur supplémentaire dans la cabine de conduite. Il instruit le collaborateur sur la manière d'arrêter le train en cas d'urgence. Aussi longtemps qu'aucun collaborateur supplémentaire n'est présent dans la cabine de conduite, il est possible de continuer à circuler en marche à vue avec un dispositif de sécurité défectueux.

...

11.3.6 Signalisation erronée de la queue du train

En l'absence du signal de queue, il faut aviser le PC m1, qui constatera l'intégralité du train sur le dispositif du block.

Si le PC m1 n'est pas desservi, le conducteur constatera l'intégralité du train à chaque gare et/ou halte.

12.2.3 Abandon / assurer / poursuite de la marche de parties de train

Suppression de la dernière phrase du premier paragraphe

12.3.5 Essai du frein sur les véhicules équipés des dispositifs d'indication dans la cabine de conduite

Sur les Be 4/6, en cas de dérangement aux freins, l'essai du frein complet doit être exécuté sur place par le biais du dispositif d'indication en cabine.

Si l'essai de frein se révèle être positif, la marche pourra être reprise normalement, en ayant préalablement avisé le PC m1.

13.1.1 Signaux limite de garage dépassé dans une gare de croisement (pris à l'AA)

Le conducteur doit effectuer de suite les opérations suivantes :

1. Emettre immédiatement un appel d'urgence via la radio Tetra (pas le SAEIV) :
 - « Mayday mayday à "Nom de la gare" »
 - « Mayday mayday à "Nom de la gare" »
 - « Mayday mayday à "Nom de la gare" »
2. Au besoin, se porter au-devant du train croiseur pour l'arrêter et l'aviser du danger
3. Aviser le PCm1 et attendre les ordres du régulateur

