

M

,

—

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

DIRECTION DU MOUVEMENT

CCSR

Fiche n°2

juin 1943

CCSR

Fiche n°2

Juin 1943

BLOCK MANUEL DE DOUBLE VOIE

Le block manuel unifié de double voie a fait l'objet d'une Note de Commentaires et de schémas qui ont été soumis par le Service Central V aux Régions en décembre 1942.

L'une des dernières correspondances échangées avec le Service Central V à ce sujet a trait à l'implantation des pédales de reddition. Compte tenu de l'intérêt que le Service Central V attache à contrôler le retour en position de repos des pédales électromécaniques de reddition (ou le dégagement du circuit de voie constituant la pédale de reddition), nous avons été d'avis de prévoir les conditions ci-après d'implantation de ces pédales (lettre M. 13.471 du 12 décembre 1942) :

- Lorsqu'il s'agit d'un poste autorisé à rendre voie libre pendant le stationnement des trains, la pédale de reddition est à implanter, en amont de la gare, en un point tel qu'elle soit certainement dégagée par la queue des trains en stationnement.
- Dans le cas contraire, la pédale est à implanter à l'entrée de la gare, en avant du premier appareil de voie par exemple.
- Lorsqu'il s'agit d'un poste terminus de block où la reddition de voie est faite sur un signal carré, la pédale est à implanter immédiatement en aval de ce signal.

Ces dispositions seraient susceptibles d'être étendues aux blocks à pédale existants, en particulier au block Lartigue Sud-Ouest où elles permettraient une simplification importante des installations.

BLOCK MANUEL DE DOUBLE VOIE

Le block manuel unifié de double voie a fait l'objet d'une Note de Commentaires et de schémas qui ont été soumis par le Service Central V aux Régions en décembre 1942.

L'une des dernières correspondances échangées avec le Service Central V à ce sujet a trait à l'implantation des pédales de reddition. Compte tenu de l'intérêt que le Service Central V attache à contrôler le retour en position de repos des pédales électromécaniques de reddition (ou le dégagement du circuit de voie constituant la pédale de reddition), nous avons été d'avis de prévoir les conditions ci-après d'implantation de ces pédales (lettre M. 13.471 du 12 décembre 1942) :

- Lorsqu'il s'agit d'un poste autorisé à rendre voie libre pendant le stationnement des trains, la pédale de reddition est à implanter, en amont de la gare, en un point tel qu'elle soit certainement dégagée par la queue des trains en stationnement.
- Dans le cas contraire, la pédale est à implanter à l'entrée de la gare, en avant du premier appareil de voie par exemple.
- Lorsqu'il s'agit d'un poste terminus de block où la reddition de voie est faite sur un signal carré, la pédale est à implanter immédiatement en aval de ce signal.

Ces dispositions seraient susceptibles d'être étendues aux blocks à pédale existants, en particulier au block Lartigue Sud-Ouest où elles permettraient une simplification importante des installations.

BLOCK MANUEL DE DOUBLE VOIE

Le block manuel unifié de double voie a fait l'objet d'une Note de Commentaires et de schémas qui ont été soumis par le Service Central V aux Régions en décembre 1942.

L'une des dernières correspondances échangées avec le Service Central V à ce sujet a trait à l'implantation des pédales de reddition. Compte tenu de l'intérêt que le Service Central V attache à contrôler le retour en position de repos des pédales électromécaniques de reddition (ou le dégagement du circuit de voie constituant la pédale de reddition), nous avons été d'avis de prévoir les conditions ci-après d'implantation de ces pédales (lettre M. 13.471 du 12 décembre 1942) :

- Lorsqu'il s'agit d'un poste autorisé à rendre voie libre pendant le stationnement des trains, la pédale de reddition est à implanter, en amont de la gare, en un point tel qu'elle soit certainement dégagée par la queue des trains en stationnement.
- Dans le cas contraire, la pédale est à implanter à l'entrée de la gare, en avant du premier appareil de voie par exemple.
- Lorsqu'il s'agit d'un poste terminus de block où la reddition de voie est faite sur un signal carré, la pédale est à implanter immédiatement en aval de ce signal.

Ces dispositions seraient susceptibles d'être étendues aux blocks à pédale existants, en particulier au block Lartigue Sud-Ouest où elles permettraient une simplification importante des installations.

BLOCK MANUEL DE DOUBLE VOIE

Le block manuel unifié de double voie a fait l'objet d'une Note de Commentaires et de schémas qui ont été soumis par le Service Central V aux Régions en décembre 1942.

L'une des dernières correspondances échangées avec le Service Central V à ce sujet a trait à l'implantation des pédales de reddition. Compte tenu de l'intérêt que le Service Central V attache à contrôler le retour en position de repos des pédales électromécaniques de reddition (ou le dégagement du circuit de voie constituant la pédale de reddition), nous avons été d'avis de prévoir les conditions ci-après d'implantation de ces pédales (lettre M. 13.471 du 12 décembre 1942) :

- Lorsqu'il s'agit d'un poste autorisé à rendre voie libre pendant le stationnement des trains, la pédale de reddition est à implanter, en amont de la gare, en un point tel qu'elle soit certainement dégagée par la queue des trains en stationnement.
- Dans le cas contraire, la pédale est à implanter à l'entrée de la gare, en avant du premier appareil de voie par exemple.
- Lorsqu'il s'agit d'un poste terminus de block où la reddition de voie est faite sur un signal carré, la pédale est à implanter immédiatement en aval de ce signal.

Ces dispositions seraient susceptibles d'être étendues aux blocks à pédale existants, en particulier au block Lartigue Sud-Ouest où elles permettraient une simplification importante des installations.

BLOCK MANUEL DE DOUBLE VOIE

Le block manuel unifié de double voie a fait l'objet d'une Note de Commentaires et de schémas qui ont été soumis par le Service Central V aux Régions en décembre 1942.

L'une des dernières correspondances échangées avec le Service Central V à ce sujet a trait à l'implantation des pédales de reddition. Compte tenu de l'intérêt que le Service Central V attache à contrôler le retour en position de repos des pédales électromécaniques de reddition (ou le dégagement du circuit de voie constituant la pédale de reddition), nous avons été d'avis de prévoir les conditions ci-après d'implantation de ces pédales (lettre M. 13.471 du 12 décembre 1942) :

- Lorsqu'il s'agit d'un poste autorisé à rendre voie libre pendant le stationnement des trains, la pédale de reddition est à implanter, en amont de la gare, en un point tel qu'elle soit certainement dégagée par la queue des trains en stationnement.
- Dans le cas contraire, la pédale est à implanter à l'entrée de la gare, en avant du premier appareil de voie par exemple.
- Lorsqu'il s'agit d'un poste terminus de block où la reddition de voie est faite sur un signal carré, la pédale est à implanter immédiatement en aval de ce signal.

Ces dispositions seraient susceptibles d'être étendues aux blocks à pédale existants, en particulier au block Lartigue Sud-Ouest où elles permettraient une simplification importante des installations.

BLOCK MANUEL DE DOUBLE VOIE

Le block manuel unifié de double voie a fait l'objet d'une Note de Commentaires et de schémas qui ont été soumis par le Service Central V aux Régions en décembre 1942.

L'une des dernières correspondances échangées avec le Service Central V à ce sujet a trait à l'implantation des pédales de reddition. Compte tenu de l'intérêt que le Service Central V attache à contrôler le retour en position de repos des pédales électromécaniques de reddition (ou le dégagement du circuit de voie constituant la pédale de reddition), nous avons été d'avis de prévoir les conditions ci-après d'implantation de ces pédales (lettre M. 13.471 du 12 décembre 1942) :

- Lorsqu'il s'agit d'un poste autorisé à rendre voie libre pendant le stationnement des trains, la pédale de reddition est à implanter, en amont de la gare, en un point tel qu'elle soit certainement dégagée par la queue des trains en stationnement.
- Dans le cas contraire, la pédale est à implanter à l'entrée de la gare, en avant du premier appareil de voie par exemple.
- Lorsqu'il s'agit d'un poste terminus de block où la reddition de voie est faite sur un signal carré, la pédale est à implanter immédiatement en aval de ce signal.

Ces dispositions seraient susceptibles d'être étendues aux blocks à pédale existants, en particulier au block Lartigue Sud-Ouest où elles permettraient une simplification importante des installations.

BLOCK MANUEL DE DOUBLE VOIE

Le block manuel unifié de double voie a fait l'objet d'une Note de Commentaires et de schémas qui ont été soumis par le Service Central V aux Régions en décembre 1942.

L'une des dernières correspondances échangées avec le Service Central V à ce sujet a trait à l'implantation des pédales de reddition. Compte tenu de l'intérêt que le Service Central V attache à contrôler le retour en position de repos des pédales électromécaniques de reddition (ou le dégagement du circuit de voie constituant la pédale de reddition), nous avons été d'avis de prévoir les conditions ci-après d'implantation de ces pédales (lettre M. 13.471 du 12 décembre 1942) :

- Lorsqu'il s'agit d'un poste autorisé à rendre voie libre pendant le stationnement des trains, la pédale de reddition est à implanter, en amont de la gare, en un point tel qu'elle soit certainement dégagée par la queue des trains en stationnement.
- Dans le cas contraire, la pédale est à implanter à l'entrée de la gare, en avant du premier appareil de voie par exemple.
- Lorsqu'il s'agit d'un poste terminus de block où la reddition de voie est faite sur un signal carré, la pédale est à implanter immédiatement en aval de ce signal.

Ces dispositions seraient susceptibles d'être étendues aux blocks à pédale existants, en particulier au block Lartigue Sud-Ouest où elles permettraient une simplification importante des installations.

BLOCK MANUEL DE DOUBLE VOIE

Le block manuel unifié de double voie a fait l'objet d'une Note de Commentaires et de schémas qui ont été soumis par le Service Central V aux Régions en décembre 1942.

L'une des dernières correspondances échangées avec le Service Central V à ce sujet a trait à l'implantation des pédales de reddition. Compte tenu de l'intérêt que le Service Central V attache à contrôler le retour en position de repos des pédales électromécaniques de reddition (ou le dégagement du circuit de voie constituant la pédale de reddition), nous avons été d'avis de prévoir les conditions ci-après d'implantation de ces pédales (lettre M. 13.471 du 12 décembre 1942) :

- Lorsqu'il s'agit d'un poste autorisé à rendre voie libre pendant le stationnement des trains, la pédale de reddition est à implanter, en amont de la gare, en un point tel qu'elle soit certainement dégagée par la queue des trains en stationnement.
- Dans le cas contraire, la pédale est à implanter à l'entrée de la gare, en avant du premier appareil de voie par exemple.
- Lorsqu'il s'agit d'un poste terminus de block où la reddition de voie est faite sur un signal carré, la pédale est à implanter immédiatement en aval de ce signal.

Ces dispositions seraient susceptibles d'être étendues aux blocks à pédale existants, en particulier au block Lartigue Sud-Ouest où elles permettraient une simplification importante des installations.

BLOCK MANUEL DE DOUBLE VOIE

Le block manuel unifié de double voie a fait l'objet d'une Note de Commentaires et de schémas qui ont été soumis par le Service Central V aux Régions en décembre 1942.

L'une des dernières correspondances échangées avec le Service Central V à ce sujet a trait à l'implantation des pédales de reddition. Compte tenu de l'intérêt que le Service Central V attache à contrôler le retour en position de repos des pédales électromécaniques de reddition (ou le dégagement du circuit de voie constituant la pédale de reddition), nous avons été d'avis de prévoir les conditions ci-après d'implantation de ces pédales (lettre M. 13.471 du 12 décembre 1942) :

- Lorsqu'il s'agit d'un poste autorisé à rendre voie libre pendant le stationnement des trains, la pédale de reddition est à implanter, en amont de la gare, en un point tel qu'elle soit certainement dégagée par la queue des trains en stationnement.
- Dans le cas contraire, la pédale est à implanter à l'entrée de la gare, en avant du premier appareil de voie par exemple.
- Lorsqu'il s'agit d'un poste terminus de block où la reddition de voie est faite sur un signal carré, la pédale est à implanter immédiatement en aval de ce signal.

Ces dispositions seraient susceptibles d'être étendues aux blocks à pédale existants, en particulier au block Lartigue Sud-Ouest où elles permettraient une simplification importante des installations.

BLOCK MANUEL DE DOUBLE VOIE

Le block manuel unifié de double voie a fait l'objet d'une Note de Commentaires et de schémas qui ont été soumis par le Service Central V aux Régions en décembre 1942.

L'une des dernières correspondances échangées avec le Service Central V à ce sujet a trait à l'implantation des pédales de reddition. Compte tenu de l'intérêt que le Service Central V attache à contrôler le retour en position de repos des pédales électromécaniques de reddition (ou le dégagement du circuit de voie constituant la pédale de reddition), nous avons été d'avis de prévoir les conditions ci-après d'implantation de ces pédales (lettre M. 13.471 du 12 décembre 1942) :

- Lorsqu'il s'agit d'un poste autorisé à rendre voie libre pendant le stationnement des trains, la pédale de reddition est à implanter, en amont de la gare, en un point tel qu'elle soit certainement dégagée par la queue des trains en stationnement.
- Dans le cas contraire, la pédale est à implanter à l'entrée de la gare, en avant du premier appareil de voie par exemple.
- Lorsqu'il s'agit d'un poste terminus de block où la reddition de voie est faite sur un signal carré, la pédale est à implanter immédiatement en aval de ce signal.

Ces dispositions seraient susceptibles d'être étendues aux blocks à pédale existants, en particulier au block Lartigue Sud-Ouest où elles permettraient une simplification importante des installations.

BLOCK MANUEL DE DOUBLE VOIE

Le block manuel unifié de double voie a fait l'objet d'une Note de Commentaires et de schémas qui ont été soumis par le Service Central V aux Régions en décembre 1942.

L'une des dernières correspondances échangées avec le Service Central V à ce sujet a trait à l'implantation des pédales de reddition. Compte tenu de l'intérêt que le Service Central V attache à contrôler le retour en position de repos des pédales électromécaniques de reddition (ou le dégagement du circuit de voie constituant la pédale de reddition), nous avons été d'avis de prévoir les conditions ci-après d'implantation de ces pédales (lettre M. 13.471 du 12 décembre 1942) :

- Lorsqu'il s'agit d'un poste autorisé à rendre voie libre pendant le stationnement des trains, la pédale de reddition est à implanter, en amont de la gare, en un point tel qu'elle soit certainement dégagée par la queue des trains en stationnement.
- Dans le cas contraire, la pédale est à implanter à l'entrée de la gare, en avant du premier appareil de voie par exemple.
- Lorsqu'il s'agit d'un poste terminus de block où la reddition de voie est faite sur un signal carré, la pédale est à implanter immédiatement en aval de ce signal.

Ces dispositions seraient susceptibles d'être étendues aux blocks à pédale existants, en particulier au block Lartigue Sud-Ouest où elles permettraient une simplification importante des installations.

BLOCK MANUEL DE DOUBLE VOIE

Le block manuel unifié de double voie a fait l'objet d'une Note de Commentaires et de schémas qui ont été soumis par le Service Central V aux Régions en décembre 1942.

L'une des dernières correspondances échangées avec le Service Central V à ce sujet a trait à l'implantation des pédales de reddition. Compte tenu de l'intérêt que le Service Central V attache à contrôler le retour en position de repos des pédales électromécaniques de reddition (ou le dégagement du circuit de voie constituant la pédale de reddition), nous avons été d'avis de prévoir les conditions ci-après d'implantation de ces pédales (lettre M. 13.471 du 12 décembre 1942) :

- Lorsqu'il s'agit d'un poste autorisé à rendre voie libre pendant le stationnement des trains, la pédale de reddition est à implanter, en amont de la gare, en un point tel qu'elle soit certainement dégagée par la queue des trains en stationnement.
- Dans le cas contraire, la pédale est à implanter à l'entrée de la gare, en avant du premier appareil de voie par exemple.
- Lorsqu'il s'agit d'un poste terminus de block où la reddition de voie est faite sur un signal carré, la pédale est à implanter immédiatement en aval de ce signal.

Ces dispositions seraient susceptibles d'être étendues aux blocks à pédale existants, en particulier au block Lartigue Sud-Ouest où elles permettraient une simplification importante des installations.

BLOCK MANUEL DE DOUBLE VOIE

Le block manuel unifié de double voie a fait l'objet d'une Note de Commentaires et de schémas qui ont été soumis par le Service Central V aux Régions en décembre 1942.

L'une des dernières correspondances échangées avec le Service Central V à ce sujet a trait à l'implantation des pédales de reddition. Compte tenu de l'intérêt que le Service Central V attache à contrôler le retour en position de repos des pédales électromécaniques de reddition (ou le dégagement du circuit de voie constituant la pédale de reddition), nous avons été d'avis de prévoir les conditions ci-après d'implantation de ces pédales (lettre M. 13.471 du 12 décembre 1942) :

- Lorsqu'il s'agit d'un poste autorisé à rendre voie libre pendant le stationnement des trains, la pédale de reddition est à implanter, en amont de la gare, en un point tel qu'elle soit certainement dégagée par la queue des trains en stationnement.
- Dans le cas contraire, la pédale est à implanter à l'entrée de la gare, en avant du premier appareil de voie par exemple.
- Lorsqu'il s'agit d'un poste terminus de block où la reddition de voie est faite sur un signal carré, la pédale est à implanter immédiatement en aval de ce signal.

Ces dispositions seraient susceptibles d'être étendues aux blocks à pédale existants, en particulier au block Lartigue Sud-Ouest où elles permettraient une simplification importante des installations.

BLOCK MANUEL DE DOUBLE VOIE

Le block manuel unifié de double voie a fait l'objet d'une Note de Commentaires et de schémas qui ont été soumis par le Service Central V aux Régions en décembre 1942.

L'une des dernières correspondances échangées avec le Service Central V à ce sujet a trait à l'implantation des pédales de reddition. Compte tenu de l'intérêt que le Service Central V attache à contrôler le retour en position de repos des pédales électromécaniques de reddition (ou le dégagement du circuit de voie constituant la pédale de reddition), nous avons été d'avis de prévoir les conditions ci-après d'implantation de ces pédales (lettre M. 13.471 du 12 décembre 1942) :

- Lorsqu'il s'agit d'un poste autorisé à rendre voie libre pendant le stationnement des trains, la pédale de reddition est à implanter, en amont de la gare, en un point tel qu'elle soit certainement dégagée par la queue des trains en stationnement.
- Dans le cas contraire, la pédale est à implanter à l'entrée de la gare, en avant du premier appareil de voie par exemple.
- Lorsqu'il s'agit d'un poste terminus de block où la reddition de voie est faite sur un signal carré, la pédale est à implanter immédiatement en aval de ce signal.

Ces dispositions seraient susceptibles d'être étendues aux blocks à pédale existants, en particulier au block Lartigue Sud-Ouest où elles permettraient une simplification importante des installations.

BLOCK MANUEL DE DOUBLE VOIE

Le block manuel unifié de double voie a fait l'objet d'une Note de Commentaires et de schémas qui ont été soumis par le Service Central V aux Régions en décembre 1942.

L'une des dernières correspondances échangées avec le Service Central V à ce sujet a trait à l'implantation des pédales de reddition. Compte tenu de l'intérêt que le Service Central V attache à contrôler le retour en position de repos des pédales électromécaniques de reddition (ou le dégagement du circuit de voie constituant la pédale de reddition), nous avons été d'avis de prévoir les conditions ci-après d'implantation de ces pédales (lettre M. 13.471 du 12 décembre 1942) :

- Lorsqu'il s'agit d'un poste autorisé à rendre voie libre pendant le stationnement des trains, la pédale de reddition est à implanter, en amont de la gare, en un point tel qu'elle soit certainement dégagée par la queue des trains en stationnement.
- Dans le cas contraire, la pédale est à implanter à l'entrée de la gare, en avant du premier appareil de voie par exemple.
- Lorsqu'il s'agit d'un poste terminus de block où la reddition de voie est faite sur un signal carré, la pédale est à implanter immédiatement en aval de ce signal.

Ces dispositions seraient susceptibles d'être étendues aux blocks à pédale existants, en particulier au block Lartigue Sud-Ouest où elles permettraient une simplification importante des installations.

BLOCK MANUEL DE DOUBLE VOIE

Le block manuel unifié de double voie a fait l'objet d'une Note de Commentaires et de schémas qui ont été soumis par le Service Central V aux Régions en décembre 1942.

L'une des dernières correspondances échangées avec le Service Central V à ce sujet a trait à l'implantation des pédales de reddition. Compte tenu de l'intérêt que le Service Central V attache à contrôler le retour en position de repos des pédales électromécaniques de reddition (ou le dégagement du circuit de voie constituant la pédale de reddition), nous avons été d'avis de prévoir les conditions ci-après d'implantation de ces pédales (lettre M. 13.471 du 12 décembre 1942) :

- Lorsqu'il s'agit d'un poste autorisé à rendre voie libre pendant le stationnement des trains, la pédale de reddition est à implanter, en amont de la gare, en un point tel qu'elle soit certainement dégagée par la queue des trains en stationnement.
- Dans le cas contraire, la pédale est à implanter à l'entrée de la gare, en avant du premier appareil de voie par exemple.
- Lorsqu'il s'agit d'un poste terminus de block où la reddition de voie est faite sur un signal carré, la pédale est à implanter immédiatement en aval de ce signal.

Ces dispositions seraient susceptibles d'être étendues aux blocks à pédale existants, en particulier au block Lartigue Sud-Ouest où elles permettraient une simplification importante des installations.
