

1134
1930
77

CHINESE GOVERNMENT RAILWAYS

- RULES AND REGULATIONS

CHEMINS DE FER DE L'ETAT CHINOIS

REGLES ET REGLEMENTS

CHEMINS DE FER DE L'ETAT CHINOIS

REGLES ET REGLEMENTS

PROMULGUES

PAR LE

MINISTERE DES COMMUNICATIONS

LE 6 NOVEMBRE AN 11. R. C.

No.....

Ce livret est la propriété des Chemins de fer de l'Etat et est remis à

Nom	Emploi	Résidence	Date

qui s'engage à le rendre à l'Agent qualifié pour le reprendre, quand il lui sera réclamé.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT CHINOIS

REGLES ET REGLEMENTS

PROMULGUES

PAR LE

MINISTERE DES COMMUNICATIONS

LE 6 NOVEMBRE AN 11. R. C.

PREMIERE EDITION

CHEMINS DE FER DE L'ETAT CHINOIS

REGLES ET REGLEMENTS

A L'USAGE DES

EMPLOYES ET AGENTS

DES

CHEMINS DE FER CHINOIS

REGLE GENERALE

LA SÉCURITÉ DU PUBLIC,
EN TOUTES CIRCONSTANCES,

DOIT ETRE LE

PRINCIPAL SOUCI DES

AGENTS DU CHEMIN

DE FER.

TABLE DES MATIERES

TITRE I

Définitions—Règles générales—Devoirs
Responsabilités du personnel des Gares, et
des Trains et des Machines, concernant
la sécurité de la circulation des trains.

Chapitre	Pages
I.—Définitions (<i>Art. 1</i>).....	1 à 5
II.—Devoirs et responsabilités du personnel des gares (<i>Art. 2 à 7</i>).....	5 à 8
III.—Devoirs et responsabilités des Conducteurs, Chefs de trains et garde-freins. (<i>Art. 8 à 10</i>).....	9 à 10
IV.—Devoirs et responsabilités des Mécaniciens et Chauff- eurs (<i>Art. 11 à 15</i>).....	10 à 11

TITRE II

Signaux

Chapitre	Pages
I.—Règles Générales (<i>Art. 16 à 17</i>).....	13
II.—Signaux optiques:	
1. Signaux fixes (<i>Art. 18 à 36</i>).....	13 à 24
2. Indicateurs de position d'aiguilles (<i>Art. 37</i>).....	24 à 25
3. Signaux à mains (<i>Art. 38 à 41</i>).....	26 à 30
III.—Signaux Acoustiques:	
1. Cornets de manoeuvres (<i>Art. 42</i>).....	30 à 31

II

Chapitre	Pages
2. Signaux détonants (<i>Art. 43 à 45</i>).....	31 à 33
3. Sifflets des machines (<i>Art. 46 à 47</i>).....	33 à 35
IV—Signaux des trains (<i>Art. 48 à 52</i>).....	35 à 38

TITRE III

Manoeuvre des aiguilles et signaux—Pose, dépose ou réparation des aiguilles, signaux et appareils pour la manoeuvre des aiguilles et signaux. Manoeuvre des passages à niveau.

Chapitre	Pages
I.—Manoeuvre des aiguilles et signaux (<i>Art. 53 à 66</i>)...	39 à 45
II.—Pose, déplacement ou réparation des aiguilles et signaux ou de leurs Appareils de commande. (<i>Art. 67 à 71</i>).....	45 à 51
III.—Aiguilles, Signaux défectueux. (<i>Art. 72 à 73</i>).....	52 à 55
IV.—Service des passages à niveau. (<i>Art. 74 à 79</i>).....	56 à 59

TITRE IV

Charge des Trains

Chapitre	Pages
I.—Composition des trains (<i>Art. 80 à 90</i>).....	61 à 69

Chapitre	Pages
II.—Charge des trains (Art. 91 à 92).....	69 à 70
III.—Freinage des trains (Art. 93).....	70
IV.—Chargement. Décharge- ment et transport par trains de Marchandises des Explosifs et autres matières dangereuses. (Art. 94).....	70 à 75

TITRE V

Prescriptions générales concernant la circulation des trains.

Chapitre	Pages
I.—Heure uniforme à obser- ver par les Chefs de trains et Chefs de gares. (Art. 95).....	77
II.—Espacement des trains (Art. 96).....	77 à 78
III.—Visite des trains et véhicules. (Art. 97 à 101)	78 à 82
IV.—Départ des trains (Art. 102 à 104).....	82 à 84
V.—Passage ou arrêt des trains aux gares et jonc- tions (Art. 105 à 110).....	84 à 86
VI.—Garages et dépassements de trains. (Art. 111 à 114)...	87 à 88

IV

Chapitre	Pages
VII.—Trains arrêtés par accident, détresse ou toute autre cause. (<i>Art. 115 à 121</i>).....	88 à 100
VIII.—Signalisation en temps de brouillard, de chute de neige ou de tempête de poussière. (<i>Art. 122 à 131</i>)..	100 à 108
IX.—Circulation des trains de Service. (<i>Art. 132 à 140</i>)..	109 à 112
X.—Règlements des Conducteurs et Chefs de trains de trains et garde-freins (<i>Art. 101 à 161</i>).....	112 à 120
XI.—Règlement pour Mécaniciens et Chauffeurs. (<i>Art. 162 à 196</i>).....	120 à 132
XII.—Manoeuvre des trains et Véhicules. (<i>Art. 197 à 210</i>).....	133 à 145
XIII.—Véhicules en dérive. (<i>Art. 211</i>).....	145

TITRE VI

Circulation sur Voie Unique

Chapitre	Pages
I.—Bâton pilote électrique (<i>Art. 212</i>).....	147
II.—Manoeuvre des aiguilles et Signaux pour le passage et le croisement des Trains. (<i>Art. 213 à 216</i>)...147 à 148	

TITRE VII

Circulation sur Double Voie

Chapitre	Pages
I.—Direction des trains (<i>Art. 217</i>).....	149
II.—Block système enclenché (<i>Art. 218</i>).....	149

TITRE VIII

Voies et Travaux

Chapitre	Pages
I.—Règles générales (<i>Art. 219 à 244</i>).....	151 à 162
II.—Circulation des trolleys et lorrys (<i>Art. 245 à 253</i>).....	162 à 169
III.—Protection de la voie prin- cipale. (<i>Art. 254 à 256</i>)..	169 à 172
IV.—Protection des hommes au travail. (<i>Art. 257 à 258</i>).....	172 à 174

TITRE IX

Règles G nérales pour le Personnel de tous les Services

Chapitre	Pages
I.—Règles Générales pour le personnel de tous les Services (<i>Art. 259 à 273</i>)..	175 à 180
II.—Règles Générales Service du personnel des gares et des trains. (<i>Art. 274 à 299</i>)	180 à 190

VI

ANNEXES

Annexe	Pages
I.—Code des conventions et Règles pour l'annonce des trains sur lignes à Voie unique exploitées sous le régime du bâton pilote électrique.....	191 à 246
II.—Code de lois et Règles sur la signalisation des trains sur double voie des Chemins de fer exploités sous le régime du Bloc-Système avec enclenchements.....	247
III.—Instructions pour la protection des Nettoyeurs de Voitures, Visiteurs, Ajusteurs de freins et autres ouvriers travaillant sur les voitures à voyageurs ou wagons de marchandises.....	249 à 258
IV.—Règles pour le fonctionnement du frein automatique Westinghouse....	259 à 282
V.—Règles pour la charge des trains de marchandises.	283 à 296
VI.—Freinage des trains	
VII.—Règlements pour la circulation des train sur voie unique sous le régime du bâton pilote et le système des plaques.....	297 à 316

TITRE I

DEFINITIONS-REGLES GENERALES

DEVOIRS ET RESPONSABILITES

DU PERSONNEL DES

GARES, DES TRAINS ET DES

MACHINES CONCERNANT

LA SECURITE DE LA

CIRCULATION DES TRAINS.

CHAPITRE I

DEFINITIONS

1.—Dans ce règlement, à moins qu'il
Définitions. en soit autrement et spécialement établi :

I—“ Voie principale ” signifie la voie ordinairement utilisée pour la circulation des trains dans, et entre les gares.

II—“ Train ” signifie une ou plusieurs machines ou véhicules automoteurs, avec ou sans véhicules remorqués.

III—“ Train de Voyageurs ” signifie un train destiné uniquement, ou principalement, au transport des voyageurs ou autre trafic s'y rapportant.

IV—“ Train de Marchandises ” signifie un train destiné uniquement ou principalement au transport des marchandises en général, minéraux, matières ou animaux vivants.

V—“ Train Mixte ” signifie un train destiné au transport, à la fois, de voyageurs et de marchandises ou de voyageurs, animaux et marchandises et devant être considéré comme un train de voyageurs.

VI—“ Train de Service ” signifie un train destiné au transport de pierres, matériaux ou combustibles, ramassés ou distribués, soit entre les gares soit dans les gares mêmes.

[Art. 1]

- VII—“Train Ordinaire” signifie un train soit de voyageurs, de marchandises, ou mixte, dont l’horaire est défini au livret de marche des trains.
- VIII—“Train Spécial” signifie tout train qui n’est pas un train ordinaire.
- IX—“Conducteur ou Chef de train” : c’est la personne qui est en charge d’un train. Cette expression s’applique aussi bien à un garde-frein qu’à tout autre agent du chemin de fer qui, pour un moment, peut avoir à remplir les fonctions d’un chef de train.
- X—“Mécanicien” : c’est la personne chargée, dans le moment considéré, de la conduite d’une locomotive.
- XI—“Signaleur” est la personne en charge d’un poste de signaux.
- XII—“Gare” désigne toute place où pouvoir est donné de manoeuvrer les trains.
- XIII—“Limites de Gare” comprennent toutes les voies ouvertes au trafic et les dépendances comprises à l’intérieur des signaux fixes ; ou, s’il n’y a pas de signaux fixes, toutes les voies ouvertes au trafic et les dépendances comprises entre les aiguilles extrêmes : ou, s’il n’y a ni signaux ni aiguilles, toutes les voies ouvertes au trafic et les dépendances situées à moins de 500 mètres de la gare.

[Art. 1]

- XIV—“Chéf de Gare” : c’est la personne en service qui, pour l’instant, est responsable du service à l’intérieur des limites de la gare et, dans ce règlement, cette expression désigne aussi bien un sous-Chéf de gare, un Commis autorisé et toute autre personne nommée pour prendre charge d’une gare.
- XV—“Inspecteur de la Voie” : C’est l’Agent du Chemin de fer chargé des travaux d’entretien d’une section de Voie.
- XVI—“Surveillant” : C’est l’Agent du Chemin de fer chargé des travaux d’entretien d’une partie de la section confiée à un Inspecteur de la Voie.
- XVII—“Chéf d’équipe” désigne l’Agent du chemin de fer commandant une équipe de poseurs ou autres ouvriers employés sur la voie.
- XVIII—“Agent autorisé” signifie une personne désignée, par son nom ou par ses fonctions, dûment munie de tous les pouvoirs nécessaires, par Ordre Général ou Spécial de l’Administration du Chemin de fer, pour donner des ordres.

NOTE:— Une tel ordre ne confère pas à l’agent autorisé le droit de déléguer à toute autre personne les pouvoirs dont il a été ainsi investi.

[Art. 1]

- XIX—“Instructions Spéciales” : ce sont des instructions données, de temps en temps, par l’agent autorisé au sujet de cas particuliers ou de circonstances spéciales.
- XX—“Machine Pilote” : c’est une machine qui circule en avant d’un train spécial, ou sur une section quelconque d’une ligne à double voie, en avant d’un autre train, pour le piloter.
- XXI—“Machine de Manœuvre” : c’est une machine autre que celle d’un train, employée à former et manoeuvrer des trains ou véhicules dans les gares.
- XXII—“Machine de Renfort” : c’est une machine qui est utilisée pour aider la machine d’un train lorsque celui-ci, sur une rampe ou sur un palier, est trop lourd pour être remorqué par une seule machine.
- XXIII—“Machine de Secours” : c’est une machine envoyée pour remplacer une machine avariée, dérailée ou bloquée par un accident, ou pour ramener des véhicules qui, par suite d’accident, se trouveraient en dehors des limites d’une gare.
- XXIV—“Machine de Train” : c’est une machine qui remorque un train, sur une section quelconque d’un chemin de fer, en dehors des limites d’une gare.
- XXV—“Machine haut-le-pied” : c’est une machine circulant en dehors des
- [Art. 1]

limites d'une gare sans remorquer de véhicules.

XXVI—"Machine attelée": c'est une machine autre qu'une machine de train, machine de renfort ou machine de secours, attelée à un train, circulant en dehors des limites d'une gare, pour quelque raison que ce soit.

XXVII—"L'expression: En temps de brouillard, de neige ou de tempête de poussière" s'entend lorsque le brouillard, la neige ou la poussière empêche d'apercevoir distinctement les signaux à 100 mètres de distance.

XXVIII—Le terme "Voiture" s'applique au matériel à voyageurs: le terme "Wagon" s'applique au matériel à marchandises et le terme "Véhicule" s'applique indifféremment, soit au matériel à voyageurs, soit au matériel à marchandises, soit aux deux à la fois.

CHAPITRE II

DEVOIRS ET RESPONSABILITES DU PERSONNEL DES GARES.

2.—(a) Tout Chef de gare, ou agent chargé d'une gare doit veiller à la conservation et au bon entretien des bureaux et bâtiments et de la propriété du chemin de fer. Il répond de l'accomplissement, efficace et dévoué,

Responsabilité
du Chef
de gare.

[Art. 1-2]

des devoirs incombant à tous les agents du chemin de fer employés à la gare ou dans ses limites, et ces agents sont soumis à son autorité, et placés sous sa direction, pour l'exploitation de la ligne. Il est également responsable du service général de la gare qui doit être exécuté strictement d'accord avec les Règles et Règlements, et il doit, autant que possible, porter personnellement toute son attention à la manœuvre des trains, et à toutes autres opérations qui, en quoique ce soit, affecteraient la sécurité de la ligne.

(b) Il doit aussi veiller à ce que chaque agent sous ses ordres, coopérant à l'exploitation de la ligne, soit en possession d'un exemplaire de ces Règles et Règlements et que les Tableaux horaires des trains, annexes, et autres avis, se rapportant à l'exploitation de la ligne, soient convenablement distribués.

3.—Tout effort doit être fait pour
 Ponctualité du service. obtenir une exécution rapide
 des services de la gare et
 pour assurer la ponctualité des trains.

4.—Tout Chef de gare ou Signaleur,
 Prise du service. avant de prendre charge
 d'une gare ou d'un poste de
 signaux, doit s'assurer, par lui-même, que
 tous les instruments électriques, signaux,
 aiguilles, etc....., sont en bon état et,
 lorsqu'il relève un autre Chef de gare ou
 Signaleur, il doit s'enquérir, auprès de lui,
 des particularités quelconques exigeant une
 attention spéciale, si les trains qui doivent
 croiser ou passer l'ont fait et, sinon, quelles

[Art. 2.4]

sont les exceptions ; et, quels trains, s'il y en a, se trouvent sur les sections voisines, de chaque côté de sa gare, ou sont signalés. Il doit aussi s'assurer s'il y a toute autre affaire dont la connaissance lui serait nécessaire pour lui permettre d'exécuter convenablement son service. Le Chef de gare, ou Signaleur relevé doit donner tous les renseignements à ces sujets, avant de quitter le service, de telle sorte que le service de la gare puisse être assuré de façon efficace, et que tout inconvénient, résultant du changement de personnel, puisse être évité. Chaque Chef de gare ou Signaleur doit noter, sur son livre de service, l'heure à laquelle il a pris le service et l'heure à laquelle il l'a quitté et signer en regard. Les Chef de gare et Signaleurs doivent se relever seulement aux heures fixées.

5.—Le Chef de gare doit s'assurer personnellement que les signaux dans sa gare, ou sous ses ordres, sont bien au courant de leur service, et veiller à ce qu'ils le remplissent convenablement, aussi bien la nuit que le jour, et, en vue d'exercer une surveillance convenable sur les agents, à ce sujet, il doit fréquemment visiter les cabines de signaux.

6.—(a) Le plus grand soin doit être apporté dans le nettoyage, garnissage et allumage des lampes des signaux et les Soins à donner aux lampes de signaux. Les Chefs des gare seront rendus responsables de la bonne exécution de ce travail. Les lampes doivent être allumées et éteintes d'accord avec les Règles 63 et 74.

[Art. 4-6]

(b) Les lampes à huile des Signaux Fixes ne doivent pas être garnies au pied des mâts de signaux, mais doivent être rapportées, chaque matin, à la lampisterie de la gare, ou à la cabine des signaux, pour y être nettyées et garnies.

(c) Les Chefs de gare et autres agents à qui des signaux sont confiés doivent fréquemment examiner les lampes des Signaux Fixes, et s'assurer, par eux-mêmes, qu'elles sont en bon état et que les verres, en avant et en arrière de la lampe, ainsi que les réflecteurs sont bien nettoyés.

7.—Lorsqu'un accident, ou obstruction de toute nature, survient sur un point quelconque de la ligne, il doit être immédiatement signalé, par le moyen le plus rapide à la gare ou à la Cabine de signaux, la plus voisine de chaque côté de l'endroit où a eu lieu l'accident, ou l'obstruction, puis aux Chefs des différents Services de l'exploitation de la ligne ; au Dépôt où se trouvent les wagons de secours de la section ; aux Inspecteurs principaux de la Voie et de la Traction ; aux Inspecteurs du Mouvement et Trafic ; à l'Inspecteur de la Voie chargé de la section et, si nécessaire, à l'Inspecteur du Télégraphe et aux ajusteurs de signaux. Il doit aussi être signalé par télégramme aux garés où le départ d'autres trains est susceptible d'être affecté par suite des délais occasionnés par l'obstruction.

[Art. 6-7]

CHAPITRE III

DEVOIRS ET RESPONSABILITÉS DES CONDUCTEURS, CHEFS DE TRAINS ET GARDES-FREINS.

8.—(a) Lorsque les trains se trouvent à l'intérieur des limites d'une gare, les Chefs de trains et autres agents des trains sont sous les ordres du Chef de gare, ou de l'agent en charge de la gare.

(b) Lorsqu'il y a deux ou plusieurs Conducteurs de train sur un même train, le ou les conducteurs subordonnés doivent obéir aux ordres du conducteur Chef de train, aussi bien que les autres agents du train.

9.—Tout train est sous l'autorité du Conducteur Chef de train lequel doit donner au Mécanicien toutes les instructions qui pourraient être nécessaires pour le service du train.

10.—Lorsqu'un Conducteur de train voyage dans un train autre que celui qu'il doit assurer, il doit, s'il en est requis par un Inspecteur, Chef de gare ou tout autre agent en charge, et si ses heures de service ne sont pas dépassées, aider au service du train dans lequel il voyage, et obéir à toutes instructions reçues du Conducteur Chef de train et s'il y a dans le train un fourgon sans Conducteur il doit, s'il en est requis, voyager dans ce fourgon et servir sous les ordres du Chef de train.

[Art. 8-10]

NOTE:— En outre des Règlements ci-dessus l'attention est attirée sur les autres Règlements concernant les devoirs des Chefs de trains et Garde-freins dans ce livret particulièrement ceux énoncés Titre V Chapitre X.

CHAPITRE IV

DEVOIRS ET RESPONSABILITÉS DES MECANICIENS ET CHAUFFEURS.

11.— En aucune circonstance, même à l'intérieur d'un dépôt de machines, toute personne qui n'est pas dûment autorisée par le Chef de Service de la Traction, ou son représentant, ne peut conduire ou déplacer une machine.

Authorisation de conduire.

12.— Les mécaniciens et chauffeurs sont sous le contrôle du Chef de la Traction, ou de son représentant, mais aussitôt qu'une machine a quitté le Dépôt, elle est sous les ordres du Service du Trafic, et les mécaniciens doivent exécuter les instructions du Chef de gare, ou de son représentant, concernant le service ou les manoeuvres du trafic.

Subordination aux Chefs de gare.

13.— (a) Aucun mécanicien ne conduira sa machine sur voie principale ou traversera celle-ci sans la permission de l'agent chargé des aiguilles.

Passages sur voie principale.

[Art. 10-13]

(*b*) Une machine, se rendant du Dépôt sur les voies de la gare, doit s'arrêter aux aiguilles de sortie du Dépôt et attendre l'arrivée du Chef de manoeuvres, qui la dirigera, lui-même, sur les voies de la gare, excepté là où il en serait stipulé autrement.

(*c*) De même, une machine, quittant le service du trafic et rentrant au Dépôt, doit être personnellement dirigée par le Chef de manoeuvres jusqu'aux aiguilles donnant accès au Dépôt, à moins qu'il ne soit autrement prévu d'une manière spéciale.

14.—Le train est placé sous l'autorité du Conducteur Chef de train, lequel doit, sous sa responsabilité, donner, personnellement, au mécanicien, les instructions qui peuvent être nécessaires pour assurer le service du train.

Subordination
aux Chefs de
trains.

15.—Les chauffeurs sont subordonnés aux Mécaniciens et doivent exécuter leurs instructions.

Chauffeurs.

NOTE:—En outre des Règlements ci-dessus l'attention est attirée sur les autres Règlements concernant le service des Mécaniciens et Chauffeurs et spécialement sur ceux du Titre V Chapitre XI.

TITRE II

S I G N A U X

CHAPITRE I

REGLES GENERALES.

16.—Tout agent de chemin de fer, quel que soit son grade, doit obéir aux signaux et veiller à ce que tous les autres agents intéressés obéissent aux signaux.

17.—(a) Le mécanicien et le chauffeur doivent observer attentivement tous les Signaux et leur obéir immédiatement, que la raison du Signal perçu leur soit connue ou non. Le mécanicien ne doit pas cependant se reposer entièrement sur les signaux, mais il doit être constamment vigilant et prudent.

(b) l'absence de tout signal à un endroit où un signal est ordinairement effectué ou l'imparfaite exécution d'un signal, ou encore l'apparition d'une lumière blanche là où une lumière rouge, verte ou orange devrait être montrée, doivent être considérées comme un signal de danger, toutes mesures doivent être prises en conséquence, et le fait doit être signalé au Chef de la gare la plus proche.

CHAPITRE II

SIGNAUX OPTIQUES.

Signaux Fixe-Désignation

18.—Les signaux fixes comprennent les signaux à distance, les signaux d'entrée de gare, les signaux de départ, les signaux

[Art. 16-18]

des voies de garage et les signaux de manoeuvres.

19.—(a) La position normale des signaux fixes est celle d'arrêt.
Position normale.

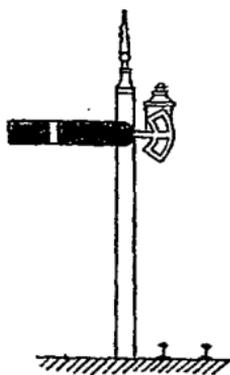
(b)—Aucun signal fixe ne pourra être mis en service, s'il n'est construit de façon à occuper, de lui-même, la position d'arrêt, en cas de dérangement dans ses organes de commande.

20.—Les signaux sémaphoriques comportent des bras pour les signaux de jour et des lampes pour les signaux de nuit.
Sémaphores

Signaux d'Entrée de Gare

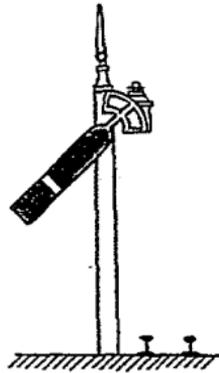
21.—Les signaux d'entrée de gare, sont des signaux sémaphoriques construits de manière à donner les indications suivantes :

(a) Le signal d'arrêt est indiqué le jour par le bras placé dans la position horizontale, et la nuit par l'apparition d'un feu rouge.



[Art. 19-21]

(b) Le signal de voie libre est indiqué le jour par le bras incliné à 45° vers la partie inférieure du mât et la nuit par l'apparition d'un feu vert.



22.—Les signaux d'entrée de gare sont fixés aux gares et bifurcations et sont placés de façon à indiquer, par leur position, les voies auxquelles ils se rapportent.

23.—Aucun train ne doit passer un signal d'entrée de gare en position d'arrêt, ou fouler les croisements, ou aiguilles, auxquelles il se rapporte ainsi qu'il est prescrit à l'art. 73.

24.—Le signal d'entrée de gare ne doit pas être mis à l'arrêt avant que tout le train ait passé sur les aiguilles qu'il protège, ou avec lesquelles il est enclenché, mais doit être immédiatement mis à l'arrêt après le passage du train.

25.—(a) Si un second signal d'entrée de gare dénommé *Signal extérieur de gare* est installé, il sera placé au moins à 500 mètres en dehors du signal d'entrée de gare.

(b) Les règlements applicables aux signaux d'entrée de gare, s'appliquent aussi aux signaux extérieurs d'entrée de gare.

[Art. 21-25]

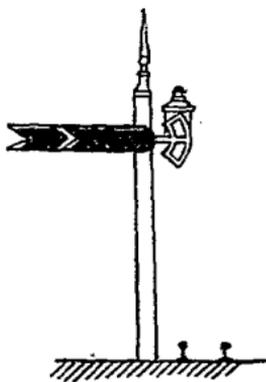
Signaux à Distance

26.—(a) Un signal à distance correspond toujours à un signal d'entrée de gare. La distance minimum, entre un Signal à distance et le signal d'entrée de gare, doit être telle qu'elle permette à un train marchant à la vitesse maximum autorisée, d'être amené à l'arrêt complet avant d'atteindre le signal de gare.

(b) Dans le cas exceptionnel de lignes non soumises au régime du Block system absolu, cette distance doit être augmentée afin de répondre aux conditions particulières des lignes considérées.

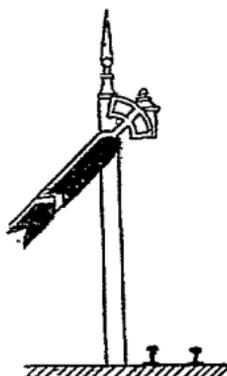
27.—Le signal à distance est un signal sémaphorique construit de façon à donner les indications suivantes :

(a) L'arrêt est indiqué le jour par un bras (terminé en queue de poisson), placé dans une position horizontale, et la nuit par l'apparition d'un feu orange.



[Art. 26-27]

(b). La "voie libre" est indiquée le jour par un bras incliné à 45° vers la partie inférieure du mât, et, la nuit, par l'apparition d'un feu vert.



28.—(a) Les signaux à distance doivent être mis à l'arrêt immédiatement après le passage du train et, aussi, toutes les fois qu'une obstruction ou un danger existe sur la voie qu'ils ont pour but de protéger.

(b) Lorsqu'un Mécanicien trouve un signal à distance à l'arrêt, il doit réduire sa vitesse et avancer prudemment vers le signal d'entrée de gare, prêt à s'arrêter en cas de nécessité.

29.—Toutes les fois qu'un signal à distance est à l'arrêt le signal d'entrée de gare doit être également à l'arrêt, excepté lorsqu'un train a franchi le signal à distance à l'arrêt, auquel cas le signal d'entrée de gare seul doit être ouvert pour permettre au train de passer.

Signaux de Départ

30.—(a) Les signaux de départ sont des sémaphores de même forme, montrant les mêmes positions et les mêmes feux pour l' "arrêt" et la "voie libre" que les signaux d'entrée de gare. Ils règlent l'entrée

[Art. 27-30]

des trains dans la section en avant (si, en outre, le mécanicien est muni de la Tablette, du bâton pilote ou de la plaque, là où c'est exigé) et il ne doivent pas être franchis lorsqu'ils sont à l'arrêt excepté dans les cas suivants :

- A. Là où il y a des bras de manoeuvres (voir Art 31)
- B. Lorsque le signal est avarié (voir Art 73)
- C. Lorsque les aiguilles des voies de garage, ou encore, les traversées, sont si près d'un signal de départ, qu'elles rendent nécessaire de le franchir, pour effectuer des manoeuvres, et qu'un bras de manoeuvre n'est pas prévu, les mécaniciens peuvent, dans le but d'effectuer les manoeuvres, passer le signal de départ fermé, lorsque cela leur est commandé par le signaleur, soit verbalement, soit au moyen d'un signal vert à main, qui doit être tenu fermement en main ; mais ils ne doivent pas partir définitivement avant que le signal de départ ait été ouvert et que le bâton pilote, la tablette ou la plaque, suivant le cas, soit en leur possession.

(b). Le signal de départ doit être mis à l'arrêt immédiatement après l'entrée du train dans la section où il pénètre, c'est à dire immédiatement après le passage du fourgon au signal.

[Art. 30]

Signaux de Manoeuvre

31.—Sémaphore. Là où ces signaux sont formés par des petits bras, fixés sur les mâts des signaux de départ, à leur partie inférieure, l'abaissement du bras de manoeuvre autorise le mécanicien à passer le signal de départ fermé, pour effectuer des manoeuvres seulement, mais aucun train ne doit partir définitivement tant que le signal de départ n'a pas été ouvert (et que le bâton pilote, la tablette ou la plaque concernant la section dans laquelle il doit entrer ne se trouve en la possession, du mécanicien là où leur emploi est prévu).

32.—Disques et petits sémaphores :

(a) Là où ces signaux sont utilisés, pour commander le passage des trains des voies principales sur les voies de garage, ou vice versa, ou d'une voie principale sur une autre, ou pour les manoeuvres sur les voies de garage, le signal d'arrêt est indiqué le jour par un disque rouge, ou un petit bras dans la position horizontale, et la nuit par un feu rouge.

(b) Le signal de "voie libre" est indiqué le jour par le disque tourné dans la position effacée ou par l'abaissement du petit bras et la nuit par un feu vert.

(c) Lorsqu'un disque est à l'arrêt aucun mécanicien ne peut le franchir pour se rendre sur la voie que ce disque protège.

[Art. 31-32]

Signaux des Voies de Garage

33.—(a) Les signaux des voies de garage peuvent être des disques ou des sémaphores.

(b) Lorsque la sortie des voies de garage est commandée par des disques ou sémaphores, aucun train ne peut sortir de ces voies tant que le signal n'est pas ouvert, et le mécanicien attendant l'ouverture du signal doit veiller à ce que sa machine n'obstrue pas le passage sur une autre voie.

(c) Lorsqu'un signal s'applique à plusieurs voies de garage et que plusieurs machines se trouvent en même temps sur ces voies, aucun mécanicien ne doit avancer vers le signal avant que cela lui soit commandé par le Chef de gare, ou autre agent chargé de le faire.

Signaux des Bifurcations

34.—Aux bifurcations il doit y avoir des signaux sémaphoriques distincts s'appliquant à chaque ligne. Aux gares où il y a plus d'une voie principale, ou une entrée directe aux voies de marchandises, il peut y avoir des signaux sémaphoriques distincts correspondant à chacune des voies.

Le bras du signal correspondant à la voie principale sera, sur le mât principal, placé plus haut que les bras correspondant au signal de l'embranchement, de la voie d'évitement ou de l'entrée directe aux voies de marchandises.

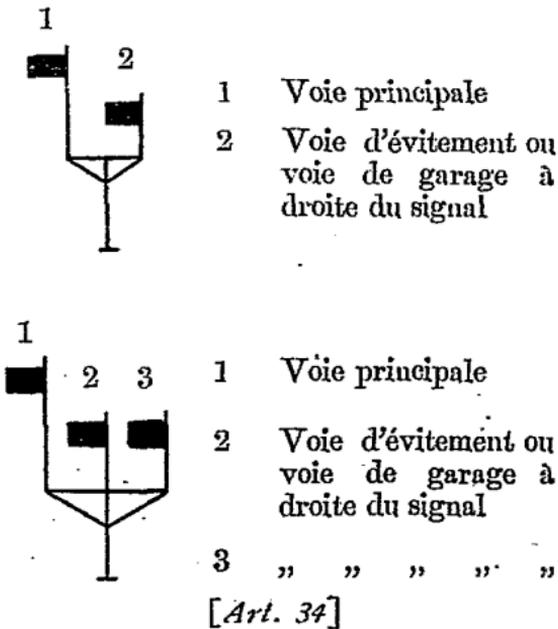
{Art. 33-34}

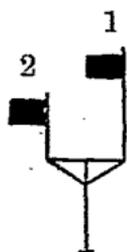
Le signal de la voie principale sera toujours le signal le plus élevé :

Quand il y a des signaux de voies d'évitement ou de voies de marchandises, à droite du signal de la voie principale, le bras de signal à l'extrême droite du signal de la voie principale s'applique à la voie d'évitement, ou à la voie de marchandises, située à l'extrême droite et le signal suivant à la voie suivante.

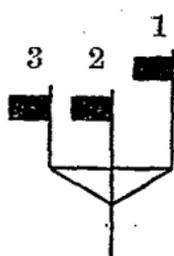
Là où il y a des signaux de voies d'évitement ou de voies de marchandises à gauche du signal de la voie principale, le bras de signal à l'extrême gauche du signal de la voie principale s'applique à la voie d'évitement, ou à la voie de marchandises, située à l'extrême gauche, et le signal suivant, à la voie suivante.

Le schéma ci-dessous facilite la compréhension :

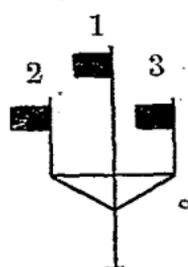




- 1 Voie principale
2 Voie d'évitement ou voie de garage à gauche du signal



- 1 Voie principale.
2 Voie d'évitement ou voie de garage à gauche du signal
3 " " " " "



- 1 Voie principale
2 Voie d'évitement ou voie de garage à gauche du signal
3 Voie d'évitement ou voie de garage à droite du signal

Examen et Essai des Signaux Fixes

35.—(a) Le Chef de gare doit s'assurer que les signaux fixes sont fréquemment visités, et essayés, et qu'ils fonctionnent convenablement.

(b) Les verres colorés des signaux et les verres de la lanterne doivent être tenus scrupuleusement propres.

(c) Les signaux doivent être ouverts ou fermés avec soin ; il ne suffit pas

[Art. 34-35]

simplement de mouvoir le levier, mais aussi de surveiller en même temps le signal, pour s'assurer qu'il obéit bien au levier et s'efface convenablement ou se maintient exactement à l'arrêt suivant le cas.

(d) Si un signal n'est pas visible de la cabine, un annonceur, reliant le signal et la cabine, doit être prévu pour assurer le signaleur du fonctionnement normal du signal.

(e) On doit veiller avec soin à ce que les fils des signaux soient maintenus en bon état de réglage au moyen des tendeurs à vis, ou des anneaux disposés à cet effet, de façon à compenser les effets de dilatation et de contraction occasionnés par les variations de la température.

(f) Les signaux à distance et les signaux extérieurs d'entrée de gare doivent être fermés immédiatement après le passage d'un train, mais le signal d'entrée de gare ne doit pas être fermé tant que le train, tout entier, n'a pas franchi les aiguilles avec lesquelles il se trouve enclenché.

(g) Dans tous les cas où un signal fonctionne imparfaitement, ou un feu est éteint ou éclaire mal l'agent supérieur le plus proche doit en être avisé.

Feux d'Arrière des Signaux Fixes

36.—(a) Les feux d'arrière des signaux fixes présentent au Chef de gare ou Signaleur un feu blanc lorsque le signal est à l'arrêt et un feu bleu lorsque le signal est à voie libre.

[Art. 35-36]

(b) Lorsque les signaux sont ouverts et que le feu bleu est partiellement éclipsé, les fils de commande du signal doivent être réglés.

(c) Lorsque les leviers de signaux sont manoeuvrés pour fermer le signal et que le feu blanc d'arrière est seulement partiellement visible, ou n'est pas visible du tout, c'est que le signal n'est pas exactement fermé ou bien que la lampe est éteinte, et, toutes mesures doivent être immédiatement prises pour rectifier le défaut constaté.

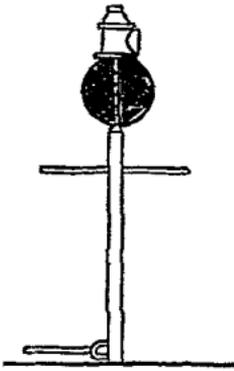
Indicateurs de Position d'Aiguilles

37.— (a) Là où il est reconnu nécessaire d'installer des indicateurs de position d'aiguilles, pour indiquer la voie pour laquelle l'aiguille est faite, ils doivent être construits de façon à être aisément distingués des signaux fixes ou permanents.

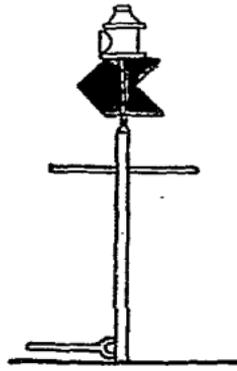
(b) Les indicateurs de position d'aiguilles sont formés d'un disque peint en vert, coupant à angle droit un panneau taillé en queue de poisson et peint en violet. L'ensemble tourne autour d'un axe vertical en même temps que l'aiguille change de position. Le disque étant perpendiculaire à la direction de la voie et le panneau lui étant parallèle pendant le jour, un feu vert apparaissant la nuit, indiquent au mécanicien entrant dans la gare que l'aiguille est faite pour la voie directe. Le disque étant parallèle à la voie et le panneau lui étant perpendiculaire pendant le jour, un feu violet apparaissant la nuit, indiquent au

[Art. 36-37]

mécanicien que l'aiguille est faite pour la voie d'évitement.

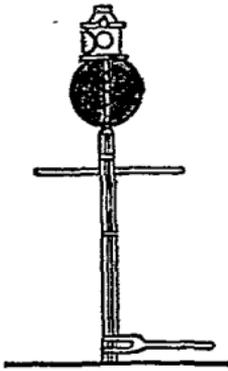


Voie principale

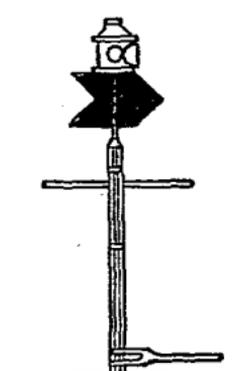


Voie d'évitement

Vu à l'intérieur de la gare



Voie principale



Voie d'évitement

Vu à l'extérieur de la gare

(c) Les indicateurs de position d'aiguille servent à indiquer au personnel de la gare, la position des aiguilles, et, au personnel du train, la voie sur laquelle le train doit entrer.

[Art. 37]

III. Signaux à Main

38.—(a) Ces signaux seront faits avec des drapeaux, le jour, et avec des lampes, la nuit, ou dans un tunnel ainsi qu'en temps de brouillard, de chute de neige, ou de tempête de poussière. Un feu rouge ou un drapeau rouge indique l'arrêt, et à l'exception des indications suivantes, ne doit être employé que lorsqu'il est nécessaire d'arrêter un train.

(b) En l'absence d'un feu rouge tout feu violemment agité indique l'arrêt

(c) Les cas dans lesquels un signal à main vert doit être employé sont les suivants :

1. Avancer, en manœuvres, Art 40. (s'éloigner de la personne donnant le signal). Feu ou Drapeau Vert agité lentement dans le sens vertical.
2. Refouler, en manœuvres, Art 40. (se rapprocher de la personne donnant le signal). Feu ou Drapeau Vert agité lentement dans le sens horizontal.
3. Signal du Conducteur ou Chef de train au mécanicien pour partir et pour indiquer qu'il a rejoint son train, Art 66 et 102. Feu ou Drapeau Vert tenu ferme en main au dessus de la tête par le Conducteur ou Chef de train.

[Art. 38]

4. Pour indiquer au Mécanicien d'un train de marchandises, après le départ, que son train est complet, Art 102. Feu ou Drapeau Vert tenu ferme en main, par le Conducteur ou Chef de train, de son fourgon. Ce signal doit être maintenu jusqu'à ce que le fourgon ait passé les aiguilles conduisant sur la voie principale.
5. Pour indiquer au Mécanicien que le train est rompu, Art 118. Feu ou Drapeau Vert agité lentement horizontalement par le Chef de gare ou le Signaleur, ou par le Conducteur ou Chef de train de son fourgon.
6. Pour autoriser le Mécanicien à franchir le signal de départ à l'arrêt, pour effectuer des manoeuvres, Art 30. Feu ou Drapeau Vert tenu ferme en main par le Chef de gare ou le Signaleur.
7. Pour indiquer au Mécanicien, en temps de brouillard, neige ou tempête de poussière, que le signal fixe est ouvert, Art 125 et 179. Feu Vert tenu ferme en main par le Signaleur de brouillard.
8. Pour réduire la vitesse à un maximum de 20 km. à l'heure pour travaux sur la voie Art 189, 225 et 230. Feu ou Drapeau Vert agité lentement et horizontalement par le poseur de voies.

[Art. 38]

9. Pour dire au Mécanicien d'avancer lorsqu'un signal fixe est avarié ou mis hors service Art 73. Feu ou Drapeau Vert tenu ferme en main par le Signaleur, au Signal, ou par le Chef de gare devant sa gare pour intimer au Mécanicien l'ordre d'entrer dans la gare.
10. Pour indiquer au Mécanicien que la voie est libre dans la section mais que la gare ou bifurcation est bloquée Art 5 Annexe 1. Feu ou Drapeau Vert tenu ferme par le Chef de gare ou le Signaleur après avoir arrêté le train et donné un avertissement verbal.

En l'Absence de Drapeau

39.—(a) Les deux bras levés au dessus de la tête, comme ci-contre, indiquent l'arrêt

Signal d'arrêt.



[Art. 38-39]

Signal de
prudence.

(b) Un bras levé
au dessus de la
tête, comme ci-
contre, com-
mande la prudence.



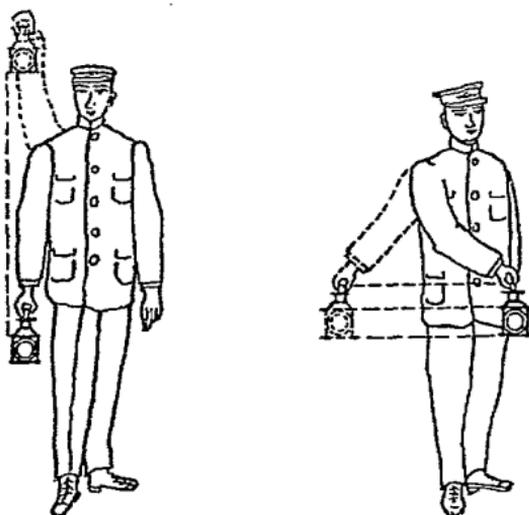
Voie libre.

(c) Un bras déployé
horizontale-
ment, comme
ci-contre, indique la voie
libre.



40.—Pour effectuer les manoeuvres,
la nuit, ou lorsque c'est néces-
saire, en temps de brouillard, de
neige ou de tempête de poussière,
un feu vert balancé doucement et verticale-
ment signifie: Avancez c'est-à-dire éloignez
vous de la personne donnant le signal. Un
feu vert balancé doucement et horizontale-
ment signifie: Refoulez c'est-à-dire rappro-
chez vous de la personne donnant le signal.

[Art. 39-40]



41.—Les lanternes à main et drapeaux utilisés pour signaler doivent toujours être tenus en mains, excepté lorsqu'ils sont employés dans le but de marquer le lieu d'une obstruction, et ne doivent pas être placés sur le sol ou plantés en terre, ou fixés ailleurs.

CHAPITRE III

SIGNAUX ACOUSTIQUES.

I. Cornets de Manoeuvres.

42.—1. Avancez en manoeuvre (éloignez vous de la personne donnant le signal) Un coup de cornet.

[Art. 41-42]

2. Refoulez en manoeuvre (rap-
prochez vous de la personne don-
nant le signal) Deux coups de
cornet.
3. Signal d'arrêt. Trois coups de cornet
brefs.
4. Faux accouple-
ment. Quatre coups de
cornet brefs.

II. Signaux Détonants

43.—(a) Les mécaniciens, Chefs de
trains, Chefs de gare, Signaleurs,
gardiens-barrières et poseurs doi-
vent être munis de pétards qu'ils
doivent toujours tenir prêts à servir, et
tout agent en charge d'une gare doit conser-
ver une provision de pétards dans un endroit
convenable, aisément accessible en tous temps.

(b) Tous les agents, ci-dessus men-
tionnés, seront rendus responsables de la
conservation de leur provision normale
de pétards.

44.—(a) En temps clair, si une
machine fait exploser un ou
plusieurs pétards, le mécanicien
doit, immédiatement, réduire la
vitesse et se rendre maître de son train,
au point de pouvoir l'arrêter immédiate-
ment, s'il aperçoit un signal d'arrêt, ou
une obstruction, devant lui ; mais si après
avoir parcouru au moins deux kilomètres
après l'explosion du pétard, le mécanicien

[Art. 42-44]

n'aperçoit aucun signal d'arrêt, ou aucune obstruction, il peut alors reprendre la vitesse normale, tout en se tenant prêt à rencontrer un signal ou une obstruction.

(b) En temps de brouillard, neige ou tempête de poussière, lorsqu'une machine fait exploser un ou plusieurs pétards, le mécanicien doit arrêter son train immédiatement, et regarder si un signal à main lui est fait; si aucun signal n'est fait, le mécanicien doit avancer doucement, et prudemment, jusqu'à ce qu'il ait parcouru au moins deux kilomètres, et, alors, il peut reprendre sa vitesse normale, comme dit au paragraphe (a).

45.—(a) Les pétards ne doivent être employés qu'en cas d'obstruction ou de brouillard, de neige ou tempête de poussière.

Emploi des
pétards.

Une provision d'au moins 12 pétards doit être tenue à chaque gare et d'au moins 6 par chaque Chef d'équipe de voie.

(b) Les pétards doivent être manipulés avec précaution car il est possible de les faire exploser en les manipulant brutalement.

(c) Les pétards doivent être conservés dans des endroits secs et ils ne doivent pas être laissés en contact avec des murs en briques.

(d) Tous les pétards doivent être examinés, et un des plus vieux essayé, à des intervalles ne dépassant pas six mois pour s'assurer qu'ils sont en bon état. Si un pétard présente des signes de rouille à

[Art. 44-45]

l'extérieur de l'enveloppe, ou si ses agrafes sont défectueuses, ou s'il ne paraît pas en état satisfaisant de quelque façon que ce soit, il doit être retiré et retourné au Magasin.

(e) L'année de fabrication est indiquée sur chaque pétard et on ne doit pas conserver de pétards ayant plus de cinq ans.

(f) Les pétards doivent être employés dans l'ordre où ils sont reçus du Magasin, les plus anciens devant être employés les premiers, pour éviter une accumulation de vieux pétards.

(g) Au cas où un pétard n'explorerait pas, lorsqu'un train l'écrase, l'incident et ses circonstances doivent être rapidement signalés à l'agent supérieur immédiat à qui le pétard défectueux doit être envoyé pour examen.

III. Sifflets des Machines

46.—(a) Le mécanicien ne doit jamais mettre en marche une machine sans avoir, au préalable, actionné le sifflet.

(b) Lorsqu'un train arrive à une gare ou la quitte et qu'il y a un autre train stationnant sur la voie la plus proche ou que des manoeuvres s'effectuent, le mécanicien doit, en approchant et en passant, actionner le sifflet de la machine.

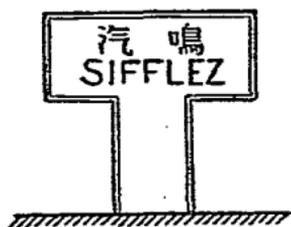
(c) Le sifflet doit être également actionné pour avertir les équipes de la voie et autres ouvriers se trouvant près, ou sur la voie, sur laquelle le train circule et, à

[Art. 45-46]

l'entrée d'un tunnel, pour avertir tous les hommes travaillant à l'intérieur.

(d) Le sifflet doit également être actionné à l'approche d'une courbe, lorsque la vue ne peut s'étendre à une assez grande distance.

(e) Les poteaux "Sifflez", peints en blanc, sont placés à certains endroits de la ligne, où la voie passe en tranchée, et les mécaniciens doivent actionner le sifflet de la machine lorsqu'ils s'en approchent.



(f) Les mécaniciens doivent actionner le sifflet de la machine 500 mètres avant de passer sur les longs ponts et, de nouveau, en entrant sur le pont, pour avertir toute personne qui pourrait se trouver sur le pont. Le mécanicien doit redoubler de vigilance à l'approche des ponts.

(g) Les mécaniciens doivent siffler à l'approche des passages à niveau et s'assurer, bien attentivement que le passage est libre.

47.—A l'approche d'une bifurcation le mécanicien sifflera un coup s'il doit s'engager sur la première voie à partir de la gauche, deux coups s'il doit s'engager sur la seconde

Sifflets des
bifurcations.

[Art. 46-47]

et ainsi de suite si les signaux sont fermés ; si les signaux sont bien faits pour la voie qu'il doit prendre le mécanicien n'aura pas besoin de siffler.

CHAPITRE IV

SIGNAUX DES TRAINS

48.—(a) Le mécanicien est responsable du maintien allumé pendant la nuit, d'un feu de tête, sur l'avant de sa machine, pour signaler sa présence aux Chefs de gare, Signaleurs et autres agents.

Feux de Tête.

(b) Si des projecteurs sont employés comme disques de tête, leur éclat doit être atténué au passage des signaux à distance, des signaux de gare et pendant les arrêts, ou le passage dans les gares, et il ne doit pas être rétabli avant que la machine ne soit sortie des limites de la gare.

(c) Les machines de manoeuvre en service sur les voies d'évitement et de garage des gares porteront un feu blanc à l'avant et un autre à l'arrière pendant la nuit.

49.—(a) Tout train circulant sur la ligne doit avoir une lanterne de queue, convenablement nettoyée et garnie, fixée au dernier véhicule, aussi bien le jour que la nuit. La lampe ne sera pas allumée durant le jour, excepté en temps de brouillard, de neige ou de tempête de poussière et là où il en est

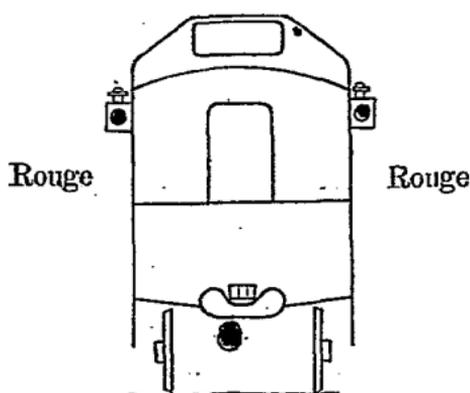
[Art. 47-49]

autrement prévu, mais, sa présence à l'arrière de tout train passant, témoignera, auprès du Chef de gare, qu'aucune partie du train ne s'est décollée.

(b) Un disque rouge peut être fixé au dernier véhicule pendant le jour, au lieu d'une lampe de queue, mais dès que le jour tombe et en temps de brouillard, de neige, ou de tempête de poussière, un feu rouge d'arrière convenablement allumé doit le remplacer.

50.—(a) Après le coucher du soleil et en temps de brouillard, neige ou tempête de poussière, toute machine doit porter le feu d'avant réglementaire et, si elle circule haut le pied, un feu d'arrière rouge; tout train circulant sur la ligne doit porter un feu d'arrière rouge sur le dernier véhicule ainsi que deux feux d'angles rouges.

Allumage
des Signaux



Rouge

[Art. 49-50]

(b) Le Conducteur de train, lorsqu'il n'y en a qu'un, ou le Conducteur arrière, s'il y en a plus d'un, doit s'assurer que les feux arrières d'angle et de queue sont convenablement allumés lorsque c'est nécessaire.

(c) Lorsqu'un véhicule est attaché à l'arrière d'un train, ou en est détaché à une gare intermédiaire, le Conducteur de train, est responsable de veiller à ce que les feux d'arrière soient bien fixés sur le dernier véhicule, avant de reprendre la marche.

51.—(a) Les machines circulant haut le pied sur voie principale doivent porter une lampe de queue, à l'arrière aussi bien le jour que la nuit.

Feux
d'arrière
des
machines.

(b) Les machines de renfort à l'arrière des trains doivent porter une lampe de queue.

(c) Les machines remorquant les trains ne doivent porter aucune lampe de queue à l'arrière.

(d) Dans le cas de deux ou plusieurs machines circulant accouplées entre-elles, sans véhicules, la dernière machine seulement doit porter une lampe de queue.

52.—Un avis imprimé ou écrit des trains spéciaux doit être donné, lorsque c'est possible, mais lorsque ces trains doivent être mis en marche à bref délai, et qu'il est impossible de donner un avis imprimé ou écrit, le train doit être annoncé

[Art. 50-52]

par télégraphe du point de départ aux gares intéressées en avant. Sur voie unique le personnel des gares doit être toujours prêt à recevoir des trains supplémentaires.

TITRE III

MANOEUVRE DES AIGUILLES

ET SIGNAUX

POSE, DEPOSE OU REPARATION DES

AIGUILLES, SIGNAUX

ET

APPAREILS POUR LA MANOEUVRE

DES AIGUILLES ET SIGNAUX

MANOEUVRE DES PASSAGES

A NIVEAU

CHAPITRE I

MANOEUVRE DES AIGUILLES ET SIGNAUX

53.—Le Chef de gare doit s'assurer que les aiguilles, signaux, enclenchements, appareils électriques et autres sont tenus en ordre parfait, bien nettoyés et graissés ; et il doit immédiatement signaler à l'agent chargé de leur réparation tout cas où les aiguilles, signaux ou enclenchements sont hors de service ou fonctionnent mal. Le Chef de gare doit, quand c'est nécessaire, signaler ces cas par télégraphe aux autorités compétentes.

Entretien-
Défectuosités.

54.—Quand à la suite du passage d'un train ou pour toute autre cause, une aiguille, un croisement ou un contre-rail est avarié ou forcé ou que les rails, eux-mêmes, sont fendus ou tordus, ce qui nécessite l'arrêt des trains, ou leur ralentissement, jusqu'à ce que l'avarie soit réparée, ces circonstances doivent être immédiatement signalées au Chef de gare qui informera par télégraphe les autorités compétentes.

Avaries.

55.—Lorsqu'un obstacle ou une obstruction se produit sur la ligne, à la vue ou à la connaissance du Chef de gare ou du Signaleur, il doit placer ou conserver les signaux fixes fermés, et prendre toutes autres mesures

Signaux
à faire
en cas
d'obstruction.

[Art. 53-55]

pour empêcher tout train d'approcher de l'obstruction, jusqu'à ce que cet obstacle ou obstruction ait disparu, et que la ligne ait été rendue parfaitement libre et sûre.

56.—(a) Lorsqu'un train approche des aiguilles prises en pointe, le Signaleur doit s'assurer que le levier qui les commande est à bloc en bonne position, convenablement verrouillé et demeure ainsi tant que le train n'a pas entièrement passé. Il doit, aussi, en observant directement toutes les fois où c'est possible, s'assurer lui-même que les aiguilles ont bien obéi au levier et sont en bonne position.

Manoeuvre des aiguilles.

(b) Les aiguilles manoeuvrées à la main doivent en tous cas être solidement fixées et maintenues pour le passage des trains ou véhicules.

(c) Lorsqu'un train doit passer sur des aiguilles prises en pointe, ou en talon, le Chef de gare, ou le Signaleur, doit s'assurer qu'elles sont convenablement faites et demeurent ainsi jusqu'à ce que le train ait entièrement passé.

(d) Le Chef de gare sera de même responsable de ce que toutes les aiguilles de sûreté et taquets d'arrêt, lorsqu'il n'est pas nécessaire de les avoir ouverts, soient bien fermés et fixés pour sauvegarder la voie qu'ils sont destinés à protéger.

(e) Les aiguilles qui ne sont pas souvent employées, doivent être de temps à autre essayées par le Chef de gare, de

[Art. 55-56]

façon à ce qu'il puisse s'assurer personnellement qu'elles fonctionnent bien et qu'aucune pièce n'est avariée.

(f) Les clés et autres pièces détachées de tous les verrous d'aiguilles doivent être étiquetées et numérotées et doivent être gardées par le Chef de gare, elles peuvent également être gardées par le Chef aiguilleur, là où il y en a

57.—Tout aiguilleur doit, en service, avoir avec lui les drapeaux et lanternes nécessaires pour faire les signaux à main.

Signaux des aiguilleurs.

58.—S'il y avait une obstruction sur la voie, en vue ou à la connaissance de l'aiguilleur, il doit présenter un signal d'arrêt à tout train approchant, dans la direction de l'obstruction, et il doit maintenir ce signal tant que l'obstruction, n'aura pas disparu et que la ligne n'aura pas été rendue libre et sûre. Il doit, aussitôt que possible, faire le nécessaire pour signaler l'obstruction à un de ses supérieurs.

Devoirs des aiguilleurs.

59.—Lorsqu'un aiguilleur observe quelque déféctuosité ou anomalie il doit la signaler à son supérieur, et, si le cas est de nature telle qu'il puisse entraîner du danger pour le train, ou pour le public, il doit immédiatement faire un signal d'arrêt au Chef de train et au Mécanicien.

Observation des trains au passage.

60.—Aucun aiguilleur, en service, ne peut abandonner les aiguilles dont il a charge.

Présence.

[Art. 56-60]

61.—Aucune personne non autorisée ne peut être admise à manoeuvrer les signaux ou aiguilles ainsi que les appareils d'annonce de trains ou les cloches.

Défense de manoeuvrer les appareils.

62.—(a) Chaque Chef de gare et Signaleur doit interdire strictement l'accès de sa cabine à toutes personnes autres que les agents et employés du Chemin de fer autorisés à y entrer.

Cabines de Signaux : défense d'entrer.

(b) Les cabines, appareils et autres accessoires doivent être tenus en bon état et parfaitement propres.

Nettoyage.

63.—(a) Les feux des signaux doivent être allumés dès le crépuscule et toujours en temps de brouillard, neige ou tempête de poussière.

Allumage des signaux.

(b) Sur les parties de la voie principale ouvertes toute la nuit, les feux des signaux ne doivent pas, à moins d'instructions contraires, être éteints avant le grand jour.

Extinction les signaux.

(c) Aux gares des embranchements qui sont fermés le nuit, les feux des signaux, à moins d'instructions contraires, doivent être éteints après la fermeture de la gare, mais si celle-ci doit être réouverte le matin avant le jour, les feux doivent être rallumés suffisamment à temps pour le passage du premier train.

[Art. 61-63]

64.—Lorsqu'un signal, autre qu'un signal à distance, a été ouvert pour le passage d'un train, il ne doit pas (excepté dans le cas d'accident ou d'obstruction, ou dans le cas prévu à l'art 73) être de nouveau fermé, tant que le dernier véhicule du train ne l'a pas dépassé, ou tant que la train n'a pas été amené à l'arrêt ou encore, dans le cas d'une bifurcation, tant que le train n'a pas complètement dépassé et libéré les aiguilles.

Fermeture
des
signaux.

65.—Les signaux à distance, les signaux d'entrée de gare et les signaux de départ, s'adressent seulement aux trains circulant dans la bonne direction, sur les voies principales, et ils ne doivent pas être franchis pour toute autre raison. Les trains manoeuvrés d'une voie principale sur une autre, ou manoeuvrant sur voie principale pour entrer ou sortir des voies de garage doivent, à moins qu'il y ait des signaux fixes prévus pour protéger ces mouvements, être couverts, soit verbalement, soit par signaux à mains, suivant les circonstances. Les signaux fixes doivent être tenus à l'arrêt pour la protection des trains ainsi engagés.

Signalisation
en rapport
avec les
manoeuvres
de trains.

Trains Arrêtés aux Signaux

66.—(a) Lorsqu'un train a été arrêté devant un signal fermé, le mécanicien doit siffler et, si l'arrêt est maintenu, le Chef de train ou le chauffeur doit aller à la gare ou à la cabine et rappeler

Devoirs des
agents.

[Art. 64-66]

au Chef de gare, ou Signaleur, la position du train, et rester là jusqu'à ce que le Chef de gare ou le Signaleur puisse lui donner la permission d'avancer. En aucun cas un train ne peut rester plus de cinq minutes arrêté au signal sans qu'un homme aille à la gare ou à la cabine.

(b) Lorsqu'un train, ou des véhicules, ont franchi un signal d'entrée de gare et attendent, pour être aiguillés sur une autre voie, ou être garés, ou, lorsqu'un train, ou des véhicules, ont été dirigés, d'un garage, sur une voie principale et attendent pour être aiguillés sur une autre voie, le Conducteur Chef de train, Chef de manoeuvres ou Chauffeur doit, lorsque le train, ou les véhicules, viennent à s'arrêter, se rendre immédiatement au bureau du Chef de gare, ou à la Cabine, et notifier au Chef de gare, ou Signaleur, la position du train, ou des véhicules, et rester dans le bureau du Chef de gare, ou à la cabine, jusqu'à ce que le Chef de gare, ou le Signaleur, puisse lui donner la permission d'avancer, ou d'être garé en dehors des voies principales.

(c) S'il y a deux Conducteurs sur un train, le devoir d'aller à la gare ou à la cabine incombe au Conducteur de train qui se trouve le plus près de la gare ou à la cabine.

(d) Dans le cas de machines haut le pied le devoir d'aller à la gare ou à la cabine incombe au Chauffeur.

[Art. 66]

(e) Un temps suffisant doit être alloué pour permettre au Conducteur de train, Chef de manœuvre ou Chauffeur de rejoindre le train, avant que le signal soit ouvert, et le mécanicien ne doit pas, lorsque le signal est ouvert, avancer avant d'avoir reçu, par un signal à main, du Conducteur de train ou Chef de manœuvre, l'assurance que celui-ci a rejoint son train. Dans le jour, ce signal à main est effectué au moyen d'un drapeau vert et, la nuit, par un feu vert tenu au dessus de la tête.

(f) Si la gare ou la cabine est en avant du signal, il ne sera pas nécessaire, avant d'ouvrir le signal, d'attendre que l'agent soit retourné au train, mais, dès que le signal est ouvert, le mécanicien doit avancer doucement, jusqu'à la gare ou cabine, pour permettre à l'agent de reprendre son train.

CHAPITRE II

POSE, DEPLACEMENT OU REPARATION DES AIGUILLES ET SIGNAUX OU DE LEURS APPAREILS DE COMMANDE.

67.—(a) Aucune aiguille ou croisement ne sera mis en service sans autorisation écrite de l'Inspecteur chargé du District ou de la section.

Pose des
aiguillages.

(b) Aucune aiguille ne sera placée en dehors des limites des gares ou sur toute voie ouverte au trafic, dans une gare, sans

[Art. 66-67]

autorisation de l'Inspecteur de la voie qui, après approbation, en informera le Chef du Trafic et le Chef de la Traction. Après la pose des aiguilles et jusqu'au moment où elles ont été remises à un agent dûment autorisé du Trafic, le service de la voie sera responsable des précautions nécessaires à prendre, pour la sécurité de la circulation sur ces aiguilles, qui doivent être établies, verrouillées, et cramponnées pour donner la voie principale.

(c) Lorsqu'un appareil d'aiguillage a été placé sur une voie non encore ouverte au trafic, le service du trafic doit en être avisé et l'aiguille, établie pour la voie déjà ouverte, doit être verrouillée, cramponnée et placée sous la garde d'un agent du service de la voie, jusqu'à ce qu'elle soit formellement remise au service du trafic.

68. — (a) Lorsque des travaux d'enclenchement doivent être effectués dans une gare, l'Inspecteur de la Voie en informera le Chef du Trafic, et le surveillant chargé du travail avisera personnellement le Chef de gare lorsqu'il sera prêt à commencer le travail. Le surveillant doit être muni d'un ordre écrit signé par l'Inspecteur de la Voie.

Pose des
enclenche-
ments.

(b) Le Chef de gare aidera le Surveillant, autant que possible, en envoyant ses agents, avec les clefs, pour ouvrir les aiguilles verrouillées, lorsque cela peut être fait sans danger pour la circulation, afin de permettre aux ajusteurs de placer et ajuster leurs appareils et toutes autres pièces s'y rapportant.

[Art. 67-68]

(c) Pour vérifier le fonctionnement de l'enclenchement, aussitôt qu'un aiguillage ou un nouveau signal est accouplé au bâti des leviers d'enclenchement, le Chef de gare, lorsqu'il en est requis par le Surveillant chargé de l'installation, fera fonctionner par son Signaleur les aiguilles ou signaux, en les manoeuvrant du chassis d'enclenchements.

(d) Toutes les aiguilles qui étaient verrouillées à l'aide de clés avant que la pose de l'enclenchement ne soit commencée, doivent continuer à être verrouillées, et les clés gardées par le service du trafic, comme auparavant, jusqu'à ce que l'enclenchement soit accepté et mis en service par, ou avec l'autorisation de l'Inspecteur de la Voie.

(e) Le personnel de la Voie rendra toute l'aide possible en enseignant au personnel du Trafic le fonctionnement des leviers d'enclenchement, mais aussitôt que les appareils ont été reçus et formellement remis au personnel du Trafic, le personnel de la Voie sera retiré.

(f) La procédure suivante sera observée pour la remise de nouveaux enclenchements :

(I) Toutes les aiguilles doivent être cramponnées jusqu'à ce qu'elles soient mises en service ce qui aura lieu durant le jour.

(II) Le Service de la Voie enverra un agent compétent qui, en présence de l'Inspecteur du Mouvement, désigné par le Chef du Mouvement, enlèvera les

[Art. 68]

crampons sur l'ordre de l'Inspecteur du Mouvement et, ceci étant fait, la responsabilité du Service de la Voie cessera, et la responsabilité du Chef de gare commencera. Dans les cas d'aiguilles utilisées par les trains de voyageurs ou de nouveaux enclenchement de signaux, l'Inspecteur du Mouvement ne quittera pas la gare avant d'avoir personnellement vu le premier train passer en toute sécurité, et il sera conjointement responsable avec le Chef de gare pour assurer la sécurité de ce premier passage.

(g) L'Inspecteur du Mouvement après un soigneux examen en présence du Chef de gare intéressé, s'assurera que tous les besoins du Mouvement ont été satisfaits et que tout est en parfait état. Il remettra ensuite au service de la Voie un reçu dans la forme suivante.

<p>Reçu de.....du.....</p> <p>District, les appareils ci-dessous mentionnés, en bon état à la gare de.....et j'en connais le maniement.</p> <p>Nom.....</p> <p>Date.....Grade.....</p>
--

(h) Après avoir enseigné au personnel le fonctionnement des aiguilles et des Signaux et s'être assuré que les agents comprennent clairement leur maniement, l'Inspecteur du mouvement remettra les appareils au Chef de gare, qui lui donnera un

[Art. 68]

reçu établi dans la même forme, que celui précédemment remis au Service de la Voie.

69.— Avant la pose ou le déplacement des Signaux, ou l'exécution de tout travail touchant aux aiguilles ou signaux, pouvant intéresser la sécurité de la circulation sur la ligne, le Surveillant chargé du travail, à moins que l'exécution du travail ait été préalablement décidée entre les deux Services de Voie et du Mouvement et un avis donné par le Chef du Mouvement, doit s'entendre avec l'Inspecteur du Mouvement, qui en avisera le Service de la Traction, et prendra toutes mesures nécessaires, pour assurer la circulation pendant toute la durée des travaux de modifications ou réparations.

70.—(a) Lorsque le travail à exécuter entraîne la mise hors service d'appareils d'enclenchements ou l'immobilisation de signaux, d'aiguilles, de verrous, de pédales, détecteurs ou leviers de barrières, le surveillant, avant de commencer le travail, doit donner au Chef de gare un compte rendu exact de la nature du travail, et le Chef de gare doit noter sur le "Registre des trains" les mots "Verrouillage hors service" et indiquer le nombre de leviers affectés; puis signer, conjointement avec le surveillant, en notant l'heure.

(b) Lorsque les travaux entraînent le non fonctionnement de l'enclenchement, ou lorsqu'il est nécessaire d'immo-

[Art. 69-70]

biliser une aiguille; une tringle ou un verrou, le Surveillant, avant de commencer le travail, doit isoler et immobiliser dans la position fermée les signaux se rapportant aux voies affectées.

(c) Un Signaleur, agissant sur les instructions du Chef de gare, doit être fourni pour satisfaire au règlement prévu à l'art 73.

(d) Avant de toucher aux enclenchements, le Surveillant doit s'assurer lui-même que le signaleur est à son poste.

(e) Pendant la durée du désenclenchement des aiguilles, le Chef de gare, en toute occasion où il est nécessaire de faire passer un train sur les aiguilles, doit s'entendre avec le signaleur et recevoir de lui l'assurance que toutes les aiguilles intéressées sont en bonne position et maintenues.

(f) Lorsqu'il effectue des réparations aux barrières de passage à niveau, entraînant leur désenclenchement, le Surveillant doit isoler les Signaux et les fixer dans la position fermée, et un signaleur doit être fourni pour veiller à la fermeture des barrières et à la protection du passage à niveau.

(g) Lorsque le travail est terminé, le Chef de gare après avoir reçu du surveillant l'assurance que tout est en ordre, doit essayer le verrouillage et, s'il trouve tout correct, noter sur le "Registre des trains" les mots "Verrouillage rétabli", puis signer, conjointement avec le Surveillant en notant l'heure.

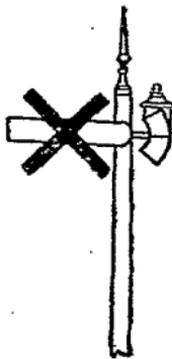
[Art. 70]

(*h*) Lorsque l'enclenchement d'un signal ou d'une aiguille doit être réparé, modifié ou nettoyé par un ajusteur (excepté dans le cas de vérification et alors seulement avec la permission du Chef de gare). L'ajusteur ne doit mouvoir aucun levier, mais doit demander au Chef de gare de le faire mouvoir pour lui, et, de même, le Chef de gare ne doit mouvoir aucun levier commandant une aiguille ou un signal, sur lequel l'ajusteur travaille sans avoir au préalable obtenu sa permission.

71.—(*a*) Aucun signal ne peut être mis en service, et aucunes modifications ne peuvent être faites dans la position ou l'emploi d'un signal existant, sans l'autorisation du Chef du Mouvement.

Pose ou
modification
des signaux.

(*b*) Les signaux sémaphoriques ou les signaux à palette non en service sont indiqués par deux languettes de bois clouées l'une sur l'autre en forme de croix, comme ci-dessous.



Signaux
sémaphoriques
non en service

(*c*) Les signaux disques non en service ne seront pas munis de disques ni de lanternes.

[Art. 70-71]

CHAPITRE III

AIGUILLES, SIGNAUX DÉFECTUEUX

72.—(a) Tout mécanicien, Conducteur et autres agents du chemin de fer en service sur un train qui peuvent remarquer un signal défectueux, ou une obstruction, ou une négligence dans le fonctionnement d'un signal, devront signaler la fait au Chef de gare de la prochaine gare où le train entre.

Signalement
des
défauts.

(b) Tout agent de chemin de fer, non en service sur un train, qui remarque un signal défectueux ou une obstruction ou négligence dans le fonctionnement d'un signal doit signaler le fait au Chef de gare ou autre agent en charge de signal.

73.—(a) Lorsqu'un signal d'entrée de gare ou un signal de départ devient défectueux ou ne fonctionne pas régulièrement, un agent compétent doit être placé auprès de ce signal, muni de signaux à main et de pétards pour agir suivant les instructions du Chef de gare. Le signal à distance ou le signal extérieur de gare concernant les lignes affectées, doit être maintenu à l'arrêt, après avoir été isolé des leviers qui le commandent, et il doit rester dans cette position jusqu'à ce que le défaut ait été réparé et que tout soit de nouveau en ordre. Si le signal défectueux peut être mis à l'arrêt il doit être maintenu à l'arrêt jusqu'à ce qu'il soit en état de fonctionner.

Mesures à
prendre.

[Art. 72-73]

(b) Lorsqu'un signal à distance ou un signal de gare est défectueux et ne peut pas être maintenu fermé, un agent compétent doit être placé juste en avant, muni de signaux à main et de pétards pour répéter le signal indiqué par le signal de gare au mécanicien de tout train survenant, jusqu'à ce que le signal défectueux ait été réparé et fonctionne de nouveau convenablement.

(c) Si l'enclenchement d'un levier ou une aiguille prise en pointe, un verrou ou une pédale se trouve hors de service, un agent compétent ou plusieurs agents s'il est nécessaire, munis de signaux à main et de pétards doivent être désignés pour agir, suivant les instructions du Chef de gare chargé de la gare, ou du signaleur chargé de la cabine, et les signaux à distance ou les signaux extérieurs de gare protégeant les voies affectées doivent être maintenus fermés, en les isolant des leviers comme il est dit ci-dessus.

(d) Le Signaleur chargé des signaux à main doit s'assurer auprès du Chef de gare ou du Signaleur chargé de la cabine, quel train il doit faire avancer et, lorsque celui-ci approche de l'aiguille, il doit avant de donner le signal d'avancer, informer le Chef de gare ou le Signaleur chargé de la cabine, de la position de l'aiguille, et s'assurer, lui-même, que l'aiguille est bien faite et maintenue pour donner la voie sur laquelle le Chef de gare, ou le Signaleur chargé de la cabine, désire faire entrer le train.

(e) Si le train, qu'il doit faire avancer rencontre des aiguilles en talon le

[Art. 73]

Signaleur à main doit s'assurer lui-même que les aiguilles sont en bonne position pour laisser passer le train.

(f) Le Signaleur à main doit, lorsqu'il donne au train le signal d'avancer, se tenir auprès du signal qu'il remplace afin que son signal ne puisse être confondu par un mécanicien placé sur une autre voie, et, s'il était nécessaire de faire arrêter ou ralentir un train survenant, le Signaleur à main doit présenter un signal à main rouge au mécanicien, jusqu'à ce que le train ait été arrêté, ou sa vitesse suffisamment réduite et alors, si le train peut être autorisé à avancer, il doit présenter un signal vert de voie libre tenu ferme en main.

(g) Le Signaleur à main doit agir sur les instructions du Chef de gare ou Signaleur seulement, lequel doit s'assurer que les signaleurs sont au courant de leur service et comprennent ce qu'ils doivent faire.

(h) Là où c'est possible le Chef de gare doit choisir des hommes convenables parmi son propre personnel pour servir de Signaleurs à main, mais, là où c'est impossible, il doit s'adresser au Chef-équipe le plus proche pour obtenir des hommes d'équipe capables de servir de signaleurs à main.

(i) Quand un tunnel se présente, ou en temps de brouillard, de neige, ou de tempête de poussière lorsque le signal à distance ou le signal extérieur de gare ne peut pas être vu, l'agent placé au signal à distance, ou au signal extérieur de gare, doit continuer à présenter un signal à main,

[Art. 73]

et maintenir trois pétards, à 10 mètres de distance, sur un rail de la voie que le signal protège, et un ou plusieurs agents doivent être placés, entre le signal de gare et le signal défectueux, pour répéter, par un signal à main, les indications du signal de gare, jusqu'à ce que le signal à distance ou le signal extérieur de gare ait été réparé et soit de nouveau en état de fonctionner.

(j) Quand le signal à distance ou le signal extérieur de gare est défectueux, il doit, autant que possible, être maintenu à l'arrêt et, si ceci peut être obtenu, il n'est point nécessaire d'y placer un agent, excepté dans le cas où il y a un tunnel ou en temps de brouillard, de neige, de tempête de poussière, lorsque le signal à distance ou le signal extérieur de gare ne peut pas être distinctement aperçu du signal d'entrée de gare.

(k) Le Chef de gare de la station en arrière doit, lorsque c'est possible être avisé lorsque le signal à distance ou le signal de gare ne peut être maintenu à l'arrêt, et il doit arrêter tous les trains se rendant dans la direction de ce signal défectueux, et aviser le mécanicien de cette circonstance.

(l) Quand un signal fixe est hors de service mais que l'enclenchement de l'aiguille et du levier de signal fonctionne, le Chef de gare, afin de maintenir la sécurité de l'enclenchement, doit employer le levier correspondant au signal, comme si le signal fonctionnait, et le contrepoids, si nécessaire, doit être désengagé du levier par l'ajusteur des signaux afin de permettre cette manoeuvre.

[Art. 73]

CHAPITRE IV

SERVICE DES PASSAGES A NIVEAU.

74.—(a) Les signaux placés sur les portes des passages à niveau doivent présenter un feu rouge, dans chaque direction de la voie, lorsque les portes sont maintenues en travers de la voie. Les signaux doivent être allumés aussitôt qu'il commence à faire sombre et en temps de brouillard, de neige ou de tempête de poussière.

Signaux fixes.

(b) Sur sections restant ouvertes toute la nuit, les signaux ne doivent pas être éteints avant qu'il fasse complètement jour.

(c) Lorsque les signaux sont éteints pendant la nuit ils doivent, si c'est nécessaire, être rallumés pour le passage de tout train qui pourrait circuler dans la matinée avant le jour.

75.—(a) Lorsqu'il est nécessaire de traverser la voie en un endroit où les barrières ne peuvent être sous le contrôle d'une gare ou d'une cabine, le gardien, avant d'ouvrir les barrières, doit s'assurer lui-même qu'aucun train n'est à proximité :

Il doit alors fermer ses signaux fixes pour arrêter tout train survenant, et les maintenir fermés jusqu'au moment où la voie est de nouveau libre et que les barrières sont fermées sur la route ; alors il ouvre les signaux.

[Art. 74-75]

(b) Là où des barrières de passage à niveau ne sont pas protégées par des signaux fixes spéciaux, les gardiens doivent soigneusement surveiller la voie et tous les signaux fixes de la gare qui sont en vue. Les barrières ne doivent pas être ouvertes quand un train est en vue, ou attendu, même si les signaux fixes de la gare sont fermés pour ce train.

(c) Lorsque les signaux fixes sont ouverts, les barrières doivent être verrouillées en travers de la route jusqu'à ce que le train ait passé et que les signaux aient été refermés.

76.—Excepté aux passages à niveau où les barrières des deux côtés de la voie s'ouvrent simultanément, les barrières vers lesquelles s'avancent des voitures ou des animaux ne doivent pas être ouvertes tant que la barrière opposée n'a pas été d'abord ouverte, afin de laisser passer les voitures ou animaux sans les obliger à stationner sur la voie.

77.—(a) Tout garde-barrière sera muni de signaux à main, lanternes et drapeaux, et lorsqu'il s'en sert, il devra se tenir de telle façon que le mécanicien d'un train survenant puisse distinctement apercevoir son signal.

(b) Si les barrières sont convenablement maintenues en travers de la route et que les trains puissent passer en toute sécurité, le signal présenté au mécanicien

[Art. 76-77]

du train survenant sera un drapeau vert ou un feu vert tenu ferme au dessus de la tête.

Le garde-barrière doit surveiller tous les trains à leur passage et, s'il voit quelque chose d'anormal, il doit présenter un signal d'arrêt au mécanicien et au Chef de train et, si nécessaire, présenter un signal d'arrêt et placer trois pétards sur le rail pour arrêter tout train suivant.

(c) Dans le cas d'une obstruction se produisant à un passage à niveau, le garde-barrière doit présenter un feu ou un drapeau rouge tenu ferme au dessus de la tête.

(d) Aux passages à niveau non munis de portes, mais gardés, le gardien du passage à niveau présentera un drapeau vert le jour, un feu vert la nuit pour indiquer au mécanicien que le passage à niveau est libre.

78.—Aux passages à niveau, où des signaux fixes sont installés, le garde-barrière doit vérifier leur fonctionnement jour et nuit. Les gardes-barrières, et autres agents, chargés des barrières, Signaux ou Aiguilles, doivent aviser immédiatement l'Inspecteur de la Voie, le Chef de Section, le Surveillant, le Chef d'équipe ou toute autre personne chargée d'effectuer les réparations lorsque des réparations sont nécessaires ; si une pièce est défectueuse ou cassée, ou si une barrière ne peut se fermer convenablement et se maintenir elle-même dans la position

[Art. 77-78]

fermée, il faut demander immédiatement, au plus proche surveillant, de la remettre en état, et le cas doit être signalé au plus proche Chef de gare.

79.—Aux passages à niveau, où des cloches avertisseuses sont prévues, les instructions spéciales concernant l'envoi et l'accusé de réception du code de Signaux autorisés doivent être strictement observées.

TITRE IV

CHARGE DES TRAINS.

CHAPITRE I

COMPOSITION DES TRAINS.

80.—A l'exception des cas prévus, Interdiction ci-après, aucune machine ne aux machines de pousser. peut pousser un train sur voie principale, mais doit le remorquer.

Exceptions :

(a) A l'intérieur des limites de gare, ou lorsque le Chef du Trafic l'autorise spécialement; les deux feux d'angle, la nuit, étant retournés, et le feu de queue enlevé.

(b) Lorsque, suivant des règlements spéciaux, il s'agit de renfort sur rampes. La machine du train porte un feu d'avant et la machine de renfort un feu d'avant blanc et un feu blanc à droite sur la traverse d'avant.

(c) Dans le cas d'une machine avariée, une machine venant derrière peut pousser le train doucement jusqu'à la station suivante.

(d) Lorsque la voie est obstruée et que les trains doivent rouler des deux côtés de l'obstruction.

(e) Les trains de service, lorsqu'ils circulent dans une section, à moins que des instructions soient données pour le contraire; la nuit, les deux feux d'angle du fourgon sont retournés et le signal de queue supprimé.

(f) Lorsqu'il est nécessaire d'aider au départ d'un train d'une gare. La machine du train porte un feu d'avant et la machine de renfort un feu d'avant et un feu blanc sur la droite de la traverse d'avant.

(g) Lorsque par suite de circonstances inévitables, les trains sont poussés en

[Art. 80]

dehors des limites d'une gare la vitesse ne doit pas dépasser 20 kilomètres à l'heure ; le premier véhicule doit, si possible, être un fourgon et doit présenter des feux semblables à ceux habituellement portés par les machines de ces trains, et le Conducteur Chef de train doit, absolument, se trouver sur le premier véhicule et, si celui-ci n'est pas un fourgon freiné, le Conducteur Chef de train doit veiller à ce qu'un agent soit dans le plus proche fourgon freiné pour actionner les freins si c'est nécessaire.

81.—Les machines assurant des trains doivent, toutes les fois que Marche ten- der en avant. trains doivent, toutes les fois que c'est possible, rouler locomotive en tête, mais, dans des circonstances spéciales, et lorsque c'est impossible autrement, si la machine doit rouler tender en avant la vitesse ne doit pas dépasser 40 kilomètres à l'heure.

NOTE:—Ceci ne s'applique pas quand deux machines sont accomplies lorsque la machine de tête roule locomotive en avant.

82.—Aucun train ne peut circuler sur voie principale, en dehors des limites de gare, sans autorisation spéciale du Chef de Service du Trafic s'il n'y a pas un garde-frein sur le dernier véhicule.

83.—Les Chefs de manœuvres, Chefs de trains et hommes d'équipe doivent prendre soin qu'aucun wagon plateforme, trucks attelés en flèche, ou autre véhicule, muni de chaînes, ou autres accessoires, ne soit autorisé à quitter une gare, ou

[Art. 81-83]

un embranchement, sans que les chaînes et accessoires soient au préalable soigneusement examinées, fixées parfaitement et solidement, en toute sécurité, et les Conducteurs Chefs de train seront responsables de veiller à ce qu'elles demeurent ainsi pendant tout le parcours.

84.—(a) Aucun wagon ne doit être chargé au dessus de sa capacité de chargement ni en dehors des limites du gabarit maximum.

Chargement
des wagons.

(b) Le poids doit être également réparti sur tout le plancher du wagon.

85.—(a) Le Conducteur Chef de train à moins que, par instructions spéciales, un autre agent ne soit désigné, à cet effet, doit soigneusement examiner le chargement de tout wagon ajouté au train, à une gare ou à un embranchement, et si un wagon devenait dangereux par suite de glissement ou de dérangement du chargement, le Chef de train doit, immédiatement en arrivant à la première gare, faire régulariser le chargement, ou différer le wagon.

Service des
Chefs de gare
et Chefs de
train.

gement de tout wagon ajouté au train, à une gare ou à un embranchement, et si un wagon devenait dangereux par suite de glissement ou de dérangement du chargement, le Chef de train doit, immédiatement en arrivant à la première gare, faire régulariser le chargement, ou différer le wagon.

(b) Lorsqu'une pièce de machine ou une chaudière de dimensions ou de poids exceptionnels est présentée au transport, les Chefs de gare doivent en informer immédiatement les Chefs de Service du Trafic ou leur représentant, afin qu'un wagon convenable soit fourni, et tous arrangements faits pour le chargement et le transport en sécurité.

[Art. 84-85]

86.—(a) Les longues pièces de fer, de bois ronds ou autres articles de longueur extraordinaire ne doivent pas être expédiés des gares ou embranchements à moins d'être solidement attachés au wagon avec des cordes, chaînes ou feuillards et en prenant soin de ne pas trop serrer le chargement pour permettre au wagon de s'inscrire facilement dans les courbes.

Transport
des pièces
longues.

(b) Lorsqu'un chargement nécessite l'accouplement de deux wagons, la charge doit être également répartie sur les deux wagons, et les marchandises lourdes doivent être placées de façon à porter également sur les ressorts.

(c) Lorsque des poutres de bois, tabliers métalliques, machineries sont chargées par les expéditeurs, le chargement doit être surveillé par un agent du chemin de fer, et sa solidité vérifiée par le Chef de gare, qui est rendu responsable du parfait et sûr chargement de tout wagon quittant sa gare. Quand la gare ne possède pas de wagon et d'attaches convenables, le Chef de gare doit refuser de recevoir de tels chargements, à moins que l'expéditeur ne déclare accepter d'attendre l'arrivée des wagons.

(d) Lorsque des wagons à petits bords, ou plats, sont utilisés au transport des rails, cornières ou fers en barres, etc. . . . le contenu doit être placé de façon à ne pas gêner les marchandises chargées dans les wagons attelés à chaque extrémité.

(e) Des wagons intercalaires doivent être utilisés lorsque le chargement

[Art. 86]

d'un wagon dépasse les accouplements, ces wagons doivent être de la même hauteur que le wagon chargé et peuvent être partiellement chargés. Si la moitié du chargement dépasse à chaque extrémité, deux wagons intercalaires seront nécessaires.

(f) Lorsque des poutres en bois ou autres articles dépassent la longueur de deux wagons et doivent ainsi être chargés sur trois wagons, le wagon du centre ne doit porter aucune part du chargement, mais doit rester dégagé et libre de se mouvoir latéralement pour pouvoir s'inscrire dans les courbes.

(g) Le Chef de gare à toutes les gares de départ, de changements de machines ou de prises d'eau, afin de prévenir les accidents sur les ponts, doit ensemble avec le Conducteur Chef de train inspecter spécialement les wagons chargés de pièces longues : bois, poutres, machinerie, rails, etc. . . . Si le chargement d'un wagon était reconnu comme mal assujéti ou dépassant les dimensions du gabarit, le chargement doit être refait avant le départ du train, ou le wagon doit être différé. Tout cas de mauvais chargement doit être signalé au Chef de Service du Trafic.

(h) Aux gares où des wagons sont chargés par des agents d'un autre service que celui du Mouvement, les wagons chargés doivent être soigneusement examinés par le service du Mouvement, avant être expédiés.

(i) Le service de la Traction, lorsqu'il en est requis, doit toujours donner

[Art. 86]

son avis sur la façon de charger convenablement une marchandise spéciale, qui demanderait le soin d'un expert.

(j) Le chargement de rails dépassant seulement une extrémité d'un wagon à petits bords est criticable, et les Chefs de gare sont autorisés à refuser des wagons ainsi chargés par un autre service. Si un tel wagon doit être chargé de rails, une moitié doit dépasser à une extrémité et l'autre moitié à l'autre extrémité.

(k) Sur les trains de construction, les Conducteurs Chefs de train seront rendus responsables de veiller à ce qu'une planche, ou autre moyen de protection soit placée contre les bords des wagons, avant que les ouvriers, ou autres gens, commencent à décharger les rails, traverses ou matériaux quelconques, afin d'empêcher que des dommages soient causés aux appareils de freins et autre accessoires.

(l) Les wagons chargés de machines, chaudières, longues poutres, rails, machinerie ou tout autre article exceptionnellement lourd ou long, et les wagons citernes vides ou chargés doivent être seulement transportés par les trains de marchandises de petite vitesse à moins d'autorisation spéciale du Chef du Service du Trafic.

(m) En chargeant des locomotives, automobiles, machines, on doit veiller à ce que les roues porteuses soient convenablement immobilisées au moyen de chaînes ou de cordes et par des sabots. Les roues directrices ou volants doivent être aussi solidement fixés par des cordes.

[Art. 86]

87.—(a) **Aucun agent de chemin de fer ne commencera un chargement, ou n'effectuera un travail quelconque, qui risquerait d'obstruer une voie ouverte au trafic, sans avoir obtenu au préalable l'accord du Chef de gare, qui doit veiller à ce que toutes les précautions nécessaires soient prises pour la sécurité de la circulation pendant la durée de l'opération.**

(b) Dans tous les cas visés par cet article, la permission du Chef de gare doit être donnée par écrit.

(c) Tout chargement ou tout travail de nature à obstruer la voie, en dehors des limites d'une gare, doit être l'objet d'arrangements spéciaux.

88.—(a) **Avant de déplacer des wagons grues, l'agent qui en est chargé doit s'assurer que le bras est convenablement abaissé et fixé de telle façon qu'il puisse passer au gabarit. Lorsque la grue doit être transportée par train, le bras, si possible, doit être tourné vers l'arrière du train.**

(b) Les wagons grues doivent, autant que possible, être expédiés seulement par trains de marchandises de petite vitesse. Le Chef de gare ou l'agent en charge, et le Chef de train doivent, avant d'atteler la grue au train, veiller à ce que tous les moyens d'attaches fournis, pour fixer le bras, soient en bon état, le maintenant en bonne position, et si le bras dépasse l'extrémité du wagon, un wagon intercalaire

[Art. 87-88]

doit être ajouté. Le mécanicien du train, avant le départ, doit être avisé par le Chef de train de l'expédition de la grue et, à chaque arrêt, sur le parcours, le Conducteur Chef de train doit s'assurer que les attaches sont toujours solides. Les visiteurs doivent aussi examiner ces attaches, en outre de l'examen spécial des roues etc. Si un défaut était reconnu à une quelconque des attaches, la grue ne doit pas être attelée à un train et si c'est en cours de route, la grue doit être différée pour permettre de réajuster ces attaches.

89.—(a) Aucune machine sous pression, appartenant à un particulier ne peut être autorisée à pénétrer sur une voie de circulation sans permission spéciale du Chef du Trafic.

(b) Avant qu'une machine ou un wagon appartenant à un particulier soit accepté au transport, circulant sur ses propres roues, elle ou il doit être examiné par le Service de la Traction et le train qui doit l'emmener doit être spécialement désigné. Les Chefs de train, et autres agents intéressés, doivent s'assurer, auprès du Chef de gare, que ces formalités ont été suivies, avant d'accepter la machine ou le wagon.

90.—(a) Pour faciliter le service, deux trains de marchandises, en temps clair, (et sur autorisation spéciale du Chef du Trafic) peuvent être accouplés ensemble; la machine du second train est alors

[Art. 88-90]

accouplée à la machine du premier train, et les deux trains formés pour n'en faire plus qu'un.

(*b*) Les feux d'angle et le signal de queue du premier train doivent être retirés, aussitôt que les deux trains sont accouplés, et ne doivent pas être replacés tant que les deux trains ne sont pas à nouveau séparés, ce qui ne peut être fait qu'à l'arrêt dans une gare.

(*c*) Les trains accouplés ne doivent pas être envoyés à une gare ou à un embranchement sans s'assurer qu'il est possible de les y manoeuvrer.

(*d*) Le Conducteur Chef de chaque train doit se tenir dans le fourgon à l'arrière de son propre train.

(*e*) En temps de brouillard, neige ou tempête de poussière les trains ne doivent pas être accouplés, mais doivent circuler séparément.

CHAPITRE II

CHARGE DES TRAINS.

91.—Des instructions spéciales, pour la détermination de la charge des trains pouvant être remorqués par des machines de différents types, aux différentes vitesses, et sur les différentes parties de la voie, sont données à l'annexe V.

92.—(*a*) Le Chef de gare doit laisser au mécanicien le soin de déterminer la charge que la machine peut remorquer;

[Art. 90-92]

mais, tout cas où le mécanicien refuse de prendre la charge prescrite par les instructions spéciales, doit être immédiatement signalé par le Chef de gare à son Chef immédiat.

(b) Lorsqu'un mécanicien, pour une raison quelconque, ne peut accepter de prendre la charge maximum fixée, il doit le notifier par écrit au Chef de la gare où il refuse des véhicules. Le Chef de gare doit envoyer la note du mécanicien au Chef du Trafic. Le Chef de train doit noter le fait sur son rapport de train.

CHAPITRE III

FREINAGE DES TRAINS.

93.—Des instructions spéciales pour le freinage des trains sont données à l'annexe VI.

CHAPITRE IV

CHARGEMENT, DECHARGEMENT ET TRANSPORT PAR TRAINS DE MARCHANDISES DES EXPLOSIFS ET AUTRES MATIERES DANGEREUSES.

94.—Le règlement suivant doit être observé par les Chefs de trains et autres agents au sujet du transport des wagons contenant des explosifs et autres matières dangereuses.

[Art. 92-94]

(1) Pendant le chargement, le déchargement ou le transport des explosifs ou autres matières dangereuses, toute personne occupée au chargement, déchargement, ou transport, doit : prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les accidents, incendie ou explosion ; ne pas permettre à toute personne non autorisée d'avoir accès à ces marchandises ; s'abstenir de fumer ou de tout acte, quel-qu'il soit, de nature à causer le feu ou une explosion, si cet acte n'est pas raisonnablement nécessaire au chargement, déchargement ou transport, et empêcher toute autre personne de commettre un tel acte. En outre cette personne ne doit pas avoir d'allumettes sur elle.

(2) Les liquides inflammables, les chiffons graisseux, les déchets de coton huileux, et autres matières semblables, doivent être chargés séparément dans des wagons couverts, qui doivent être tenus aussi loin que possible des autres contenant des marchandises. Ces wagons ne doivent pas être placés à l'intérieur, ou auprès, des hangars à marchandises ou autres bâtiments.

(3) Pour le chargement et le déchargement de tous explosifs, les caisses et colis les contenant doivent, autant que possible, être passés de main à main et ne pas être roulés sur le sol. En aucun cas, ces caisses et colis ne doivent être roulés à moins que des peaux, toiles ou bâches propres aient été auparavant étendues sur le quai où elles doivent être roulées. Les caisses ou colis contenant des explosifs ne doivent pas être jetés ou lancés mais doivent être soigneusement déposés et mis en place.

[Art. 94]

(4) Les fourgons à poudre doivent, en tous cas, être scellés et fermés à clef, lorsqu'ils sont expédiés chargés de poudre, et la clef doit être envoyée à la gare destinataire par les soins du Conducteur Chef de train.

(5) Des étiquettes distinctes sont fournies et jamais les wagons contenant des explosifs, ou autres matières dangereuses, sauf quand ils sont emballés dans des caisses ou cylindres métalliques, ne doivent être autorisés à circuler s'ils n'ont une de ces étiquettes solidement fixée de chaque côté du wagon, et ce afin que les Conducteurs Chefs de train et le personnel du trafic soient avertis de leur contenu.

(6) (a) Lorsque des wagons contenant des explosifs, des liquides inflammables ou autres matières dangereuses, doivent être expédiés par train, l'attention spéciale du Conducteur Chef de train, en charge du train, doit être attirée sur ces wagons par le Chef de gare, ou autre personne dûment autorisée, et le Conducteur Chef de train sera rendu responsable pour la rigide observation de ce règlement, tant que ces matières se trouvent au train, et jusqu'à ce qu'elles soient délivrées et remises à la sauvegarde du personnel de la gare de destination.

(b) Le Conducteur Chef de train sera tenu d'informer le mécanicien lorsque des explosifs ou autres matières dangereuses se trouvent à son train. Les Chefs de manoeuvres ou gardes-freins sont tenus d'informer le mécanicien lorsqu'ils doivent manoeuvrer des wagons contenant des matières dangereuses.

(7) Les wagons doivent être placés aussi loin que possible de la machine, et aucun feu ne doit être toléré dans les fourgons des Conducteurs de trains lorsqu'un wagon contenant des matières inflammables est ajouté au train, et pas plus de cinq wagons contenant des explosifs ne doivent se trouver ensemble à un même train.

(8) Les wagons contenant de l'huile ou autre matière de nature inflammable ne doivent pas être mis à un train près de wagons contenant de la poudre ou autres explosifs.

(9) A toute gare où le train arrête, le Conducteur Chef de train doit faire un sérieux examen des wagons contenant des explosifs, ou autres matières dangereuses, et doit spécialement examiner les boîtes à huile et, si les essieux donnent le moindre signe de chauffage, le wagon doit être détaché et signalé à l'attention spéciale du Chef de gare. *Grand soin doit être pris de ne pas approcher de lumière à proximité de wagons contenant des explosifs ou autres matières inflammables.*

Dans le cas où il serait nécessaire de détacher, comme n'étant pas en état de rouler, des wagons contenant des explosifs, ou autres matières dangereuses à n'importe quel point avant leur destination, le Conducteur Chef de train avisera le Chef de la gare, où le wagon est détaché, afin que le Chef du Trafic, les Inspecteurs du Mouvement, et ceux de la Traction, ainsi que tous les agents intéressés, soient avisés, par télégraphe, de prendre toutes les précau-

[Art. 94]

tions spéciales en travaillant au wagon avarié.

(10) La poudre ne doit pas être expédiée par petites quantités nécessitant un transbordement, excepté lorsqu'elle est contenue dans des cylindres métalliques enfermés dans des caisses en bois. Lorsque la poudre nécessitant un transbordement arrive à une gare de jonction, le transbordement doit être effectué aussi rapidement que possible.

(11) Avant de détacher, à la fin du parcours, ou sur les voies d'échange, des wagons contenant toutes sortes d'explosifs ou matières dangereuses, le Chef de train, en charge du train, doit attirer spécialement l'attention du Chef de gare ou de toute autre personne, dûment autorisée, et recevoir ses instructions, en ce qui concerne la disposition de ces wagons.

(12) A la gare destinataire, les wagons contenant toutes sortes d'explosifs et autres matières dangereuses doivent être immédiatement séparés des autres véhicules, et, aussi bien à l'arrivée qu'au départ, ne doivent pas être placés auprès de hargars ou remises du chemin de fer.

(13) La poudre et les explosifs, en petites quantités, ne doivent être acceptés au transport que s'ils sont renfermés dans des boîtes métalliques placées à l'intérieur de caisses en bois. Le chemin de fer fournit une caisse métallique spéciale pour le transport des explosifs dans les caisses prescrites, en petites quantités, et ces caisses doivent être utilisées en toute occasion.

[Art. 94]

(14) Les explosifs, en quantités trop grandes, pour être contenus dans ces caisses métalliques spéciales, doivent être transportés dans un fourgon spécial pour transport de poudres.

NOTE: Les explosifs et autres matières dangereuses, excepté dans le cas où des instructions spéciales, et contraires, sont données par le Chef du Trafic, ne doivent jamais être acceptés dans les trains de voyageurs.

Il est strictement interdit de manoeuvrer ou lancer des wagons contenant des explosifs.

TITRE V

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES
CONCERNANT
LA CIRCULATION DES TRAINS

CHAPITRE I

HEURE UNIFORME A OBSERVER PAR LES CHEFS DE TRAINS ET CHEFS DE GARE.

95.—(a) L'heure de la côte de Chine, qui est adoptée par tous les Chemins de fer Chinois, sera envoyée chaque jour par télégraphe aux principales gares, suivant les instructions spéciales émises à ce sujet.

Heure.

(b) Les Chefs de gare et Télégraphistes seront tenus responsables du réglage convenable de leurs pendules et doivent, si nécessaire, immédiatement signaler tous défauts, dans leur fonctionnement, afin que des mesures soient prises pour leur réparation immédiate.

(c) Chaque Chef de train, avant de prendre son service, doit s'assurer que sa montre est à l'heure, avec la pendule de la gare, d'où il part, et doit, de nouveau, la vérifier et, si nécessaire, la régler, avec la pendule de la gare où il termine son parcours avant de commencer le parcours de retour.

CHAPITRE II

ESPACEMENT DES TRAINS.

96.—Deux trains ne doivent jamais se trouver ensemble sur une même sections, excepté dans le cas de détresse de machine, d'avaries au train ou autre cause où le secours doit être envoyé. Dans ces cas des arrangements spéciaux seront faits par les autorités responsables.

[Art. 95-96]

Le bâton-pilote ou la tablette électrique sont des instruments spécialement construits pour aider les agents de chemin de fer dans l'application de ce principe, en assurant qu'il est observé strictement.

Sur les lignes qui ne sont pas encore munies de ces instruments électriques spéciaux pour la circulation des trains, le principe d'un seul train à la fois sur une même section devra toujours être appliqué. (Voir Annexe VII).

Pour les règlements et instructions concernant le fonctionnement de ces instruments électriques voir annexe I.

Sur les lignes à double voie les instructions assurant le fonctionnement du "Block système enclenché" doivent être employées. Pour les règlements et instructions concernant ces instruments voir annexe II.

CHAPITRE III

VISITE DES TRAINS ET VEHICULES.

97.—(a) Dans toute gare où se visite. trouve un Visiteur, le Chef de gare doit s'assurer, avant d'ordonner le départ du train, que la visite a été terminée par le visiteur et que le train est en ordre et prêt à partir.

(b) Le Chef de gare doit veiller à ce que tout véhicule déclaré par le visiteur comme n'étant pas en état de rouler soit retiré du train avant le départ.

(c) Lorsqu'une plainte est faite à propos du roulement d'un véhicule, le

[Art. 96-97]

Conducteur Chef de train doit signaler le fait au Chef de gare ou au premier Visiteur et noter le cas sur son rapport de train en indiquant le numéro et la série du véhicule.

(d) Lorsqu'il n'y a pas de visiteur à la gare, le Chef de gare doit veiller à ce que des mesures soient prises pour remédier au défaut du véhicule, par exemple en fournissant de l'huile ou de la graisse dans les boîtes, si c'est nécessaire, mais si le Conducteur Chef de train, ou le Chef de gare, a des raisons de craindre un accident avant que le véhicule puisse être examiné par un visiteur, le Chef de train consultera le Mécanicien et si, après cette consultation, il est reconnu nécessaire de différer le véhicule, celui-ci devra être retiré du train.

98.—(a) Les visiteurs, avant de Réparations des s'introduire sous les wagons, véhicules. doivent prendre les mesures nécessaires pour empêcher que ces véhicules ne soient manoeuvrés tandis qu'ils procèdent à leur visite.

(b) Dans le cas où un visiteur jugerait nécessaire de poser une étiquette "A DIFFERER" sur un véhicule d'un train formé et prêt à partir, il doit en aviser le Conducteur Chef de train ou le Chef de manoeuvre et ordre doit être donné de différer le véhicule.

(c) Aucune réparation ne doit être faite aux véhicules stationnant sur les voies ouvertes au trafic, à moins d'avoir reçu l'autorisation écrite du Chef de gare. Lorsque l'autorisation du Chef de gare a

[Art. 97-98]

été obtenue pour fermer la voie, le visiteur doit placer un drapeau rouge le jour, un feu rouge la nuit, sur le véhicule à réparer, à moins que celui-ci ne soit au milieu d'une rame, auquel cas le signal doit être placé sur le véhicule situé au bout de la rame. Si la voie est une demi-lune, et non un cul-de-sac, un drapeau rouge le jour, et un feu rouge, la nuit, doivent être placés sur le dernier véhicule à chaque extrémité de la voie, afin que les équipes de manoeuvre puissent voir ces signaux, et ne pas manoeuvrer de wagons sur cette voie. Les agents de la Traction chargés du travail, seront tenus responsables pour tous accidents qui pourraient survenir du fait que la voie ne serait pas protégée, et que des wagons y seraient manoeuvrés, quand bien même le Chef de gare aurait donné des ordres pour fermer la voie.

(d) Lorsqu'il est nécessaire de vérifier des mesures sur des roues de trains formés, un agent muni d'un drapeau ou un feu rouge doit être placé à chaque extrémité du train afin de prévenir les agents de manoeuvres, ou autres, que les véhicules ne doivent pas être remués.

99.—(a) Si une boîte à huile vient à chauffer en cours de route, Boîtes chauffantes. et qu'on s'en aperçoit, le train doit dans tous les cas, et en toutes circonstances, être arrêté.

(b) Le Conducteur Chef de train doit alors demander au mécanicien d'examiner la boîte chauffante et, si le mécanicien déclare que le véhicule peut continuer sans

[Art. 98-99]

danger, le Conducteur Chef de train doit faire signer cette décision par le mécanicien, avant de faire repartir le train.

(c) Il peut ne pas être nécessaire de différer le véhicule à la gare suivante, mais, en tous cas, grand soin doit être pris de ne pas dépasser la vitesse autorisée, et le véhicule doit être tenu en observation continuelle, par le Conducteur Chef de train et le mécanicien pour le restant du parcours.

(d) Il est formellement prescrit aux Chefs de train et Chefs de gare de ne jamais jeter d'eau sur une boîte venant à chauffer.

(e) Les mécaniciens, appelés à examiner une boîte chauffante, devront immédiatement enlever le couvercle, examiner le tampon, et changer le déchet de coton si c'est nécessaire. S'il est reconnu dangereux de laisser rouler le véhicule plus longtemps, celui-ci doit être immédiatement différé et le dépôt le plus proche doit être avisé par télégraphe, mais là où c'est possible sans danger, les véhicules doivent être conduits à la première gare où se trouvent des Visiteurs.

100.—(a) Aucun véhicule ayant
Véhicules déraillé ne devra être autorisé
déraillés. à circuler entre gares avant
d'avoir été examiné par des visiteurs et re-
connu en état de rouler.

(b) Lorsqu'un véhicule, attaché à un train, a déraillé en dehors des limites d'une gare et le trouve de nouveau remis sur rails, le mécanicien peut, s'il ne juge pas

[Art. 99-100]

dangereux de le faire, conduire le véhicule doucement jusqu'à la gare suivante.

101.—(a) Lorsqu'un véhicule n'est pas en état de rouler, il doit être signalé par une étiquette rouge "A DIFFERER" et ne doit pas être autorisé à circuler.

(b) Lorsqu'un véhicule nécessite des réparations, mais est en état de rouler, il doit porter une étiquette verte "A DIFFERER" indiquant l'endroit où il doit être dirigé une fois vide.

(c) Si un véhicule peut sans danger, être chargé en retour, il peut être dirigé chargé sur la destination indiquée sur l'étiquette ou sur une gare en deçà, et, dans ce cas, le visiteur doit le mentionner sur l'étiquette verte, en y ajoutant après le nom de la destination les mots "à vide ou en charge".

(d) Toute personne non autorisée qui ferait disparaître une de ces étiquettes serait passible d'une forte punition.

CHAPITRE IV

DEPART DES TRAINS.

102.—(a) Aucun train de voyageurs ne doit quitter une gare avant l'heure fixée par les tableaux horaires.

(b) Le signal de départ d'un train doit être donné par le Conducteur Chef de train au moyen d'un cornet ou sifflet et en présentant un signal à main, après avoir reçu l'ordre du Chef de gare, ou de l'agent en charge, l'assurant que rien ne s'oppose au

[Art. 101-102]

départ du train. Le signal de départ à main sera fait à l'aide d'un drapeau vert déployé le jour, d'un feu vert tenu immobile au dessus de la tête, la nuit.

(c) Lorsqu'il y a deux ou plusieurs Conducteurs de train, le signal de départ fait au mécanicien doit être répété par le Conducteur de train le plus près de la machine, après avoir vu les signaux faits par le ou les Conducteurs de train de l'arrière qui doivent d'abord avoir reçu du Chef de gare, ou agent en charge, l'ordre l'assurant que rien ne s'oppose au départ du train.

(d) L'ordre du Chef de gare ou agent en charge, assurant que rien ne s'oppose au départ du train, est donné au moyen d'un sifflet et en présentant un drapeau vert déployé le jour, et un feu vert tenu immobile au dessus de la tête, la nuit.

(e) Lorsqu'un train est arrêté par un accident, ou à la suite de toute autre cause exceptionnelle, le mécanicien ne doit pas repartir, avant d'en avoir reçu le signal du Conducteur Chef de train ou, dans le cas de plusieurs Conducteurs de train, avant d'avoir reçu le signal du plus proche Conducteur de train qui lui-même, doit le recevoir du Conducteur Chef de train d'arrière.

(f) Les trains de marchandises peuvent partir avant l'heure fixée à l'horaire, pourvu que la gare suivante puisse être atteinte sans causer de retard aux trains suivants, ou à croiser, et qui seraient plus importants.

[Art. 102]

103.—Les Chefs de gare de formation doivent veiller à ce que l'essai du frein soit fait avant le départ et, de même, les Chefs de gareaux gares où la machine, ou un véhicule quelconque a été détaché, doivent veiller à ce que l'essai du frein soit fait, avant que le train ne reprenne sa marche.

Voir annexe IV—Règlement du frein Westinghouse.

104.—Lorsqu'après avoir ouvert, ou effacé un signal pour permettre le départ d'un train d'une gare ou d'un garage, il est nécessaire de remettre le signal à l'arrêt avant que le train ne soit parti, le Chef de gare ou le Signaleur, doit quand c'est possible, avant de permettre d'engager la voie à laquelle le signal s'applique, s'assurer lui-même que le mécanicien a bien remarqué que les Signaux ont été manoeuvrés. Ceci cependant ne relève pas le mécanicien de la responsabilité qu'il a de s'assurer lui-même, par son observation personnelle, avant le départ, que le signal lui permettant d'avancer est bien ouvert.

CHAPITRE V

PASSAGE OU ARRÊT DES TRAINS AUX GARES ET JONCTIONS.

105.—(a) Au reçu du signal, lancé par une des gares voisines, Signaux d'avertissement. annonçant l'entrée du train sur une des sections adjacentes à sa gare, le Chef de gare doit envoyer un de ses agents avertir les aiguilleurs, en sonnant une cloche,

[Art. 103-105]

frappant un gong ou cornant dans une trompe suivant le cas.

(b) Dès que le train est en vue, l'avertissement doit être répété et donné d'accord avec le Règlement sur les signaux.

(c) Le Chef de gare, ou Signaleur, doit veiller à ce que tout mouvement de véhicules, sur les voies où doivent passer les trains annoncés, soit arrêté avant que les signaux fixes ne soient ouverts pour l'arrivée d'un train.

106.—*Arrêt régulier les trains de voyageurs.*—Aucun train de voyageurs ne doit être arrêté à une gare ou il n'y a pas d'arrêt prescrit pour prendre ou laisser des voyageurs, sans l'autorisation du Chef de Service du trafic.

107.—*Arrêt facultatif.*—Dans le cas où un train de voyageurs ne doit s'arrêter à certaines gares que lorsqu'il y a des voyageurs à prendre, le Chef de gare, ou l'agent en charge, doit présenter un drapeau rouge ou un feu rouge, du quai de la gare, pour intimer au mécanicien l'ordre d'arrêter son train.

108.—(a) *Mise à quai.*—Lorsqu'un train de voyageurs s'arrêtant à une gare dépasse ou n'atteint pas le quai, le Mécanicien ne doit ni reculer ni avancer, sans avoir reçu les instructions du Chef de train. Les Chefs de gare, Conducteurs de train, et autres agents, doivent immédiatement prendre des mesures, pour empêcher les voyageurs de quitter les wagons qui ne sont pas à quai et, aussitôt que le Chef de train s'est assuré que toutes les portes sont

[Art. 105-108]

fermées, et qu'aucuns voyageurs ne montent ou descendent, il doit commander au mécanicien de reculer ou d'avancer, suivant le cas, pour mettre le train à quai. Le mécanicien doit siffler avant de déplacer le train.

(b) Dans le cas où le train tout entier dépasse le quai, le Chef de train ne doit pas ordonner au mécanicien de faire reculer le train sans y avoir été autorisé par le Chef de gare.

109.—Aux gares terminus et autres garés construites en cul de-sac, après le coucher du soleil, en temps de brouillard, de neige ou de tempête de poussière, un feu rouge doit être placé sur le butoir des lignes d'arrivée, de façon à ce qu'il soit parfaitement visible pour le mécanicien d'un train arrivant. Dans le cas où un véhicule stationnerait auprès du butoir, le feu rouge serait placé sur ce véhicule.

110.—Si, lorsque deux ou plusieurs trains arrivant à une bifurcation en même temps, ou à peu près en même temps, le Chef de Gare ou le Signaleur a abaissé ou effacé les signaux pour un train qui aurait dû être arrêté pour passer après un autre, il ne doit pas essayer de modifier, à nouveau, l'ordre des trains, en renversant les signaux, mais il doit les placer tous à l'arrêt, et les tenir ainsi, jusqu'à ce que les trains aient été amenés à l'arrêt et, alors, il pourra donner la préséance au train qui doit l'avoir.

[Art. 108-110]

CHAPITRE VI

GARAGES ET DEPASSEMENTS DE TRAINS

111.—(a) Les Chefs de gare et Signaleurs doivent continuellement se tenir au courant de la marche des trains ordinaires et spéciaux dans leurs sections.

(b) Les trains de voyageurs doivent, en règle générale, avoir la préséance sur les autres trains.

(c) Les trains de marchandises doivent être garés pour laisser le passage libre aux trains de voyageurs mixtes ou de 4ème classe ; les trains de marchandises et de service doivent aussi être garés, pour le passage des train sexpress, ou rapides, aux gares où il y a des voies d'évitement et des signaux fixes, suffisamment à temps pour éviter à l'Express ou Rapide d'être retardé aux signaux, soit à la gare où le dépassement a lieu, soit à la gare en arrière.

112.—Quand le dernier véhicule d'un train ne passe pas devant la gare avant que le train soit conduit sur une voie de garage, ou quand un train a été arrêté après avoir franchi le Signal d'entrée de gare, mais avant de passer devant la station, s'il est nécessaire de donner le signal "Train sorti de la section", le Chef de gare, doit, avant de donner ce signal, s'assurer, auprès du Chef de train ou du Chef de manoeuvres, que le train entier est arrivé avec son signal de queue en position, et le Chef de train ou

[Art. 111-112]

Chef de manoeuvres sera tenu responsable de donner cette information au Chef de gare, le Chauffeur d'une machine haut-le-pied étant de même responsable en pareil cas.

113.—Lorsque, dans un cas quelconque, un train doit franchir le signal de gare ou le signal extérieur de gare pour faire des manoeuvres, le bâton pilote ou la Tablette concernant la section dans laquelle le train est obligé de s'engager doit être remis au mécanicien avant de commencer les manoeuvres.

114.—(a) Lorsqu'un train est manœuvré d'une voie sur une autre, ou vers un garage, après le coucher du soleil ou en temps de brouillard, de neige ou de tempête de poussière pour laisser passer un train suivant, le Chef de train doit enlever, retourner ou voiler les feux d'angle et retirer la lampe de queue. Le mécanicien d'une machine haut-le-pied doit retirer la lampe de queue.

(b) - Avant de ramener le train sur sa voie de départ le Chef de train doit replacer les lampes de queue et d'angle et le mécanicien d'une machine haut-le-pied doit replacer la lampe de queue.

CHAPITRE VII

TRAINS ARRÊTÉS PAR ACCIDENT, DETRESSE OU TOUTE AUTRE CAUSE

115.—(a) Quand un train est arrêté entre gares par suite
Protection.

[Art. 113-115]

d'accident, détresse ou obstruction ou autre cause exceptionnelle (à moins que le train ne se trouve protégé par le signal de gare) le Conducteur Chef de train s'il y en a seulement un, ou le deuxième s'il y en a plus d'un, doit immédiatement se porter en arrière, à un kilomètre au moins de distance, à moins qu'il ne rencontre une cabine de signaux sur ce parcours, en présentant parfaitement son signal d'arrêt à main, pour arrêter tout train survenant et, en outre de son signal à main, il doit placer des pétards (aussi bien le jour que la nuit) sur la voie où l'arrêt a eu lieu, comme suit:

3 pétards à dix mètres l'un de l'autre mais pas à moins d'un kilomètre de son train, et il doit aussi continuer à présenter son signal d'arrêt à main, pour arrêter tout train survenant, jusqu'à ce qu'il soit rappelé.

(b) Le Mécanicien doit immédiatement présenter un signal d'arrêt en avant et s'il n'y a pas de second chef de train, il doit assurer la protection du train en avant de la façon prescrite au paragraphe (a) soit en s'y rendant lui-même, ou soit en envoyant son chauffeur ou quelque autre personne qualifiée.

(c) Si le Chef de train rencontre une cabine avant ou à environ un kilomètre de son train, il doit remettre, au Signaleur, des instructions écrites, lui enjoignant de maintenir ses signaux à l'arrêt pour protéger la ligne obstruée. Il doit alors retourner à son train, ou prendre toutes autres mesures qui lui paraîtraient nécessaires au sujet de

[Art. 115]

l'obstruction. Les pétards ne doivent pas être ramassés ou les instructions écrites retirées jusqu'à ce qu'avis soit donné du rétablissement de la circulation.

(d) Si sur la distance d'un kilomètre se trouve un tunnel ou une situation telle que, par suite du tracé de la ligne, le mécanicien d'un train survenant ne peut bien voir à distance le signal à main, celui-ci doit alors être présenté et les pétards placés à des distances supérieures à la distance prescrite d'un kilomètre, telles que cela sera nécessaire pour assurer au mécanicien la possibilité d'apercevoir nettement et à distance le signal à main.

(e) Afin d'assurer, aussi vite que possible, la sécurité de la ligne, aussi bien que pour obtenir le secours et régulariser la marche du trafic, le Conducteur Chef de train après avoir protégé son train au moyen des pétards disposés comme il est dit ci-dessus, doit envoyer le second Chef de train s'il y en a plus d'un, ou le chauffeur, s'il est seul Conducteur sur le train pour se rendre le plus rapidement possible, avec le bâton pilote ou la tablette, (sur voie unique), à la gare ou à la cabine la plus proche, et aviser le chef de gare de la nature et de la cause de l'accident ou obstruction. Le chef de train doit toujours rester avec son train pour le protéger et, si le secours est demandé, il ne doit pas permettre que la machine ou toute autre partie de son train soit manœuvrée, avant que le secours n'arrive,

(f) La demande de secours doit être formulée par le Chef de train et signée par le Mécanicien et par le Chef de train.

[Art. 115]

Dans le cas où le Mécanicien ne peut ni lire ni écrire, la demande doit être expliquée au Mécanicien par le Chef de train et celui-ci doit certifier sur sa note l'avoir fait.

(g) Ceci n'interdit pas au mécanicien, lorsque c'est nécessaire, d'envoyer un télégramme à son chef pour l'informer de la nature de la détresse ou tout autre incident sérieux.

(h) Tout Chef de gare recevant une telle demande doit, aussitôt que possible, s'arranger pour envoyer tout le secours nécessaire au train et, afin d'arrêter les trains survenant, si c'est nécessaire, il doit immédiatement communiquer l'avis qu'il a reçu, à la gare voisine de l'autre côté de la section obstruée, par télégraphe ou téléphone, si possible, ou, si le télégraphe, ou le téléphone ne fonctionne pas ou n'existe pas, par les moyens les plus rapides dont il dispose, à moins qu'il ait été informé que la gare voisine a déjà été avisée.

(i) Toutes les fois que les services d'une équipe de relevage sont requis, un télégramme urgent doit être envoyé au Chef de dépôt le plus proche et au Chef de Service de la Traction.

(j) Le chauffeur ou le second chef de train doit personnellement remettre le bâton pilote, ou tablette, ou plaque au mécanicien (sur voie unique) et monter sur la machine, ou dans le fourgon du train de secours, et notifier au mécanicien la position exacte du train en détresse. La machine ou le train de secours doit rouler à vitesse réduite,

[Art. 115]

siffler fréquemment et tous les agents intéressés doivent prêter une grande attention. Le mécanicien du train en détresse ne doit pas permettre que sa machine soit manoeuvrée, jusqu'à ce que la machine ou le train de secours soit arrivé, à moins que le chauffeur soit retourné et (sur voie unique) ait remis le bâton pilote ou la plaque au mécanicien.

116.—(a) Lorsqu'un train vient à Détresses. s'arrêter entre garcs et que le mécanicien se trouve dans l'incapacité de continuer, il doit émettre quatre coups de sifflet brefs et distincts. Le Chef de train, en entendant le signal du mécanicien, descendra et, pour montrer qu'il a compris le signal, s'il fait nuit, répondra au mécanicien en agitant sa lanterne verticalement de haut en bas, et en présentant un feu rouge qui signifiera "je sais que vous êtes en détresse et je vais à l'arrière protéger mon train". Le Chef de train continuera à agiter sa lanterne jusqu'à ce que le mécanicien siffle de nouveau, ce qui dénotera qu'il a vu et compris le signal du chef de train. Le Chef de train retournera aussi un des feux d'angle, comme signal additionnel prouvant au mécanicien qu'il comprend la situation. Si la détresse survient pendant le jour, le Chef de train déploiera un drapeau rouge du côté du mécanicien et, après accusé de réception de ce dernier, fixera le drapeau sur le prote-signal d'angle.

(b) Après avoir retourné le feu d'angle ou fixé le drapeau rouge, suivant le cas, le Chef de train se portera rapidement en arrière pour protéger son train.

[Art. 116]

Cette protection est seulement nécessaire dans le cas de détresse réelle.

(c) Lorsque le mécanicien du train se trouve de nouveau en état de continuer, il doit émettre trois coups de sifflet brefs pour rappeler le Chef de train et, avant de repartir, le Chef de train et le mécanicien doivent répéter les signaux de départ des trains prévus à l'art 102 (c).

(d) Excepté les cas prévus ci-dessus, le Chef de train ne doit pas retourner à son train avant d'être rappelé par le mécanicien, au moyen du sifflet de la machine, et lorsqu'il est rappelé, il ne doit pas retourner à son train avant d'avoir atteint la distance prescrite et placé sur le rail trois pétards à dix mètres de distance. Le train doit s'arrêter à la première gare et le Chef de train doit informer le Chef de gare de ce qui est arrivé, afin que le mécanicien du train suivant entrant sur la section, par l'autre bout, soit avisé par le Chef de gare de la présence des pétards laissés sur la voie.

(e) Un télégramme doit être immédiatement envoyé à tous les intéressés par le Chef de gare à qui le Chef de train a fait son rapport.

(f) Si une machine haut-le-pied tombait en détresse sur la voie entre deux gares, le mécanicien doit veiller à ce que les précautions prescrites par l'art 115 soient prises pour protéger la machine, à la fois en avant et en arrière, en employant le chauffeur ou une autre personne compétente pour l'aider.

[Art. 116]

117.—(a) Si un accident survient à un train accompagné par un seul Conducteur Chef de train et que le mécanicien continue d'avancer, sans s'apercevoir de l'accident, le Chef de train, s'il peut obtenir les services d'une personne compétente, doit l'envoyer protéger à l'avant la partie du train abandonnée et, lui-même, se rendra à l'arrière comme prescrit à l'art 115.

(b) Dans le cas où aucune personne compétente n'est à proximité, le Chef de train doit d'abord se rendre à l'avant aussi rapidement que possible en présentant son signal d'arrêt à main et poser des pétards sur la voie où roulait son train, suivant l'art 115.

(c) Si le Chef de train en se rendant à l'avant parvient à une gare, il n'est pas nécessaire pour lui d'aller plus loin pour atteindre la distance prescrite, mais il doit aviser le Chef de gare qui devra maintenir ses signaux fermés pour protéger le lieu de l'obstruction, et le Chef de train retournera protéger l'arrière de son train, suivant les prescriptions de l'art 115.

(d) Lorsqu'un train est accidentellement scindé le Conducteur de train chargé de la partie arrière doit placer un drapeau rouge le jour, ou un feu rouge la nuit, sur le premier véhicule de la partie arrière du train scindé.

118.—(a) Le mécanicien apercevant un signal vert agité horizontalement et doucement, par un Chef de gare ou Signaleur, doit comprendre que son train

[Art. 117-118]

Décrochages et ruptures d'attelages.

est scindé et avoir la précaution de surveiller la partie détachée en continuant d'avancer, si possible, avec la partie restée attachée à sa machine, jusqu'à ce que la partie détachée ait été arrêtée, de façon à éviter une collision entre les deux parties. A moins qu'il ait des raisons de croire que la voie n'est pas libre en avant de lui, le mécanicien ne doit pas s'arrêter avant d'avoir l'assurance que la partie arrière ait été arrêtée. Il doit cependant observer les signaux et obéir à tous ceux qui pourraient lui être faits.

(b) Aussitôt après que la partie détachée a pu être arrêtée, le Chef de train doit protéger cette partie du train suivant les règles prescrites à l'art 115, à la fois à l'avant et à l'arrière.

(c) Après qu'une rupture d'attelage s'est produite et que les deux parties du train ont été arrêtées en vue l'une de l'autre, la partie de tête peut être ramenée vers la partie arrière, pourvu que les deux parties puissent être réaccouplées; mais avant de refouler, le mécanicien doit envoyer son chauffeur vers le Chef de train qui protège la partie arrière et obtenir son autorisation pour revenir en arrière.

119.—(a) Lorsqu'un train arrêté entre deux stations doit être scindé par suite d'un accident, ou de l'impuissance de la machine à remorquer tout le train, le Chef de train en charge du train doit, avant de découpler, serrer les freins et doit, si c'est nécessaire, assurer soigneusement, de

[Art. 118-119]

autre façon l'immobilité absolue de la partie arrière du train.

(b) Si la machine ne peut avancer avec des véhicules, le Chef de train permettra au mécanicien de découpler et de se rendre à la prochaine gare,

(c) Lorsque le Chef de train a pris une décision suivant la clause b de cet article, il doit immédiatement prendre des mesures pour protéger la partie arrière de son train suivant l'art 115.

(d) La nuit ou en temps de brouillard, de neige ou de tempête de poussière, aussitôt que la machine avec ou sans véhicules est partie en avant, le Chef de train doit veiller à ce qu'un feu rouge soit placé, en avant, sur le premier véhicule de la partie arrière du train, sur voie unique, feu blanc sur double voie.

(e) Lorsque la partie avant du train est emmenée en avant, le chauffeur ou s'il y a deux Conducteurs Chefs de train le second Chef de train s'il est possible et sans danger d'agir ainsi, doit se tenir sur le dernier véhicule de la partie avant du train jusqu'à ce que celui-ci atteigne la prochaine gare de croisement, mais aucun signal de queue ne peut y être placé.

(f) Lorsque la machine doit revenir, le Chef de train en charge du train doit, jusqu'au retour de la machine, continuer à prendre les précautions prescrites à l'art 115 pour la protection de la partie du train laissée sur la voie, à la fois à l'avant et à l'arrière.

[Art. 119]

(g) Lorsqu'un mécanicien juge nécessaire de scinder son train, par suite de l'impuissance de la machine à remorquer le train entier, ou de découpler sa machine du train pour aller à la gare suivante prendre de l'eau, ou dans tout autre but, il doit donner au Chef de train un avis écrit de son intention, avant de quitter le train. En arrivant à la gare, il doit immédiatement aviser le Chef de gare de son arrivée et lui faire connaître où le train a été abandonné et, soit qu'il retourne, ou qu'une autre machine soit envoyée, le mécanicien ne doit pas quitter la gare, sans informer le Chef de gare, et obtenir son autorisation écrite de retourner au train et, sur voie unique, il doit conserver le bâton pilote ou la plaque.

(h) Le Chef de gare ne doit pas lancer le signal "Train sorti de la section", à la gare en arrière, avant de s'être assuré que le train entier, avec son signal de queue, ne soit arrivé.

120.—(a) Dans le cas d'avarie ou d'accident à quelque partie d'un train, il sera généralement préférable d'arrêter le

Avarie ou
accident à une
partie de train.

train aussitôt que possible, mais pour que cette mesure puisse être employée en toute sécurité et que l'arrêt puisse s'effectuer dans les meilleures conditions, il faut considérer la nature de l'avarie du train, le poids et de la vitesse du train, les rampes, les pentes, les courbes et autres conditions de la voie, particulièrement en ce qui concerne la position des aiguilles et croisements. En tous cas lorsque l'ensemble du train

[Art. 119-120]

reste sur rails, il doit être amené à l'arrêt aussi rapidement que possible.

(b) Si la machine est avariée, le train doit être arrêté le plus tôt possible. Si un des véhicules est déraillé, les freins à l'arrière doivent être immédiatement appliqués, afin que, en tenant les accouplements tendus, les véhicules dévoyés puissent être maintenus sur roues et ne s'opposent pas au roulement des véhicules de la partie arrière du train, jusqu'à ce que la force vive de celle-ci étant épuisée la partie avant du train soit ainsi arrêtée doucement. L'application des freins à l'avant pourrait entraîner un accroissement d'avaries et de grandes précautions doivent être prises pour faire cette application. En tous cas l'application des freins derrière un véhicule déraillé ou l'application, par le Chef de train, du frein automatique à l'arrière du train, sera utilisée avantageusement, et les Conducteurs d'arrière de train munis du frein automatique doivent l'appliquer aussi bien que le frein à main.

(c) Dans le cas où le Chef de train à l'arrière n'appliquerait pas promptement les freins à main, lorsque le mécanicien siffle pour le demander, le mécanicien si son train est muni du frein automatique doit l'appliquer graduellement, avec beaucoup de discernement et de précaution.

(d) Si une partie d'un train non munie du frein automatique vient à se détacher, en marche, grand soin doit être pris de ne pas arrêter la partie avant du train, avant que la partie arrière ait été arrêtée, et le Chef de train d'arrière doit

[Art. 120]

rapidement appliquer les freins à main pour éviter la collision avec la partie avant.

(e) Dans tous les cas les mécaniciens et les Conducteurs Chefs de train doivent agir au mieux de leur jugement et de leurs capacités, suivant les circonstances dans lesquelles ils se trouvent.

121.—(a) Lorsqu'un véhicule d'un train prend feu, le train doit être arrêté et si le train n'est pas protégé par les signaux fixes d'entrée de gare, le Chef de train doit le protéger dans les conditions prévues à l'art 115.

(b) Lorsque le feu se déclare sur un train en marche le mécanicien doit immédiatement arrêter, sauf dans le cas prévu à la clause suivante (c), et les véhicules situés à l'arrière de celui en feu doivent être détachés; le ou les véhicules en feu doivent ensuite être avancés à une distance d'au moins cinquante mètres, découplés et abandonnés convenablement immobilisés; la partie avant du train doit alors être avancée à une distance la mettant hors de danger, afin d'éviter la possibilité d'incendie pour les autres véhicules. Tout effort doit être fait pour éteindre le feu et pour sauver le contenu des véhicules en feu.

(c) S'il était connu que de l'eau puisse être obtenue à peu de distance de l'endroit où le feu s'est déclaré, et qu'il soit considéré possible d'amener les véhicules jusqu'à ce point, cela peut être fait. Mais le Chef de train, et le Mécanicien, ont toute initiative en ce cas et, toutefois, une pareille tentative ne peut être faite, en quelque

[Art. 120-121]

circonstance que ce soit, avant que la partie du train située en arrière des véhicules en feu n'ait été d'abord détachée.

(d) Dans le cas où le feu surviendrait à un train de voyageurs, la sécurité des voyageurs doit d'abord être assurée. Si le feu prend à un fourgon-poste tout effort doit être fait pour sauver les sacs postaux.

(e) Lorsqu'un train ou partie de train est arrêtée entre gares par suite d'incendie, le train doit être protégé dans les conditions prévues à l'art 115.

(f) Les Mécaniciens et les Conducteurs de trains apercevant du feu sur les ponts le long de la ligne, ou voyant le feu dans un ouvrage en bois quelconque doivent en informer le plus proche chef d'équipe ou Chef de gare, et le Chef de train doit immédiatement aviser par télégraphe l'Inspecteur du Mouvement et le Surveillant ou l'Inspecteur de la voie.

CHAPITRE VIII

SIGNALISATION EN TEMPS DE BROUILLARD, DE CHUTE DE NEIGE OU DE TEMPÊTE DE POUSSIÈRE.

122.—(a) En temps de brouillard, chute de neige ou tempête de poussière il est dû de voir du Chef de gare, ou autre agent désigné, de veiller à ce que des signaleurs de brouillard soient placés à tous les signaux à distance et signaux d'entrée de gare et, là où des poseurs de voie sont employés dans ce but, des arrangements seront faits, auparavant, avec l'Inspecteur de la voie, pour désigner

[Art. 121-122]

ceux qui doivent fonctionner comme signaleurs de brouillard à ces différents postes. Le Surveillant, le Chef d'équipe ou le Chef de brigade ne doivent pas être placés à poste fixe, mais doivent être laissés libres d'examiner la voie ainsi qu'il est prescrit à l'art 233. Il peut cependant, lorsqu'aucun autre agent compétent n'est disponible, être employé à appeler les signaleurs, à les visiter à leurs postes, et à distribuer les pétards et la nourriture suivant les prescriptions des art 127 et 128.

(b) Une liste donnant les noms et adresses des signaleurs de brouillard, indiquant le poste réservé à chacun d'eux, doit être affichée dans un endroit apparent dans le bureau du Chef de gare.

123.—Lorsqu'un brouillard une tempête de neige ou de poussière survient en plein jour, pendant le jour, les hommes désignés comme signaleurs de brouillard doivent immédiatement se présenter au Chef de gare et recevoir ses instructions.

124.—(a) Lorsqu'il est nécessaire d'employer des signaleurs de brouillard la nuit, ou en dehors des heures de travail, le Chef de gare ou le Signaleur doit s'arranger pour appeler les hommes désignés et les envoyer à leurs postes respectifs. Si les signaleurs de brouillard apprennent, par leur propre observation, ou par une information qui leur est donnée, que leurs services sont requis, pendant la nuit, ou à tout autre moment, en dehors des heures de service, ils doivent

[Art. 122-124]

immédiatement se présenter au Chef de gare sans attendre d'être appelés; mais ceci ne relève pas le Chef de gare ou le Signaleur, de la responsabilité d'envoyer chercher les signaleurs de brouillard lorsque c'est nécessaire. Si le signaleur de brouillard, en se rendant à la gare, passe auprès du signal qui lui est désigné, il doit, si le signal est à l'arrêt, placer trois pétards à dix mètres de distance sur un rail de la voie qu'il doit protéger et, ensuite, se rendre à la gare, puis revenir à son poste, aussi rapidement que possible. Dans ce but il doit avoir quelques pétards en sa possession.

(b) Lorsque le brouillard s'est suffisamment éclairci ou que la tempête de neige ou de poussière a cessé, chaque signaleur de brouillard doit placer trois pétards à dix mètres de distance sur un rail de la voie qu'il doit protéger, et, ensuite, se rendre auprès du Chef de gare qui l'emploie, pour recevoir ses instructions et savoir si ses services sont encore nécessaires.

(c) Au cas où des pétards ne sont pas sous la main, un agent doit être envoyé avec des signaux à main à l'endroit même où les pétards devraient être placés, et un télégramme doit être expédié aux gares voisines, de chaque côté, prescrivant aux Chefs de gare d'avertir les mécaniciens qu'ils trouveront des signaux à main au lieu de pétards, et une copie de ces télégrammes sera remise à chaque mécanicien, avec toutes explications nécessaires.

[Art. 124]

125.—(a) Chaque signaleur de brouillard doit avant de se rendre à son poste être muni de 10 pétards ou plus si c'est nécessaire, d'une lanterne de signaux à main, préparée et allumée, et d'un drapeau rouge et vert. Le signaleur de brouillard posté auprès d'un signal à distance ou d'un signal extérieur de gare doit se tenir, lui même, en dehors du signal qu'il double et aussi loin que possible de ce signal, tout en ne le perdant pas de vue. Lorsqu'un train a passé dans la direction de la gare de laquelle est manœuvré le signal, et tant que le signal est à l'arrêt, le signaleur doit placer et maintenir trois pétards fixés à dix mètres de distance sur un rail de la voie que le signal protège et, à moins d'instructions contraires, présenter un signal à main rouge au mécanicien et au Chef de train approchant.

Lorsque le signal est ouvert ou effacé, le signaleur doit retirer deux des pétards du rail et présenter au mécanicien et au Chef de train un signal à main vert tenu immobile au dessus de la tête. Tous les pétards doivent aussi être retirés du rail lorsque le signaleur de brouillard a la certitude qu'un train approche dans la direction opposée. Dans ce cas aucun signal à main n'est présenté au mécanicien et les trois pétards doivent être immédiatement re-placés après le passage du train. Si le signaleur de brouillard est avisé d'une obstruction quelconque sur la voie, dans le voisinage immédiat du signal qu'il double, obstruction résultant soit d'un train qui ne

[Art. 125]

serait pas parti, soit de toute autre cause, il doit laisser les pétards sur le rail et se rendre le long de la ligne, en présentant un feu rouge avec sa lampe à main, à 200 mètres au moins pour couvrir cette obstruction, et là, il devra placer sur le rail de la voie qu'il protège trois pétards à dix mètres de distance et revenir en vue du signal à distance ou signal de gare. Lorsqu'il a la certitude que l'obstruction a disparu il doit enlever les pétards placés à distance et retourner à son poste.

NOTE :—Pour les instructions à observer par un mécanicien après l'explosion de pétards voir l'art 44.

(b) Le signaleur de brouillard doit veiller à ce que le signal à distance, ou signal extérieur de gare, qui a été ouvert, ou effacé, pour laisser passer un train soit remis à l'arrêt après le passage de ce train. Si après un délai raisonnable le signal n'est pas remis à l'arrêt, le signaleur doit revenir pour protéger le train comme prescrit à la clause "a" et, ensuite se rendre à la gare pour prévenir le Chef de gare. Les mêmes précautions doivent être prises dans le cas d'un feu s'éteignant lorsque le signaleur n'est pas à même de le rallumer. Le signaleur de brouillard prenant son service à un poste et trouvant le signal ouvert doit s'assurer que le signal fonctionne convenablement.

(c) Lorsqu'un signaleur de brouillard est envoyé pour doubler un signal d'entrée de gare ou un signal de départ, il doit placer trois pétards à dix mètres de

[Art. 125]

distance sur un rail de la voie couverte par le signal, présenter un signal rouge à main, au mécanicien de tout train approchant et exécuter les instructions qu'il peut recevoir du Chef de gare en Service.

(d) Les signaleurs de brouillard doivent veiller à ce que le signal d'entrée de gare, ou le signal de départ qui a été abaissé ou effacé, pour laisser passer un train, soit remis à l'arrêt après le passage de ce train. Si cependant le signal n'est pas remis à l'arrêt, le signaleur de brouillard, après avoir placé trois pétards, doit immédiatement en avertir le Chef de gare.

(e) Après avoir fixé les pétards sur le rail, le signaleur de brouillard doit se tenir dans la meilleure position (en égard à sa propre sécurité) entre les pétards et le signal fixe, ou le lieu de l'obstruction qu'il protège, afin de faire efficacement les signaux à main au mécanicien et Chef de train et présenter les signaux à main de façon à ce qu'ils soient vus par le mécanicien, après que la machine aura écrasé les pétards.

(f) Lorsque le signal fixe qu'il protège ne peut pas être vu par le signaleur de brouillard celui-ci doit, à moins qu'il ne soit assuré du contraire, présumer que le signal est à l'arrêt.

(g) En cas d'accident, d'avarie ou d'obstruction les Chefs de trains et mécaniciens doivent agir strictement d'accord avec les règles prescrites et ne doivent pas compter sur les signaleurs pour la protection de leurs trains.

[Art. 125]

126.—(a) Un approvisionnement suffisant de pétards, lanternes à main, et drapeaux, pour l'usage des signaleurs de brouillard doit être tenu aux gares et dans les cabines sous la surveillance desquelles les hommes sont employés. Si le nombre des pétards tout d'abord fourni aux hommes vient à être presque épuisé, les signaleurs doivent en informer la gare ou la cabine la plus proche et obtenir une nouvelle provision.

(b) Si le signaleur de brouillard doit quitter son poste pour aller chercher un nouvel approvisionnement de pétards il doit laisser trois pétards sur le rail.

127.—(a) Les Chefs de gare (lorsqu'il s'agit de personnel du Mouvement) ou les Inspecteurs de la voie ou Chefs d'équipe (lorsqu'il s'agit d'hommes de la Voie) doivent préparer des remplaçants si le brouillard, la tempête de neige ou de poussière continue.

(b) Les Chefs de gare doivent s'arranger pour fournir de la nourriture aux signaleurs de brouillard.

128.—Le Chefs de gare ou l'agent en charge de la gare doit s'assurer que les signaleurs de brouillard se sont dûment rendus à leurs postes respectifs lorsque c'est devenu nécessaire, et là où les signaleurs de brouillard sont nombreux, un agent compétent doit être désigné pour les visiter et

[Art. 126-128]

veiller à ce qu'ils remplissent convenablement leur devoir, leur fournir un nouvel approvisionnement de pétards et de la nourriture si c'est nécessaire.

129.—Pendant la période de froids
 Visite des signaux et aiguilles en temps de neige et gelée. intenses ou de chute de neige, le Chef de gare doit veiller à ce que les signaux et aiguilles soient fréquemment manoeuvrés, quand les sections sont libres, et qu'aucun train n'est signalé, afin d'éviter que le froid ou la neige n'entrave leur libre fonctionnement. Les signaleurs de brouillard doivent aussi veiller à ce que rien n'entrave le libre fonctionnement des bras ou disques, et des lanternes de signaux qu'ils protègent; les bras de signaux, les verres de lampes et lentilles doivent être tenus propres et dégagés de neige, les fils doivent pouvoir fonctionner librement sur les poulies. Les signaleurs de brouillard doivent immédiatement signaler au Chef de gare tout défaut dans les signaux ou toute entrave à leur bon fonctionnement. S'il n'y a pas de signaleur de brouillard, l'équipe de la voie doit assurer ce service tant que la neige tombe ou que le froid dure.

130.—Les règles précédentes de ce chapitre ne doivent, en aucune façon, affaiblir la vigilance des mécaniciens, et ne les relèvent pas de l'obligation de faire tout ce qui est nécessaire pour observer les indications données par les signaux fixes, exactement comme s'il n'y avait pas de signaleurs de brouillard. Il est tout particulièrement rappelé aux mécaniciens que, s'ils

[Art. 129-130]

franchissent le signal à distance à l'arrêt, ils doivent se rendre maîtres de la vitesse de leur train suivant la distance comprise entre le signal à distance et le signal de gare (voir art 26 (a), de façon à pouvoir s'arrêter au signal de gare si celui-ci est à l'arrêt.

131.—(a) Pendant une tempête de poussière la vitesse d'un train ne doit pas dépasser 30 km. à l'heure si la poussière recouvre les rails.

(b) Les mécaniciens et Chefs de train doivent redoubler d'attention à l'approche des ponts pendant une tempête de poussière.

(c) Lorsque les conditions atmosphériques sont mauvaises, et que les mécaniciens n'ont pas la vue libre en avant, les trains doivent seulement rouler à vitesse réduite, et les mécaniciens doivent être prêts à s'arrêter ne tout point de la ligne.

(d) Pendant les fortes tempêtes, les trains de marchandises doivent, autant que possible, être supprimés, et une attention spéciale doit être donnée à la marche des trains de voyageurs.

(e) Sur les lignes où règnent plus particulièrement les tempêtes de poussière, le Chef du Mouvement donnera des instructions spéciales pour assurer la sécurité de la marche des trains pendant ces périodes de tempête.

[Art. 131]

CHAPITRE IX

CIRCULATION DES TRAINS DE SERVICE

132.—(a) Aucun train de service ne pourra circuler sur une voie sans la permission d'un agent autorisé.

Autorisation de circuler.

(b) Aucun train de service ne peut être autorisé à circuler sur la ligne, à moins d'être accompagné par un Chef de train compétent et expérimenté, qui sera responsable de la bonne marche du train.

(c) Un fourgon doit être ajouté à l'arrière de tout train de service et, s'il y en a de disponible, un autre doit être ajouté près de la machine avec son équipement complet. Si la machine refoule le train, un fourgon doit constituer le premier véhicule et la vitesse ne doit pas dépasser vingt kilomètres à l'heure.

133.—(a) Lorsqu'un train de service doit décharger ou ramasser des matériaux sur une voie principale, entre deux gares, le Chef de train avant d'entrer dans la section doit informer le Chef de gare de ce fait, et du temps probable que le travail demandera, afin que le Chef de gare puisse donner toutes les instructions nécessaires au sujet du garage du train de service pour les autres trains.

Arrêt en pleine voie.

(b) Aucun train de service ne sera arrêté entre gares, pour prendre ou laisser des matériaux, sans la permission du Chef

[Art. 132-133]

de gare où le train passe avant de se rendre au lieu d'arrêt en pleine voie. Cette permission doit être obtenue, de ce chef de gare, avant le départ du train et le chef de train, ou autre agent en charge du train, doit, si possible, s'arranger avec le Chef de gare de chaque gare, quant au lieu et à l'heure où le train suivant pourra passer.

(c) Aucun train de service ne pourra être autorisé à passer sur voie principale pendant la nuit ou en temps de mauvais temps. la nuit ou en temps de brouillard, de neige ou de tempête, excepté dans les circonstances spéciales, et avec la permission d'un agent autorisé, et la vitesse du train ne dépassera pas vingt kilomètres à l'heure.

134.—(a) Le Chef de train ou autre personne en charge d'un train de service doit, avant de donner le signal de départ du train, avertir les ouvriers accompagnant le train, et voyageant sur les wagons découverts, de s'asseoir.

(b) Avant qu'un train de service ne parte, le mécanicien doit donner deux coups distincts de sifflet, à intervalle d'un demi-minute, pour prévenir les hommes du train qu'il va se mettre en marche. Ceux-ci doivent être aussi prévenus de ne pas sauter des wagons avant que le train ne soit complètement arrêté.

135.—(a) Un train de service peut, d'accord avec des instructions spéciales, être poussé par une machine, soit en se rendant sur la

[Art. 133-135]

ligne ou soit en revenant à la gare d'où il est parti. En aucun cas une machine ne refoulera un train sans ordre écrit d'un agent autorisé.

(b) Lorsqu'il a été permis, suivant ce règlement, de refouler un train, le Chef de gare doit donner au Chef de train, ou à tout autre agent en charge du train, toutes les instructions qu'il juge nécessaires et, aussi, en informer le Chef de gare de la station suivante.

(c) Les Chefs de gare ne doivent tolérer aucune infraction aux règlements de la part des Chefs de trains, ou mécaniciens des trains de Service, et les Chefs de gare doivent désigner l'endroit où aura lieu le croisement du train de Service et du prochain train attendu.

136.—Lorsqu'un train de service
Train de Service doit aller directement d'une
direct. gare à une autre sans arrêt,
il doit être considéré comme un train spécial.

137.—Lorsque des wagons de ser-
Wagons laiesés vice sont déposés sur une voie
hors des gares. de garage en dehors des li-
mites de gare, le Chef de train, ou tout autre
agent en charge du train, doit veiller à ce
que les wagons soient convenablement protégés,
suivant les instructions qui peuvent être données
par l'agent autorisé, et que les taquets d'arrêt,
là où il y en a, soient verrouillés.

138.—Le Chef de train, ou autre
Garage. agent en charge d'un train
de service, doit veiller à ce
que le train soit garé pour le passage de
tous les autres trains.

[Art. 135-138]

139.—Tout agent employé à la Voie ou aux travaux sera tenu, sur la réquisition du Chef de train, ou autre agent en charge d'un train de service, de l'aider à assurer la sécurité du train.

140.—(a) Le Chef de train, ou agent en charge d'un train de service, sur toute portion de la voie principale, en dehors des limites de gare, sera responsable de rendre la Voie libre, et d'en aviser le Chef de gare, au moins dix minutes avant l'heure où un train doit y entrer de l'une ou l'autre des extrémités de la Section.

(b) Immédiatement à l'arrivée d'un train de service, soit à son lieu de destination, ou non, le Chef de train doit personnellement signaler son arrivée au Chef de gare et signer le livre "Registre des trains".

(c) Tous les wagons seront conjointement examinés par le Visiteur et l'Inspecteur de la Voie avant et après le service sur le lieu des travaux (par arrangement avec le Service des Voies et Travaux).

CHAPITRE X

REGLEMENTS DES CONDUCTEURS ET CHEFS DE TRAINS ET GARDE FREIN

141.—(a) Chaque Conducteur et Chef de train doit être présent à la gare de départ une demi-heure avant l'heure fixée pour le départ de son train, ou à toute autre heure qui pourrait lui être spécialement fixée.

[Art. 139-141]

(*b*) Les Conducteurs et Chefs de train ne doivent pas changer de trains ou de service entre eux sans permission spéciale.

(*c*) Le refus de partir avec un train rend un Conducteur ou Chef de train susceptible de renvoi immédiat.

(*d*) Les Conducteurs et Chefs de trains s'absentant par suite de maladies doivent, en tous cas, envoyer un certificat, émanant d'un des médecins du Chemin de fer, et donner le plus tôt possible avis de leur incapacité d'assurer le service.

142.—(*a*) Le Chef de train doit voyager dans le fourgon et non dans toute autre partie du train ni sur la machine, excepté lorsqu'il est requis de le faire pour l'exécution de son service. Il ne doit permettre à aucune personne de voyager dans le fourgon ou compartiment à bagages.

Poste des Conducteurs de train.

(*b*) Lorsqu'il y a deux Conducteurs de train ou un Chef de train et un garde frein sur un train, le Conducteur Chef de train voyagera dans le fourgon d'arrière et le second Conducteur de train, ou le garde frein, dans le fourgon d'avant.

143.—Chaque Conducteur et Chef de train, avant de partir avec son train, doit se rendre à la salle des Chefs de train et examiner les avis et notices, pour voir s'il y a quelque particularité nécessitant son attention spéciale, sur les parties de la ligne où il doit exercer ses fonctions. Il ne doit pas quitter son service avant de l'avoir remis par écrit

Prise et remise du service.

[Art. 141-143]

à son remplaçant et s'être informé de l'heure à laquelle il doit reprendre son service.

144.—Chaque Conducteur et Chef de train doit avoir sur lui sa montre, son sifflet, sa clef de voitures, et avoir dans son fourgon un drapeau rouge et un drapeau vert, pas moins de douze pétards, une lanterne à main (qui doit être allumée après le coucher du soleil et en temps de brouillard, chute de neige ou tempête de poussière) un Règlement, un livret horaire et ses annexes, et tout autre accessoire que pourrait ordonner le Chef d'Exploitation.

145.—A la fin du parcours le Chef de train doit remettre au Chef de gare ou envoyer directement au Chef d'Exploitation, ou autre agent désigné, un Rapport de marche du train indiquant les heures de la marche de son train, en y notant toutes circonstances exceptionnelles, tout retard qui peut avoir eu lieu pendant le parcours et toute erreur se rapportant aux colis messageries, bagages ou marchandises. Dans le cas de tout incident survenant pouvant intéresser, sous quelque rapport que ce soit, la sécurité du train ou de la ligne, il doit, en outre de la mention faite à son rapport, faire un rapport spécial.

146.—Le Chef de train chargé d'un train de voyageurs doit s'assurer, lui-même, avant le départ, que le train est correctement annoncé et pourvu des lampes nécessaires, que les véhicules sont

[Art. 144-146]

convenablement accouplés, et que le frein automatique est en bon ordre de marche.

147.—Tout Chef de train remarquant une irrégularité dans le fonctionnement des signaux, ou toute obstruction sur les lignes, ou tout défaut dans les signaux, les ouvrages, voies ou lignes télégraphiques, doit le signaler au Chef de la première gare où le train arrête; mais, si le cas est de nature sérieuse, il doit arrêter le train à la première gare, et signaler le cas au Chef de gare, qui doit veiller à ce que toutes les précautions nécessaires soient prises, pour la protection du trafic. A la fin du parcours, le Chef de train doit aussi mentionner le cas sur son rapport de train.

148.—Lorsqu'un train est arrêté pour attendre l'ouverture d'un signal, ou pour être autorisé à s'aiguiller sur une autre voie, ou pour être dirigé sur un garage, l'art 66 doit être observé.

149.—Lorsqu'un train est arrêté par des signaux sur voie unique, pour croiser un autre train, à une gare où il n'a pas d'arrêt prévu, le mécanicien ne doit pas, à l'ouverture du signal ou à la remise du bâton pilote, démarrer avant d'avoir reçu le signal de départ du Chef de train.

150.—Le premier devoir du Chef de train d'arrière, à l'arrivée à une gare, est de veiller à ce que son fourgon ait libéré la traverse de police, et il doit alors serrer le frein jusqu'au départ du train. Les Chefs

[Art. 147-150]

de train doivent prendre soin de ne jamais donner le signal de départ avant d'avoir fait desserrer les freins.

151.—(a) Lorsqu'un véhicule doit être attaché ou détaché, derrière un train, à une gare intermédiaire, le Chef de train s'il n'y en a qu'un ou le Conducteur d'arrière, s'il y a plus d'un Conducteur doit veiller à ce que le signal de queue, et les feux d'angle, soient dans leurs positions convenables, sur le train, avant de reprendre la marche.

(b) Les Chefs de train sont personnellement responsables de la garniture de leurs lanternes et doivent emporter avec eux les moyens de l'effectuer.

(c) Le Chef de train doit veiller à ce que le frein automatique et les autres accouplements divers entre les véhicules, soient convenablement effectués, après l'exécution des manoeuvres, et que le frein soit essayé avant de donner à nouveau le signal de départ à son train.

152.—(a) Le Chef de train chargé d'un train de marchandises doit s'assurer, lui-même, avant le départ, et pendant le trajet, que les wagons composant son train sont convenablement chargés, placés accouplés et bâchés; qu'ils sont en bon ordre de marche, que le train est en bonne condition de roulement, et qu'il a les signaux de queue et feux d'angles convenablement fixés. Toutes les irrégularités doivent être consignées sur son rapport de train.

[Art. 151-152]

(b) Avant qu'un train ne quitte un garage ou autre lieu, les portes des wagons doivent être soigneusement examinées pour voir si elles sont convenablement fixées par les verrous prévus à cet effet.

Fixation des portes de wagons.

(c) Le Chef de train ne doit accepter à son train aucun wagon qu'il jugerait dangereux de faire rouler.

Wagons hors d'état de rouler.

153.—Lorsqu'un Chef de train prend livraison aux gares de jonction de véhicules avariés, il doit attirer l'attention du Chef de gare, ou agent en charge, ou du pointeur sur le dommage afin qu'il soit noté. Il doit aussi mentionner le fait à son rapport de train.

154.—Les Chefs de train ne doivent pas accepter de wagons découverts chargés de marchandises susceptibles d'être enflammées par des étincelles ou escarbilles allumées, à moins qu'elles ne soient convenablement bâchées. Ces wagons doivent en outre être placés aussi loin que possible de la machine.

Wagons chargés de marchandises inflammables.

155.—Tout Chef de train de marchandises dont le fourgon était muni d'un poêle doit, avant de quitter le fourgon, prendre soin de faire éteindre complètement le feu, à moins que le fourgon ne doive repartir immédiatement; auquel cas un petit feu peut y être laissé, en prenant toutes précautions pour éviter les dommages qui pourraient en résulter.

Poêles des fourgons.

[Art. 152-155]

156.—Les Chefs de train de marchandises ne doivent pas quitter leurs trains avant de les avoir remis au Chef de gare, Chef de manœuvre ou Chef de train remplaçant.

Remise du train à la fin du parcours.

157.—Le Chef de train doit veiller à ce que le train soit composé suivant les instructions et que les wagons ajoutés pendant le trajet soient mis à la place convenable.

Composition du train.

Dans le cas où il se départirait des arrangements autorisés, le Chef de train doit en aviser le Chef de gare, ou agent en charge de la gare, et noter le fait sur son rapport de train.

158.—(a) Les Chefs de train doivent veiller à ce que les portes des wagons soient convenablement fermées, et verrouillées, et en cas d'arrêts imprévus ils doivent prier les voyageurs de rester assis excepté lorsqu'il est nécessaire de se lever.

Fermeture des portes.

(b) Lorsqu'il est nécessaire de laisser ouvertes les portes de côté des wagons couverts, utilisées au transport des voyageurs, elles doivent être solidement maintenues ouvertes sous la surveillance personnelle du Chef de gare.

Portes latérales.

159.—(a) Les Chefs de train doivent soigneusement veiller à la marche de leurs trains à l'approche des bifurcations et des gares et prendre toutes les mesures nécessaires.

Surveillance à exercer.

[Art. 156-159]

Ils doivent aussi exercer une bonne surveillance sur les autres parties du parcours lorsqu'ils ne sont pas occupés à un autre travail nécessaire. Si le train est muni du frein automatique, le Chef de train doit, en cas d'urgence, l'appliquer doucement et soigneusement afin d'arrêter le train, mais si le train n'est pas muni du frein automatique, il doit appliquer le frein à main énergiquement, puis le relâcher soudainement. Cette manoeuvre, répétée plusieurs fois, a pour but d'attirer, par les chocs qu'elle occasionne, l'attention du mécanicien, à qui le signal d'arrêt nécessaire doit être présenté.

(b) Dans le cas de train non muni de frein automatique, le Chef de train doit toujours appliquer son frein à main aussitôt qu'il s'aperçoit que le mécanicien applique le sien.

(c) Les Chefs de train, et autres agents, qui ont occasion de se pencher, ou de marcher le long des marche-pieds des véhicules, sont avertis qu'il peut y avoir des endroits où les ponts et autres ouvrages d'art se trouvent assez près de la voie pour compromettre leur sécurité.

(d) Lorsqu'un mécanicien réclame l'aide spéciale des freins à main, il doit donner trois ou plusieurs coups de sifflet brefs ou manoeuvrer le sifflet spécial (lorsqu'un sifflet spécial est prévu pour ce but) et, le ou les Chefs de train doivent immédiatement appliquer les freins à main. Les mécaniciens sont prévenus de ne pas compter sur les Chefs de train ou garde-freins pour les aider à retenir les trains.

[Art. 159]

160.—En roulant sur des fortes pentes, les Chefs de train non munis du frein automatique, et aux arrêts. doivent, afin de maintenir le train, et aider le mécanicien, appliquer le frein à main d'arrière en prenant soin de ne pas faire patiner les roues. Les Chefs de train doivent appliquer leur frein lorsqu'un train approche à trop grande vitesse une gare à laquelle son arrêt est prévu.

161.—Lorsqu'un train de voyageurs dépasse ou n'atteint pas le quai de la gare, l'art 108 doit être observé.

CHAPITRE XI

REGLEMENT POUR MECANICIENS ET CHAUFFEURS

162.—Le mécanicien et le chauffeur doivent être à leur machine avant le départ du train, à l'heure fixée par le Chef de la traction, et ils doivent s'assurer que leur machine est en bon ordre de marche.

163.—Aucune personne, autre que le mécanicien et les chauffeurs, ne voyagera sur la machine ou le tender, à moins d'avoir la permission du Chef de la Traction, qui est le seul agent autorisé à délivrer des permis de voyager sur la machine.

[Art. 160-163]

164.—Le mécanicien doit avoir avec lui, sur la machine ou le tender, un jeu complet de lampes, disques, pas moins de douze pétards, drapeaux rouges et verts, un seau à incendie et tous les outils imposés par le Chef de la Traction.

165.—(a) Le Chauffeur doit obéir aux ordres du mécanicien en toutes circonstances et il sera responsable, conjointement avec le mécanicien, de l'observation des présentes règles et règlements.

(b) Les mécaniciens sont responsables de l'accouplement convenable de la machine au train. Le Chauffeur doit découpler la machine dans tous les cas, excepté pour les manoeuvres.

166.—(a) Aucune machine ne peut être autorisée à rouler sur voie principale si le mécanicien et les chauffeurs ne sont pas à leur poste sur la machine.

(b) Au cas où le mécanicien deviendrait hors d'état de faire son service pendant le trajet, le chauffeur No. 1 prendra la direction de la machine jusqu'au plus prochain dépôt ou jusqu'à ce qu'il puisse être remplacé. Il devra marcher avec la plus grande prudence, et sera responsable de l'observation de tous les règlements imposés aux mécaniciens, tant qu'il sera en charge de la machine.

(c) Si le chauffeur se trouve incompetent il doit télégraphier pour demander un mécanicien au plus proche dépôt de machines.

[Art. 164-166]

167.—Le mécanicien et les chauffeurs, en service, ne doivent pas quitter leur machine à moins que cela ne soit absolument nécessaire, excepté dans les cas prévus par le règlement, sans laisser un homme en charge de la machine. Lorsqu'il est nécessaire de quitter la machine, pour la graisser ou pour l'accoupler au train, un homme doit toujours rester en charge, à moins que la machine ne soit sur un garage, et hors d'état de marcher, avec les freins à main serrés.

168.—Le mécanicien et les chauffeurs, avant de prendre leur service, doivent prendre connaissance des notices affichées, pour leur gouverner, et voir s'il y a des particularités exigeant une attention spéciale sur les parties de la ligne où ils ont à circuler.

169.—Le mécanicien et les chauffeurs doivent veiller à ce que le charbon, sur le tender, ne soit pas chargé trop haut, et à ce que le charbon, les caisses, les outils de chauffe et autres transportés sur le tender, soient placés de façon à ne pas tomber pendant la marche.

170.—(a) Le mécanicien doit prêter, avec sa machine, toute l'aide nécessaire à la formation, la composition et l'expédition du train.

(b) Sauf dans les cas spéciaux, aux gares où des machines de manœuvres sont prévues, les machines de train n'ont pas à intervenir dans la formation et la composition des trains.

[Art. 167-170]

171.—(a) Le mécanicien doit amener sa machine en tête du train au moins quinze minutes avant l'heure de départ.

Mise en tête.

(b) Les mécaniciens en doivent par entrer en discussion avec les Chefs de gare ou le personnel des gares, et ils ne doivent, en aucune façon, intervenir dans l'exécution de leur service.

172.—Si le mécanicien ne connaît pas suffisamment la ligne sur laquelle il doit circuler, il doit demander le secours d'un mécanicien pilote compétent.

Mécanicien
Pilote.

173.—Le mécanicien doit être vigilant pendant toute la durée de la marche de sa machine et siffler lorsque c'est nécessaire. Le chauffeur doit également être vigilant lorsqu'il n'est pas autrement occupé.

Vigilance.

174.—Après avoir terminé le service de la gare, les mécaniciens ne doivent pas avancer leurs trains vers le signal du départ, qui commande le départ des trains d'un quai, avant que ce signal soit ouvert, excepté, lorsqu'ils en reçoivent l'ordre spécial du Chef de gare ou de la personne en charge.

Signaux fixes de
départ.

175.—Aucune machine ne doit pénétrer sur une voie principale, la quitter ou la traverser sans la permission de l'agent chargé des aiguilles et signaux, et tant que les signaux convenables n'ont pas été effectués.

Circulation sur
voie principale.

[Art. 171-175]

176.—Le mécanicien doit, avant
 Signaux des locomotives. de partir, s'assurer que les signaux indicateurs de destination ou les disques, là où ils sont prévus, ainsi que les lampes sont en place et en bon ordre et que les lampes sont allumées et maintenues allumées, lorsque c'est nécessaire.

177.—Le mécanicien et le chauffeur
 Réduction de vitesse pour mauvais temps. doivent soigneusement observer tous les signaux et, lorsque par suite de brouillard, de chute de neige, de tempête de poussière, ou pour toute autre cause, les signaux fixes ne sont pas visibles à la distance habituelle, la vitesse doit être réduite et toutes précautions possibles doivent être prises, spécialement à l'approche des gares et jonctions, afin qu'ils puissent arrêter le train en dehors des signaux, s'ils étaient fermés, ou avant toute obstruction sur la ligne.

178.—(a) Lorsqu'un train doit
 Signal de départ. quitter une gare ou un garage, le signal de départ donné par le Chef de train indique simplement que le service de la gare ou le ramassage des billets est terminé et, avant de démarrer, le mécanicien doit s'assurer que la voie est libre, soit par l'observation, ou par la présentation des signaux nécessaires là où ceux-ci sont prévus. Au moment du départ le mécanicien sur les lignes à simple voie doit aussi être muni du bâton pilote. Le chauffeur doit regarder en arrière, pour voir si l'ensemble du train suit d'un façon convenable et sûre, et pour recevoir tout signal du Chef de gare ou du Chef de train qui pourrait être nécessaire.

[Art. 176-178]

(b) Le mécanicien et les chauffeurs doivent fréquemment regarder en arrière pendant le trajet et s'assurer que l'ensemble du train suit d'une façon convenable et sûre.

179.—En temps de brouillard, chute de neige ou tempête de poussière le mécanicien doit faire attention aux signaux de brouillard qui, si les signaux sont ouverts, présenteront un signal vert à main tenu immobile. Lorsque le brouillard est si dense que les signaux fixes ne puissent pas être aperçus par le mécanicien en les approchant ou les franchissant, celui-ci doit, à moins qu'il n'aperçoive le signal vert à main du signaleur de brouillard considérer que le signal fixe est à l'arrêt et agir en conséquence.

Observation des signaux fixes par mauvais temps.

180.—(a) Le mécanicien doit régler la marche de sa machine aussi exactement que possible, d'accord avec l'horaire, de façon à éviter tout excès de vitesse ou pertes de temps. La vitesse de tous les trains, à l'entrée des gares en cul-de-sac, ne doit pas dépasser huit kilomètres à l'heure.

Vitesse des trains.

(b) Aucun mécanicien ne doit regagner entre deux gares plus de temps que les instructions ne l'autorisent.

Retards.

(c) Les mécaniciens en regagnant le temps ne doivent, sous aucun prétexte, dépasser la vitesse permise sur le tableau de vitesse des machines.

[Art. 178-180]

(d) A toute gare sur la ligne, lorsqu'un mécanicien trouve que sa machine, par suite d'avarie, est susceptible de perdre du temps sur la route, il doit aviser le Chef de gare et le Chef de train pour leur faire connaître, à son avis, combien de temps sera perdu dans la marche jusqu'à la prochaine gare.

(e) Le Chef de gare doit ensuite décider, s'il doit faire partir le train ou faire passer d'abord un train plus important.

(f) Les trains spéciaux, roulant sans horaires, doivent rouler, aussi près que possible, à la même vitesse que les trains correspondants, et la vitesse des trains spéciaux ne doit pas dépasser celle de ces trains correspondants, à moins d'instructions spéciales du Chef du Mouvement.

(g) Les mécaniciens de trains franchissant des bifurcations par des voies déviées doivent réduire leur vitesse de façon à assurer le passage sans heurts du train complet sur les aiguilles et croisements.

(h) Les bifurcations et les points particuliers de la ligne où des vitesses spéciales doivent être observées sont indiqués aux avis ou annexes.

181.—(a) Le mécanicien et le chauffeur doivent observer attentivement les signaux et leur obéir ponctuellement, quelle que soit la raison, connue ou non, des indications qu'ils

[Art. 180-181]

donnent. Le mécanicien ne doit pas cependant se reposer entièrement sur les indications des signaux mais il doit toujours être vigilant et prudent. Il doit aussi obéir aux instructions des agents en charge des gares.

(b) Le mécanicien et les chauffeurs devront se rappeler que, d'accord avec l'art 17, l'absence d'un signal à l'endroit où il est ordinairement présenté, ou l'exhibition imparfaite d'un signal, ou l'exhibition d'un feu blanc là où un feu rouge, vert ou orange devrait être présenté doit être considérés comme un signal d'arrêt.

182.—Les moyens à employer par les Chefs de train pour attirer l'attention des mécaniciens, et par les mécaniciens pour appeler l'attention des Chefs de train, en cas de nécessité, sont prévus à l'art 159.

183.—(a) Autant que possible, le mécanicien doit rendre son chauffeur libre à l'approche ou au passage des gares et bifurcations pour qu'il puisse également faire attention aux signaux.

(b) A l'approche des bifurcations le mécanicien doit donner l'avis convenu par sifflet, si les signaux sont à l'arrêt, mais si les signaux sont ouverts pour qu'il avance, il n'est pas nécessaire de siffler.

[Art. 181-183]

184.—Lorsque deux ou plus de Machines haut-le-pied accouplées. deux machines haut-le-pied doivent passer, en même temps, sur une section de bloc, elles doivent être accouplées ensemble avant d'entrer sur la section. Les boyaux de frein continu, lorsqu'il y en a, doivent aussi être accouplés et les machines ne doivent pas être découplées, excepté à une station de bloc où il y a un chef de gare en service.

185.—(a) Lorsque deux machines Double Traction. sont attelées à un train, elles doivent, à moins d'ordres, contraires, être accouplées ensemble. Le mécanicien et le chauffeur de la machine de tête seront en charge du train et responsables de l'observation des signaux ainsi que du fonctionnement du frein automatique. Le mécanicien de la seconde machine doit surveiller et suivre les signaux du mécanicien de la première machine, mais le mécanicien de la seconde machine n'est pas dispensé de la stricte obéissance à tous les signaux réglant la sécurité du mouvement et, en cas de besoin, il doit faire fonctionner le frein automatique.

(b) Un soin spécial doit être pris au démarrage à l'arrêt d'un train remorqué par deux machines pour éviter d'endommager ou rompre les accouplements.

(c) Lorsqu'un train est remorqué par deux machines, sur voie unique, le bâton pilote est présenté au mécanicien de la première machine, mais remis au mécanicien de la seconde machine.

[Art. 184-185]

186.—(a) Le mécanicien doit démarrer et arrêter son train soigneusement et sans secousses.

Démarrage et
arrêt des trains.

(b) En arrêtant son train, le mécanicien doit faire particulièrement attention à l'état de la température et aux conditions des rails, aussi bien qu'à la longueur et au poids du train, et tenir ainsi compte de toutes ces circonstances pour déterminer le moment où il doit fermer le régulateur et appliquer les freins.

187.—Le mécanicien doit entrer prudemment dans toutes les gares où son train doit arrêter et le train doit être mis convenablement à quai : il doit aussi faire attention en traversant les gares où il ne doit pas arrêter. (voir art 108)

Arrêt et
traversée des
gares.

188.—Les mécaniciens ne doivent pas jeter de l'eau chaude, du feu, ou des cendres au passage des tunnels ou sur les longs ponts.

Jet d'eau
chaude, feu et
cendres.

189.—Un drapeau vert, ou un feu vert, agité doucement d'un côté à l'autre par les équipes de la voie indique que les trains doivent réduire leur vitesse à 20 kilomètres à l'heure, ou à toute autre vitesse qui pourrait être prescrite sur la portion de ligne protégée par un tel signal vert.

Signal de
ralentissement.

190.—Lorsqu'un mécanicien arrête sa machine devant un signal, il doit prendre soin de ne pas l'arrêter sur une aiguille

Défense
d'arrêter sur les
aiguilles et
croisements.

[Art. 186-190]

ou un croisement engageant ainsi une autre voie de circulation.

191.—(a) Les mécaniciens sont personnellement responsables de veiller à ce que les manches des prises d'eau et les chaînes soient fixées après la prise d'eau, et avant de quitter la gare, afin d'éviter que les bras des grues puissent tourner et obstruer la voie de circulation. S'ils ne pouvaient obtenir ce résultat, ils doivent le signaler par écrit sur leur feuille de route et, aussi, verbalement au Chef de gare.

(b) Les mécaniciens arrêtés pour prise d'eau à une gare au delà du temps prévu, doivent le signaler au Chef de gare et aussi à leur supérieur hiérarchique.

(c) Lorsqu'un manque d'eau se produit à une gare pour une cause quelconque, il est du devoir du Chef de gare d'aviser immédiatement l'agent de la Traction en charge du district, afin que des mesures soient prises pour éviter des retards aux trains. Il doit aussi aviser les deux plus proches gares d'alimentation de chaque côté, afin de prévenir les mécaniciens du manque d'eau à sa gare.

192.—Les mécaniciens et chauffeurs doivent arranger leur feu en vue d'éviter toute émission inutile de fumée à l'arrêt ou au passage dans les gares.

193.—(a) Lorsqu'un mécanicien observe une irrégularité dans le fonctionnement des signaux, ou aperçoit une obstruction sur la ligne, ou un défaut quelconque

Anomalies à la voie et aux appareils.

[Art. 191-193]

dans l'état des signaux, ouvrages d'art, ou lignes télégraphiques, il doit le signaler à la première gare à laquelle le train arrête, mais, si le cas est de nature grave, il doit arrêter le train aussitôt que possible ou, en tous cas, à la première gare et donner avis.

(b) L'agent à qui un tel rapport est tout d'abord fait, doit veiller à ce que toutes les précautions nécessaires à la sécurité du mouvement soient prises.

(c) Le mécanicien doit, si nécessaire, s'arrêter aussi avant d'atteindre la première gare pour informer les équipes de voie ou autres agents du Chemin de fer.

(d) Le mécanicien doit aussi, s'il aperçoit quelque défectuosité sur la voie opposée à celle sur laquelle il roule, actionner son sifflet et présenter un signal d'arrêt à tout train qu'il pourrait croiser. Il doit aussi, si possible, placer trois pétards sur les rails de la voie opposée.

(e) A la fin de son parcours le mécanicien doit signaler le fait à son supérieur hiérarchique.

(f) Lorsque le mécanicien d'un train aperçoit un train entouré de vapeur, ou, de fumée, sur la voie opposée à celle sur laquelle roule son propre train, ou sur laquelle roule son propre train, ou sur un garage, il doit actionner le sifflet de la machine et doit approcher de ce train avec précaution afin de pouvoir s'arrêter si c'est nécessaire.

194.— Lorsqu'un train est arrêté à un signal pour attendre son ouverture, ou pour avoir la

Arrêts aux signaux.

[Art. 193-194]

permission de s'aiguiller sur une autre voie, ou pour passer dans un garage, l'art 66 doit être observé.

195.—Lorsqu'un train de voyageurs est arrêté aux signaux, pour Arrêts non prévus. croiser un autre train, à une gare où il n'est pas prévu d'arrêt, le mécanicien ne doit pas, à l'ouverture du signal, ou à la remise du bâton pilote, démarrer sans avoir reçu un signal de départ du Chef de train (voir art 149).

196.—(a) Lorsqu'une ou plusieurs Machines de renfort. machines sont utilisées comme machines de renfort à l'arrière d'un train, elles ne doivent pas, à moins d'autorisation du Chef d'Exploitation, quitter le train, si ce n'est à un poste de pilotage ou il y a un Chef de gare en Service.

(b) Lorsque le mécanicien de la machine de tête a reçu le signal de départ du Chef de train, qu'il s'est assuré, lui-même, que les signaux fixes nécessaires ont été ouverts, et qu'il est en possession du bâton pilote plaque ou anneau, suivant le cas, il doit appeler l'attention du mécanicien d'arrière en donnant trois coups de sifflets brefs qui, comme accusé de réception, seront répétés par la machine d'arrière. Tant que ces coups de sifflet n'ont pas été donnés ni répondus, ni la machine du train ni la machine de renfort ne doivent être mises en marche.

(c) Les machines aidant au démarrage des trains ne doivent pas aller en dehors des limites de la gare, et les Signaleurs et tous les agents intéressés, doivent d'abord être informés de la manœuvre.

[Art. 195-196]

CHAPITRE XII

MANOEUVRE DES TRAINS ET VEHICULES.

197.—(a) Les Chefs de gare ou Signeurs doivent faire grande attention dans la manoeuvre des machines, voitures et wagons. Ils doivent aussi veiller à ce que les aiguilles ne soient pas manoeuvrées avant d'avoir reçu du Chef de train, ou Chef de manoeuvre, ou du Mécanicien ou chauffeur, dans le cas d'une machine haut-le-pied, un signal indiquant que le dernier véhicule, ou la machine haut-le-pied, suivant le cas, a libéré les aiguilles.

(b) Après les manoeuvres de tous genres, le Chef de gare ou signaleur doit voir ou avoir l'assurance du Chef de train, ou mécanicien, que les voitures ou autres véhicules ont été laissés en sécurité dans les garages, et que les voies de circulation sont libres, avant d'ouvrir le signal autorisant le passage d'un train. Dans le cas d'une machine haut-le-pied, le mécanicien doit envoyer un de ses chauffeurs pour aviser le Chef de gare ou le signaleur que les voies de circulation sont libres.

(c) Lorsqu'il est nécessaire de garer des véhicules sur une voie de circulation, le Chef de train ou de manoeuvre doit s'assurer lui-même, que dans les manoeuvres effectuées aucun des véhicules ne se soit détaché et ne soit resté sur une voie de circulation.

[Art. 197]

198.—Les Chefs de gare doivent veiller à ce que les taquets d'arrêt prévus sur les voies de garage conduisant à une voie principale soient toujours verrouillés : Ils ne doivent être ouverts que pour l'entrée ou la sortie des véhicules. Les Chefs de trains, de manoeuvres et autres agents doivent prendre grand soin à l'immobilisation des véhicules, dans les garages, pour les empêcher de dériver et d'obstruer d'autres lignes, ou d'être poussés, par le vent ou autrement, sur une voie principale.

199.—Lorsque, en toutes circonstances, sur une voie unique un train doit se rendre en dehors du signal de gare, pour effectuer des manoeuvres, le bâton pilote de la section ainsi engagée doit être remis au mécanicien avant de commencer les manoeuvres.

200.—(a) Dans le cas d'un train ou de véhicules à manoeuvrer d'un garage sur voie principale, ou d'une voie principale sur une autre, et devant y stationner ou, lorsque des véhicules sont détachés d'un train, et abandonnés sur une voie principale, avant d'être conduits aux garages, ou lorsqu'il est nécessaire de placer un train ou tout véhicule en dehors du signal de gare, le Chef de gare doit être immédiatement informé du fait, afin, qu'il puisse maintenir les signaux à l'arrêt, pour protéger la voie et prendre les mesures autorisées pour assurer la sécurité dans une ou dans les deux directions, suivant le cas.

[Art. 198-200]

La nuit, en temps de brouillard, de chute de neige ou de tempête de poussière, un feu rouge doit, en outre, être placé à l'arrière des véhicules ou, si nécessaire, à l'avant et à l'arrière, jusqu'au moment où ils sont mis en sûreté dans les garages. Lorsque des véhicules ont été détachés, soin doit être pris de les immobiliser convenablement pour éviter qu'ils ne partent en dérive.

(b) Il est du devoir du Chef de manoeuvre ou de l'agent en charge des manoeuvres, de veiller à ce que le feu rouge nécessaire soit placé à l'arrière des véhicules ou, si nécessaire, à la fois à l'avant et à l'arrière des véhicules arrêtés sur voie principale, ou détachés des trains, et les Chefs de gare doivent veiller à ce que ceci soit clairement compris par les agents intéressés. Le Chef de gare doit aussi faire grande attention à l'arrivée des trains et, s'il aperçoit des véhicules qui auraient été détachés et laissés sur voie principale, il doit prendre les mesures nécessaires pour en assurer la protection.

(c) Si la manoeuvre doit s'étendre au delà ou auprès d'un signal extérieur de gare, un homme doit être envoyé en avant avec des pétards, lanternes ou drapeaux, afin qu'il puisse assurer la protection complète de la machine de manoeuvre.

(d) Aucune machine ou aucun train arrivant à une gare où il n'y a pas de machine de manoeuvre, ne doit jeter son feu, excepté sur l'ordre du Chef de gare. Les machines de trains,

Manoeuvres effectuées par les machines des trains.

[Art. 200]

si elles en sont requises, doivent placer les wagons amenés par le train dans les garages et faire toutes les manoeuvres nécessaires aux gares où il n'y a pas de machine de manoeuvres.

(e) Lorsqu'une manoeuvre doit être effectuée, elle doit l'être immédiatement par le mécanicien sur l'ordre verbal du Chef de gare, Chef de train ou Chef de manoeuvre, sans attendre un ordre écrit, qui sera établi ensuite, et remis au mécanicien, aussitôt après que la manoeuvre est terminée et, si cela n'est pas fait, le mécanicien peut refuser de partir tant que le Chef de gare ne lui a pas remis le certificat de manoeuvres et le Chef de gare sera responsable du retard.

(f) Toutes les manoeuvres aux gares de passage où il n'y a pas d'équipes de manoeuvres, doivent être surveillées personnellement par le Chef de train, sur les instructions du Chef de gare. Les précautions nécessaires doivent être prises par le personnel qui doit se rendre entre les véhicules pendant la manoeuvre. Il est interdit aux agents de manoeuvre de se placer entre des véhicules en marche.

(g) Il est du devoir de l'agent surveillant les manoeuvres de se placer dans une position telle qu'il puisse commander à la fois le mécanicien et l'agent de manoeuvre (s'il y en a un).

(h) L'agent surveillant les manoeuvres est responsable de leur exécution, des signaux à main et du placement des véhicules aux endroits convenables. Le Chef de gare est responsable de la protection des manoeuvres par les signaux fixes.

[Art. 200]

(i) Lorsqu'une manoeuvre entraîne le déplacement d'un train entier composé de matériel non muni de frein automatique, ou de la partie arrière d'un tel train, le Conducteur Chef de train doit veiller à ce que le frein d'arrière soit toujours gardé par un agent du train, s'il y en a de disponible ou, sinon, par un agent de la gare, afin que le frein puisse être manoeuvré s'il est nécessaire. Dans le cas d'un train composé de matériel muni de frein automatique, le frein automatique ne doit pas être employé dans les manoeuvres ordinaires, lorsque quelques véhicules seulement doivent être différés, mais lorsqu'un train doit être manoeuvré, l'application du frein automatique est permise en cas d'urgence seulement.

(j) Les tuyaux d'accouplements des machines ou des véhicules ne doivent pas être laissés pendant au cours des manoeuvres. Aucune manoeuvre de véhicules accouplés au moyen de câbles ou de chaînes n'est autorisée.

201.—(a) Lorsqu'une voiture
 immobilisation a été détachée d'un train, le
 les voitures Chef de train, à moins que
 différées. le personnel de la gare ne
 soit présent pour s'en occuper, doit veiller à ce qu'elle soit convenablement immobilisée pour éviter qu'elle ne dérive, Si la machine doit être détachée pour prendre ou laisser des véhicules ou dans tout autre but, les Chefs de trains doivent appliquer leurs freins à main pour immobiliser le train pendant le temps où la machine est détachée.

[Art. 200-201]

(b) Il ne faut jamais compter sur le frein automatique pour empêcher une voiture de dériver après qu'elle a été détachée de la machine et du fourgon.

202.—Lorsqu'un train a été amené à l'arrêt sur une voie principale, à un endroit où la voie n'est pas en palier, et qu'il soit nécessaire de détacher la machine du train pour prendre ou laisser des véhicules, ou dans tout autre but, le Chef de train, avant de découpler la machine, doit s'assurer, lui-même, que les freins ont été serrés et, comme surcroît de précaution, il doit bloquer un nombre suffisant de freins, afin de prévenir la possibilité de voir les véhicules dériver, en tenant compte de la raideur de la pente, du nombre des véhicules, de leur charge et de l'état de la température et des rails.

203.—Aucune machine engagée dans des manoeuvres ne doit parcourir les voies d'une gare à une vitesse dépassant dix kilomètres à l'heure.

204.—Pendant les manoeuvres un mécanicien ne doit pas mettre en mouvement son train, malgré que le signal fixe ait été ouvert, tant qu'il n'a pas reçu un signal à cet effet du Chef de gare, Chef de train, Chef de manoeuvre ou autre agent désigné.

205.—(a) La manoeuvre de véhicules avec deux machines accouplées est strictement interdite. Lorsqu'un train est remorqué en double traction et que des

[Art. 202-205]

manœuvres soient requises à une gare intermédiaire, la machine de tête doit être détachée et garée, tandis que la machine du train effectue les manœuvres nécessaires. Lorsque la machine de tête est ainsi garée la machine du train effectuera les manœuvres.

(b) Dans le cas où il est nécessaire de manoeuvrer par l'arrière du train, la manoeuvre est exécutée par la machine de tête. La machine du train dans ce cas doit être découplée et avancée d'une longueur de machine pour éviter de telescoper le train en cas de manoeuvre rude.

(c) Les machines ne doivent dans aucune circonstance être dirigées et laissées sur voie principale pour faciliter les manœuvres.

(d) Autant que possible, lorsqu'un train est remorqué en double traction, il faut s'arranger pour qu'il ne soit pas nécessaire d'effectuer des manœuvres aux gares intermédiaires.

206.—(a) Avant de faire entrer
 Manœuvres ou manoeuvrer des véhicules
 dans les remises sur une voie de garage
 et garages. utilisée pour la réparation
 des véhicules ou pour le chargement ou le
 déchargement des marchandises, et avant
 de faire entrer ou manoeuvrer des véhicules
 sous une halle à marchandises, une remise à
 voitures ou autre bâtiment où des véhicules
 sont déjà garés, les Chefs de train, Chefs
 de manoeuvres, et autres agents intéressés
 doivent prendre soin de prévenir tous les
 agents du chemin de fer ou autres personnes

[Art. 205-206]

qui peuvent être occupées sur les véhicules, ou dans leur voisinage, ou entre ces véhicules. Ils doivent aussi prier toute personne qui pourrait charger ou décharger des marchandises, de ne pas rester sur les véhicules, ou auprès des véhicules qui seraient susceptibles d'être déplacés au cours des manoeuvres. Ils doivent s'assurer, eux-mêmes, qu'aucun autre véhicule n'engage les voies sur lesquelles ils doivent effectuer des manoeuvres.

(b) On doit s'assurer avec soin que les portes des remises sont ouvertes, que tout est libre, avant de commencer les manoeuvres, sur les voies des remises, et que toutes les portes des wagons sont convenablement fixées par les fermetures prévues à cet effet, avant de rentrer les wagons dans la remise ou de les en sortir. Il faut aussi veiller à ce que le contenu des wagons ne soit pas laissé dans une position telle qu'il puisse en tomber pendant la manoeuvre.

207.—(a) Les manoeuvres “ au lancer ” de véhicules dirigés contre des trains de voyageurs, ou de véhicules contenant des voyageurs, des animaux ou des explosifs sont strictement interdites.

(b) Lorsqu'un véhicule doit être différé sur un garage, le Chef de train ou de manoeuvres doit reconnaître la position des véhicules qui se trouvent sur le garage, avant de commencer à refouler. Il doit signaler leur position au mécanicien, de façon à empêcher le train de tamponner les véhicules sur le garage ou de frapper les heurtoirs avec trop de force.

[Art. 206-207]

(c) La manoeuvre des véhicules au moyen d'un poussoir, ou au moyen de remorque au moyen de cordes ou de chaînes attachées à une locomotive, ou à des wagons roulant sur une voie adjacente est interdite, excepté dans les cas spécialement autorisés par le Chef du Mouvement.

208.—(a) Les véhicules ne doivent pas être lancés dans les garages ainsi que contre des véhicules, sur les voies de circulation, mais ils doivent rester accouplés à la machine, de façon à éviter qu'ils viennent trop violemment en contact avec d'autres véhicules ou qu'ils engagent d'autres lignes, ou encore qu'ils dérivent, lorsque la voie est en pente. Ils ne doivent pas être abandonnés avant que les freins à main aient été appliqués.

(I) Les manoeuvres "au lancer" ou manoeuvres volantes consistent à lancer un ou plusieurs véhicules détachés d'une machine sans pouvoir les maîtriser.

(II) Une double manoeuvre "au lancer" consiste à envoyer un véhicule sur la voie No. 1 par exemple et, immédiatement après un autre véhicule, machine, sur la voie No. 2 tandis que le premier est encore en mouvement.

[Art. 208]

(III) Les manoeuvres au lancer, simples ou doubles, sont strictement interdites en toutes circonstances.

(b) Les wagons ne doivent pas être manoeuvrés si les portes ne sont pas convenablement fermées et verrouillées.

(c) Lorsqu'il est nécessaire de découpler un ou plusieurs véhicules, le Chef de train ou Chef chargé des manoeuvres doit, en déployant des signaux d'arrêt, obtenir l'arrêt de la machine et des véhicules qui y sont attachés, s'il y en a. Il doit maintenir ces signaux d'arrêt jusqu'à ce que l'agent de manoeuvre ait découplé le ou les véhicules et soit *revenu à une place où il soit en sûreté*. Alors, le Chef de train ou de manoeuvre déploiera des signaux de voie libre.

(d) Lorsqu'un ou plusieurs véhicules doivent être accouplés à une machine ou à des véhicules attelés à une machine, le Chef de train ou de manoeuvre conduisant la manoeuvre, doit, en faisant des signaux, régler la vitesse de la machine et des véhicules attelés (s'il y en a) pour qu'elle s'arrête immédiatement lorsque le contact se fait.

(e) Les véhicules abandonnés dans les garages doivent laisser libres les aiguilles des voies adjacentes, et être convenablement immobilisés pour permettre l'exécution des manoeuvres, sans risquer de blesser le personnel qui les effectue.

[Art. 208]

209.—(a) Tous les agents de
 Surveillance des aiguilles et garages. chemin de fer, effectuant des manœuvres dans les garages, doivent avoir soin d'arrêter

les véhicules en dehors des voies de circulation, ou à l'intérieur des taquets d'arrêt. Les Chefs de gare sont responsables de veiller à ce que les aiguilles soient renversées et les taquets d'arrêt placés en travers des rails, pour protéger la voie de circulation, après l'exécution des manœuvres.

(b) Les Chefs de dépôt et les visiteurs sont responsables de l'immobilisation des véhicules garés sur les voies affectées à leur service;

(c) Les Inspecteurs de la voie, Chefs d'équipes ou autres agents sont responsables de l'immobilisation convenable des véhicules laissés à leur charge sur les garages, en dehors des limites de gare.

(d) Les Chefs de train et de manœuvres sont responsables de veiller à ce que les trains dégagent les aiguilles et que les aiguilles sont en position convenable avant de donner au mécanicien le signal de mise en marche. Ils doivent rendre au Chef de gare toute l'aide possible pour effectuer les manœuvres.

(e) Dans le cas d'une machine haut-le-pied non accompagnée par un Chef de train ou de manœuvre, le mécanicien doit s'assurer lui-même que les aiguilles sont dans la position convenable.

[Art. 209]

210.—(a) Les voitures, lorsque c'est possible, doivent être manoeuvrées des voitures. attachées aux trains de voyageurs, ou en être détachées, sans avoir à déplacer les trains.

(b) Avant qu'une voiture, contenant des voyageurs, soit manoeuvrée sur des aiguilles, on doit avoir soin de vérifier que les aiguilles sont convenablement faites pour la voie sur laquelle la voiture doit aller et que la voie est libre et convenablement protégée.

(c) Lorsque des voitures sont manoeuvrées par une machine, en vue d'être ajoutées à un train de voyageurs, les tuyaux du frein automatique, lorsqu'il y en a, doivent être accouplés de façon à ce que le frein puisse être utilisé pour la manoeuvre.

(d) Les Chefs de manoeuvres ou autres agents autorisés ne doivent, en aucun cas, manoeuvrer des voitures en gare, excepté sur l'ordre d'un membre responsable du personnel de la gare.

(e) Tous les hommes poussant des véhicules par les tampons ou traverses d'extrémités doivent recevoir l'ordre de cesser immédiatement. La place convenable pour pousser un véhicule est sur le côté en dehors des rails.

(f) Les voitures ne doivent pas être manoeuvrées à la main pour être dirigées ou aiguillées sur une voie de circulation, lorsque cela peut être évité et, en toutes circonstances, lorsque le bâton-pilote, sur voie unique, ou le signal de voie libre,

[Art. 210]

sur voie double a été engagé pour un train attendu et jamais après le crépuscule (entre le coucher et le lever du soleil).

(g) Le Chef de gare surveillant les manœuvres à main sera rendu responsable de l'observation de ces instructions.

CHAPITRE XIII

VEHICULES EN DERIVE

211.—(a) Si un véhicule s'échappe d'une gare, le Chef de gare doit prendre des mesures immédiates pour avertir les autres gares intéressées et empêcher, autant que possible, la production d'un accident.

(b) Le Chef de gare doit immédiatement télégraphier au Chef de gare, dans la direction de laquelle les véhicules ont dérivé, pour qu'il fasse attention et prenne toutes mesures utiles, pour les arrêter. Aux cas où des véhicules partent en dérive sur de fortes pentes et atteignent de grandes vitesses, le Chef de gare, si ces véhicules ne contiennent pas de voyageurs, sera justifié à user de tous moyens pour les faire dérailler, mais il aura soin de le faire de telle façon que cela n'interrompe pas la circulation ni ne retarde les trains.

(c) Lorsque c'est possible, il sera généralement préférable de disposer les aiguilles prises en pointe de façon à ce que les véhicules soient reçus sur une voie libre ou, autrement, sur les voies de sûreté ou voies en cul-de-sac.

[Art. 210-211]

TITRE VI

CIRCULATION SUR VOIE UNIQUE.

I. Baton pilote électrique.

212.—Il est établi comme principe que toute ligne à voie unique doit être exploitée sous le régime du bâton pilote électrique dont le règlement est donné à l'annexe 1.—

Les lignes non encore munies du pilotage électrique doivent prendre comme principe qu'il ne peut y avoir plus d'un train à la fois sur une section (voir annexe VII).

II. Manoeuvre des aiguilles et signaux pour le passage et le croisement des trains.

213.—Lorsque deux trains appro-
 Disposition des aiguilles. chent d'une gare, en même temps, venant de deux directions opposées, les aiguilles doivent être disposés pour l'admission des deux trains sur les voies différentes sur lesquelles ils doivent être reçus, avant que l'un des deux soit admis; mais, aussitôt que chaque train a dégagé ses aiguilles respectives, celles-ci doivent être renversées pour permettre la sortie de l'autre train.

214.—Le signal d'arrêt doit tou-
 Manoeuvre des Signaux. jours être maintenu aux signaux fixes des stations de pilotage, excepté lorsqu'il est nécessaire d'ouvrir ceux-ci pour laisser passer un train et, avant que ce signal soit ouvert, on doit soigneusement s'assurer que la voie, sur laquelle le train doit être reçu, est libre et convenablement protégée et que tous les règlements ont été bien observés.

215.—Lorsque des trains, qui doi-
 Croisements. vent se croiser, approchent
 [Art. 212-215]

d'une gare, venant de directions opposées, le signal à distance et le signal de gare, dans les deux directions, doivent être maintenus à l'arrêt et, lorsque le train qui doit être reçu le premier a été arrêté, le signal de gare, s'appliquant à ce train, peut être ouvert pour lui permettre d'entrer en gare, Après que ce train s'est de nouveau arrêté et que le Signaleur a vérifié que la voie, sur laquelle doit entrer l'autre train, est libre, les signaux, s'appliquant à ce second train, peuvent aussi être ouverts. C'est-à-dire que, lorsque le bâton pilote, de la section en avant, n'est pas aux mains du Chef de gare, prêt à être délivré au mécanicien du train approchant, les deux signaux, aussi bien le signal à distance que le signal de gare, doivent être maintenus à l'arrêt, jusqu'à ce que le train ait été arrêté au signal de gare. Lorsque le train s'est enfin arrêté au signal de gare, ce signal peut alors être ouvert pour permettre au train d'avancer jusqu'en gare.

216.—(a) Il ne peut être permis à un train de partir de l'extrémité opposée de la section, lorsqu'il y a une obstruction quelconque sur la voie, et la voie ne doit pas être engagée après que l'autorisation a été donnée à un train de partir de l'extrémité opposée de la section.

(b) Un mécanicien ne doit, en aucune circonstance, engager la voie unique pour effectuer des manoeuvres à moins qu'il n'en ait reçu l'ordre du Chef de gare.

[Art. 215-216]

TITRE VII

CIRCULATION SUR DOUBLE VOIE

I. Direction des trains.

217.—A moins d'ordres contraires, sur les lignes à double voie, les trains rouleront sur la voie de gauche dans le sens de la marche.

II. Block systeme enclenché.

218.—Comme prévu à l'art 96 il est établi, comme principe, que toutes les lignes à double voie seront exploitées sous le régime du block système enclenché, dont le règlement est donné à l'annexe II.

TITRE VIII

VOIES ET TRAVAUX

CHAPITRE I

RÈGLES GÉNÉRALES

219.—Chaque Inspecteur de la Voie sera responsable de l'état de la voie et des ouvrages d'art dans son district. Il devra promptement signaler, à l'Ingénieur chargé du district, tous les accidents y survenant ainsi que les défauts s'y produisant et que le dit Inspecteur pourrait considérer de nature à compromettre la sécurité de la circulation des trains.

220.—Le Surveillant de la voie, en charge des équipes de la voie adressera ses rapports à l'Inspecteur de la Voie. Il doit y avoir un Chef d'équipe pour chaque équipe de poseurs ou d'ouvriers travaillant sur la voie ou à tous autres travaux intéressant les voies principales. L'Inspecteur de la Voie du district doit veiller à ce que chaque Surveillant de la Voie, Chef de brigade, Chef d'équipe ou Conducteur de train de service placé sous ses ordres soit muni d'un exemplaire du livret des horaires en vigueur, des annexes qui ont pu paraître et des circulaires, et autres avis, ou tableaux de travail, et que chacun d'eux soit également muni d'un exemplaire de ces Règles et Règlements.

221.—Tout Inspecteur de la Voie doit, en service, avoir constamment sur lui, un exemplaire
 [Art. 219-220]

de ces Règles et Règlements et il doit lire et expliquer, ou faire lire et expliquer, les Règles et Règlements, pour autant qu'ils se rapportent à leur service, à chaque Surveillant et Chef d'équipe qui est employé dans son district, lorsqu'ils viennent pour la première fois travailler sous ses ordres et, ensuite, au moins deux fois par an.

222.—Les Inspecteurs de la Voie
 Observation des Règlements. doivent veiller à ce que les Règles et Règlements soient observés et signaler tout manquement à l'Ingénieur.

223.—Des logements sont prévus
 Logements des équipes. pour toutes les équipes de voie, chaque maison d'équipe portant un numéro correspondant à celui de l'équipe ; tous les hommes doivent vivre dans la maison, et le Chef d'équipe sera tenu responsable de la propreté et du bon état de la maison.

224.—Tout Inspecteur doit avoir
 Registre du personnel. un registre du personnel contenant les noms de tous les Chefs de brigade et Chefs d'équipe de son district, ainsi que le kilométrage et le numéro de la maison dans laquelle ils vivent, de façon qu'en cas d'accident il puisse être à même de les inviter immédiatement à envoyer leurs équipes pour travailler de toute façon qui pourrait être requise. Si une obstruction causée par la neige, la gelée, l'éboullis ou autre circonstance soulevée, se produit il doit immédiatement réunir le nombre d'hommes nécessaires.

[Art. 222-224]

(b) Toutes les équipes seront munies de plaques portant le numéro de l'équipe, lequel doit être visible dans les deux directions de la voie, de telle façon qu'elles puissent être aisément vues d'un train passant près de l'endroit où l'équipe travaille.

225.—(a) Chaque équipe de poseurs, ou d'ouvriers travaillant sur une voie de circulation, ou sur une voie adjacente, doit être munie, par l'Inspecteur du district, de deux drapeaux rouges et deux verts, deux lanternes à main et un nombre convenable de pétards. Chaque Chef d'équipe sera tenu responsable d'avoir ses signaux constamment maintenus en bon état et prêts à servir. Les drapeaux doivent être utilisés pendant le jour, les lanternes après le coucher du soleil et en temps de brouillard, de chute de neige ou de tempête de sable et les pétards, chaque fois qu'il est nécessaire d'attirer l'attention des mécaniciens.

(b) Le signal rouge indique "DANGER" et ne doit être utilisé que lorsqu'il est nécessaire d'arrêter un train.

Signification
des signaux.

(c) Le signal vert agité lentement et horizontalement, par les hommes d'équipes, indique qu'un train doit réduire sa vitesse à 20 kilomètres à l'heure, ou toute autre vitesse que puisse prescrire un tel signal vert.

[Art. 224-225]

226.—Les agents en charge des trains de service doivent obéir aux ordres des Inspecteurs, Chefs de gare et Signaleurs, pour autant qu'ils se rapportent au temps de leur circulation sur la ligne.

227.—Les trains de Service et les hommes employés sur ces trains, et toutes autres équipes supplémentaires, ne doivent pas travailler sur les voies de circulation en temps de brouillard, de chute de neige, de tempête de poussière ou d'obscurité, excepté lorsque c'est autorisé dans des circonstances spéciales. Aucun train de service, wagon, ou trolley ne doit être utilisé, s'il est possible de l'éviter, excepté pendant le jour et lorsque le temps est suffisamment clair pour qu'un signal puisse être distinctement aperçu à une distance d'un kilomètre.

228.—(a) Avant de retirer un rail sur une ligne à voie unique, ou de commencer des travaux de relevage, ou dans

le cas de glissement ou d'avarie des ouvrages, ou, si à la suite de toute autre cause, la voie n'est pas sûre, deux signaleurs, désignés à cet effet, doivent se rendre dans les deux directions en présentant chacun un signal d'arrêt et placer trois pétards sur la voie, à dix mètres de distance, et au moins à deux kilomètres du lieu de l'obstruction. Sur ligne à double voie, si l'obstruction n'intéresse que la voie montante ou descendante, mais non les deux, alors, il sera nécessaire d'envoyer seulement un signaleur

[Art. 226-228]

pour se rendre à la distance prescrite et présenter le signal d'arrêt au train survenant sur la voie obstruée. Si les voies montantes et descendantes sont toutes deux obstruées le signal d'arrêt doit être fait par les signaleurs dans les deux directions.

(b) Le signaleur se rendant sur la voie pour remplir ce devoir doit agir conformément à l'art 254.

(c) Avant de retirer un rail de la voie, les équipes doivent avoir sur place un rail en bon état tout prêt à remplacer le rail défectueux.

229.—(a) En outre de l'envoi d'un signaleur à la distance prescrite, comme prévu à l'art 228, le Chef de brigade ou Chef d'équipe doit aussi placer, auprès de l'équipe au travail, un deuxième signaleur qui placera deux pétards sur le rail, à dix mètres de distance, et placera un signal d'arrêt.

(b) Lorsque le signaleur envoyé à distance est hors de vue du signaleur placé auprès de l'équipe au travail, un ou plusieurs signaleurs, suivant la nécessité, doivent être placés à des points intermédiaires, pour répéter, au signaleur placé à distance, les signaux faits par le signaleur placé auprès de l'équipe.

230.—(a) Lorsque les équipes réparent, relèvent ou ripent la voie, ou lorsqu'elles effectuent tous autres travaux, ou en tout autre temps, lorsqu'il est nécessaire de faire rouler un train à vitesse réduite, le Chef de brigade ou Chef d'équipe doit

[Art. 228-230]

envoyer un homme de chaque côté, à une distance d'au moins un kilomètre (d'un côté seulement sur double voie), ou, aussi loin que les circonstances le rendent nécessaire, pour placer un pétard sur le rail de la voie à protéger et présenter un signal de ralentissement, en agitant un drapeau vert, ou un feu vert, lentement, de gauche à droite, de façon clairement visible pour le mécanicien d'un train approchant. Le Chef de brigade, ou Chef d'équipe, doit aussi placer, à la fin de la partie de voie intéressée, du côté des trains approchants, un second signaleur qui doit présenter un signal de ralentissement.

(b) Les mêmes précautions doivent être adoptées la nuit, aussi bien que le jour, lorsqu'il est nécessaire de faire passer les trains à vitesse réduite.

(c) Si un agent envoyé comme signaleur parvient à une gare, ou si le travail est à effectuer à proximité d'une gare, et sous la protection du signal de gare, il n'est pas nécessaire pour cet agent de se rendre au delà de la gare, mais il doit informer le Chef de gare de la nécessité de réduire la vitesse de tout train roulant dans la direction des travaux, et, lorsque les signaux fixes sont ouverts, il doit présenter lui-même le signal de ralentissement, en agitant un drapeau vert, ou un feu vert, doucement, de gauche à droite, de façon visible, pour les mécaniciens des trains approchant. Il n'a pas besoin de placer un pétard sur le rail à moins qu'il ne soit nécessaire de le faire pour attirer l'attention du mécanicien comme prévu à l'art 225.

[Art. 230]

231.—(a) Tout accident à un train, ou avarie à une partie quelconque des ouvrages compromettant la sécurité de la ligne, doit être signalé, aussitôt que possible, au plus proche Inspecteur de la Voie et aux Chefs de gare des deux côtés de l'endroit où l'accident ou l'avarie est survenue.

(b) Pour rendre compte de tout accident ou avarie ou pour réclamer le secours nécessaire en pareil cas, un homme d'équipe doit être envoyé, aussi rapidement que possible, jusqu'à la prochaine équipe, dans chaque direction, d'où un autre homme d'équipe doit de la même façon être envoyé jusqu'à l'équipe suivante, et ainsi de suite, jusqu'à ce que la nouvelle de l'accident soit, par ce moyen, parvenue à la plus proche gare dans chaque direction, et que le secours nécessaire ait été obtenu; les hommes de chaque équipe se rendront sans perte de temps à l'endroit où leurs services sont requis.

232.—Tout Surveillant, Chef de brigade ou Chef d'équipe, en visitant son parcours, doit avoir avec lui un marteau à crampons ou une clé à tirefonds, six pétards et un feu rouge, quelques crampons ou tirefonds, une tringle d'écartement et une clé à boulons, et, en passant dans un tunnel, il doit aussi porter une lanterne à main allumée.

233.—(a) Tout Surveillant ou Chef de brigade, accompagné de deux hommes, pour porter les outils, doit parcourir sa section au
[Art. 231-233]

moins une fois par jour et resserrer tous les crampons ou tirefonds et autres assemblages qui pourraient avoir lâché. Il doit examiner la voie, le nivellement et l'écartement, l'état des joints, marquer et, si nécessaire, réparer ce qui serait défectueux.

(b) Tous les aiguilles et croisements doivent être soigneusement examinés et, si nécessaire, ajustés.

Examen des Aiguilles et croisements.

(c) Les aiguilleurs, ou les hommes spécialement désignés à cet effet, doivent graisser et nettoyer les parties utiles des aiguilles et signaux, à moins que ce service ne soit autrement assuré et les aiguilles doivent être tenues libres de neige, glace ou autre obstruction.

Nettoyage des aiguilles et signaux.

(d) Ils doivent aussi prendre soin d'entretenir des taquets d'arrêt convenables sur tous les garages qui en auraient besoin et ils doivent veiller à ce qu'aux passages à niveau, le ballast, les pierres, la neige, la glace ou autre obstruction ne vienne pas, en s'accumulant, gêner la marche des trains.

Taquets d'arrêt et passages à niveau.

(e) Toutes obstructions au bon fonctionnement des signaux ou de leurs transmissions doivent être supprimées, et les câbles de transmission cassés doivent être provisoirement réparés, en attendant que l'agent spécialisé dans ces réparations puisse s'en occuper.

Entretien et réparation des signaux.

[Art. 233]

234.—Tout Surveillant, Chef de brigade, Chef d'équipe, et signaleur doit signaler à l'Inspecteur de la Voie tous les cas dans lesquels un signal n'est pas observé par un mécanicien. Si un poteau télégraphique est dans un état dangereux ou si l'un quelconque des fils est cassé, relâché, emmêlé ou en contact avec d'autres fils ou avec une construction, ils doivent être remis en ordre et les circonstances signalées à l'Inspecteur de la Voie. Le Surveillant, Chef d'équipe, ou Chef de brigade doit aussi veiller à ce que toutes herbes, branches d'arbres, ballast et graviers soient retirés des fils télégraphiques, des commandes de signaux et des tringles d'aiguilles.

235.—Comme des trains spéciaux ou de machine haut-le-pied doivent fréquemment être mis en marche, sans avis préalable d'aucune sorte, il est nécessaire d'être prêt, et tous temps, à recevoir ces trains spéciaux ou machines haut-le-pied.

236.—En relevant la voie, aucun relevage ne doit être plus grand que 75 millimètres à la fois, et il doit être effectué sur une longueur d'au moins vingt mètres et de telle façon qu'il ne produise pas un changement brusque de niveau. Lorsque les deux rails doivent être relevés, ils doivent être levés également, et en même temps, et on doit prendre grand soin, là où la voie est en courbe, de maintenir le dévers.

[Art. 234-236]

237.—Le ballast ne doit pas être déchargement entassé entre les rails de la du ballast. voie plus de 75 millimètres (3") au dessus du niveau du rail et il doit être déchargé, autant que possible, sur les côtés de la voie, ou dans l'entrevoie, s'il s'agit de ligne à double voie. Les rails doivent être nettoyés de tout gravier, ballast ou de tout autre matière.

238.—Tout Surveillant est requis, Examen des ouvrages en cas d'inondation. en cas d'inondation, d'examiner soigneusement l'action de l'eau sur les aqueducs et ponts de son parcours. S'il voyait une raison d'appréhender du danger pour les ouvrages, il doit immédiatement faire les signaux nécessaires aux trains d'avancer avec précaution ou d'arrêter, suivant le cas, et en informer l'Inspecteur de la Voie. Jusqu'au moment où l'Inspecteur arrive, il doit prendre toutes les mesures de précaution nécessaires pour assurer la stabilité de la voie.

239.—Dans le cas de tout incendie Incendies sur la voie. survenant sur la voie ou à proximité, les hommes employés sur la voie doivent prendre les mesures immédiates pour l'éteindre.

240.—(a) Les Surveillants ou Réparations urgentes. Chefs d'équipe doivent veiller à ce que les rails cassés, les traverses ou autres matériaux défectueux, soient retirés de la voie sans le moindre délai, et que des matériaux en bon état les remplacent.

(b) Tous les cas de rails cassés Rails cassés. doivent être signalés spécialement à l'Inspecteur de la Voie.

[Art. 237-240]

(c) Les outils, rails, traverses, pièces de fer ou de bois ou autres ustensiles ou matériaux doivent être soigneusement garés en dehors de la voie et pas à moins de 1^m85 (six pieds) des rails. Les matériaux hors d'usage doivent être enlevés de la ligne aussitôt que possible.

(d) Les matériaux suivants, au minimum, seront en réserve à chaque maison d'équipe :

- Matériaux approvisionnés aux maisons d'équipes.
- 2 rails,
 - 2 paires d'éclisses,
 - 20 boulons d'éclisses,
 - 20 crampons ou tirefonds,
 - 6 traverses.

Le Chef d'équipe sera rendu responsable de la bonne garde de ces matériaux et, tous ceux utilisés, de ce stock, doivent être remplacés sur les ordres de l'Inspecteur de la Voie, lequel doit, personnellement, inspecter les stocks de son district au moins une fois par mois.

(e) Tous les vieux matériaux, ou matériaux en surplus, doivent être soigneusement rassemblés et mis en stock à la maison d'équipe, dûment vérifiés par l'Inspecteur de la Voie et notés, sur l'imprimé prévu par l'Ingénieur, pour être, dans la suite, utilisés suivant les instructions de cet agent.

241.—Tout Inspecteur de la Voie est rendu responsable de la garde des rails, traverses et autres

[Art. 240-241]

matériaux de la Voie de son district ainsi que de leur emmagasinage en dehors de la voie et de leur mise en stock convenable.

242.—Les outils et ustensiles requis pour la réparation de la ligne doivent, lorsqu'ils ne sont pas en service, être tenus sous clé dans des caisses prévues à cet effet, et chaque Chef de brigade ou Chef d'équipe, est tenu responsable, sur son parcours, de la garde de ces objets.

243.—Tout Surveillant, Chef de brigade, ou Chef d'équipe est responsable du ramassage de tous accouplements, chaînes, crochets, pièces de fer ou autres matériaux trouvés sur la voie et de l'expédition de ces objets à la gare la plus proche, dans le plus bref délai possible.

244.—Les bagages, marchandises ou autres objets non mentionnés à l'article précédent, trouvés sur la voie doivent être immédiatement envoyés au plus proche Chef de gare et un rapport sera fait donnant les informations les plus complètes au sujet du train d'où l'objet aurait pu tomber.

CHAPITRE II

CIRCULATION DES TROLLEYS ET LORRYS

245.—(a) Pour la facilité des règles suivantes de ce chapitre, un véhicule qui peut être enlevé en bloc de la voie par quatre hommes sera désigné par

[Art. 242-245]

Distinction
entre trolleys
et lorrays.

le mot : Trolley, et tout autre véhicule semblable mais plus lourd sera défini par le mot : Lorry.

(b) Un trolley, excepté en cas d'urgence, ne sera pas utilisé au transport de matériaux de la voie ou autres matériaux lourds et, lorsqu'un trolley sera ainsi chargé il sera considéré, pour l'application du règlement, comme un lorry.

246.—(a) Aucun lorry ou trolley Agents désignés ne peut être utilisé sur la voie, pour l'usage si ce n'est par des agents du des lorrys ou trolley. chemin de fer désignés à cet effet par instructions spéciales.

(b) L'agent désigné accompagnera le lorry ou trolley et sera responsable de sa bonne protection, et de son utilisation, d'accord avec les instructions spéciales.

247.—Aucun lorry ou trolley ne sera attaché à un train.
Défense d'attacher à un train.

248.—Tout lorry ou trolley, sur la Drapeau ou feu rouge. voie, doit déployer un drapeau rouge, visible dans les deux directions, le jour, et présenter un feu rouge, visible dans les deux directions, la nuit.

249.—Un lorry ou trolley, non en service, doit être garé en dehors de la voie et les roues doivent être immobilisées avec une chaîne et un cadenas.

250.—Toutes les fois qu'il y a lieu de mettre un lorry soit chargé ou vide, sur la voie, et qu'il est possible de le faire sans Protection des lorrys sur la voie.
[Art. 245-250]

compromettre la marche des trains, la voie devra être bloquée suivant les règles adoptées pour la circulation des trains.

(b) Lorsque la voie n'a pas été ainsi bloquée et qu'un lorry, soit chargé ou vide, est mis sur la voie, le lorry doit être protégé par un homme suivant et un homme précédant le lorry à une distance d'au moins un kilomètre, présentant nettement un signal d'arrêt.

(c) Les hommes, suivant et précédant ainsi le lorry, doivent être munis de de pétards et doivent en placer trois sur la voie, à dix mètres de distance, aussitôt que le lorry vient à s'arrêter dans le but de charger ou décharger. Ils doivent continuer à présenter le signal d'arrêt, et maintenir les pétards sur la voie, jusqu'à ce qu'un messenger vienne, de la part du Chef d'équipe, ou autre agent en charge de l'opération, leur donner l'ordre de retirer le signal. En tous cas, en apercevant un train approchant, ils doivent immédiatement placer les pétards sur la voie, à moins qu'ils n'aient déjà reçu l'ordre de retirer le signal d'arrêt.

251.—(a) Le droit d'utiliser un Permis de lorry. lorry sera donné sous la forme d'un "Permis de Lorry", qui devra être produit toutes les fois qu'il sera demandé, et aucun lorry ne sera mis sur la voie à moins d'être accompagné par un agent ainsi autorisé.

(b) Aucun lorry ne doit circuler sur la voie s'il n'est accompagné du nombre d'hommes suffisant pour l'enlever rapidement et, en aucun cas, ce nombre ne sera inférieur à six.

[Art. 250-251]

- (c) Tous les lorries doivent être clairement désignés par un numéro qui permette de les identifier.
- Marque des lorries.
- (d) Lorsque la voie doit être bloquée pour la circulation d'un lorry, l'agent de la voie, en charge du lorry, doit recevoir, du Chef de gare, une note écrite, pour laquelle il doit donner signature, en décharge, et sur laquelle est inscrit le temps pendant lequel la voie peut rester bloquée et il devient alors responsable de libérer la voie et d'informer le Chef de gare, par écrit, de ce qu'il l'a fait dans le temps spécifié.
- Voie bloquée.
- (e) Tout lorry doit porter deux drapeaux rouges et un drapeau vert, deux lanternes à signaux garnies, une lanterne rouge garnie présentant un feu rouge dans les deux directions, un cadenas avec chaîne, et 12 pétards. Des porte-signaux doivent être prévus pour fixer les drapeaux et lanternes.
- Equipement des lorries.
- (f) L'agent en charge d'un lorry sur la ligne sera, en toutes circonstances, tenu responsable de son utilisation et il devra connaître l'horaire des trains attendus : et comme précaution spéciale contre les accidents, il devra s'enquérir auprès du Chef de gare si la voie est libre et si un train est attendu dans une direction quelconque.
- Responsabilité de l'agent en charge d'un lorry.

[Art. 251]

(g) Lorsqu'il est nécessaire de mettre un lorry sur la voie bloquée la nuit ou en temps de brouillard ou de tempête, la voie doit être bloquée.

(h) Si la vue s'obscurcit à la suite d'un brouillard d'une tempête de poussière ou toute autre cause, tandis qu'un lorry est sur la voie, le lorry doit être immédiatement enlevé, à moins qu'il ne roule sur une section bloquée.

(i) Lorsqu'un lorry circule entre gares, après avoir fait bloquer la voie, il n'est pas nécessaire de le protéger avec des signaux pendant le temps où la voie est bloquée,

252.—L'agent chargé d'un trolley devra, avant de quitter une gare, s'enquérir de la position de tous les trains approchant et, lorsqu'une vue claire à une distance convenable, dans les deux directions, ne peut être obtenue, l'agent devra prendre, pour la protection de son trolley, telles précautions qu'il peut être prescrit par instructions spéciales.

253.—(a) Le droit d'utiliser un trolley sera donné pour le service de la voie par l'Ingénieur en Chef et, pour les autres services, par le Chef de l'Exploitation sous la forme d'un "Permis de trolley" qui devra être produit à toute réquisition.

[Art. 251-253]

(b) Trolley sur la ligne, si ce n'est sous l'inspection. Aucun trolley ne sera mis sur la ligne, si ce n'est sous la direction d'un agent ou personne spécialement autorisée à utiliser un trolley, Dans les cas où la personne autorisée à utiliser un trolley ne peut l'accompagner, le trolley peut être renvoyé sur la ligne sous la conduite du Chef d'équipe de trolley.

(c) Personnes non autorisées. Aucune personne non munie de permis ne sera autorisée à voyager sur un trolley à moins d'être accompagnée par un agent porteur de permis, ou par un Chef d'équipe de trolley délégué, à cet effet, par un agent autorisé.

(d) Responsabilité. La personne en charge d'un trolley doit, en toutes circonstances, être rendue responsable de son utilisation et de la connaissance de l'horaire des trains attendus et, par surcroît de précaution contre les accidents provenant de machines haut-le-pied, etc., elle doit s'enquérir en passant une station, auprès du Chef de gare, si la voie est libre et si un train est attendu dans une ou l'autre direction.

(e) Equipés de trolleys. Aucun trolley ne doit circuler à moins d'être accompagné par un nombre suffisant d'hommes pour l'enlever rapidement et, en aucun cas, ce nombre ne peut être inférieur à quatre.

(f) Trolleys numérotés. Tous les trolleys doivent porter nettement inscrit un numéro qui permette de les identifier rapidement.

[Art. 253]

(g) Tous les trolleys doivent être munis de freins efficaces et la personne en charge du trolley sera responsable de s'assurer que le frein est en bon état.

Freins.

(h) Lorsque deux trolleys roulent ensemble ou dans une même direction, grand soin doit être pris de maintenir une distance suffisante entre les deux trolleys, pour permettre au trolley d'arrière de s'arrêter à temps si un homme du trolley tombait du trolley d'avant, ou si le trolley d'avant s'arrêtait soudain pour une raison quelconque.

Trolleys se suivant.

(i) Les personnes utilisant des trolleys doivent invariablement porter avec eux, sur le trolley, deux drapeaux rouges et un drapeau vert, deux lanternes à signaux à main, une lanterne spéciale à feu rouge dans les deux directions et un cadenas avec une chaîne.

Equipement des trolleys.

(j) Qu'il soit protégé ou non, aucun trolley ne circulera sur une voie ouverte sans un drapeau rouge, le jour, ou un feu rouge, la nuit, visible dans les deux directions, et donnant des indications nettes. Le drapeau sera placé dans une douille, et le feu sera fixé de façon à être rapidement visible par un train approchant. Les personnes en charge de trolleys sont responsables de s'assurer que leurs lanternes sont toujours bien garnies et prêtes à servir et, lorsqu'elles sont en service, qu'elles éclairent brillamment.

[Art. 253]

(*h*) Le permis délivré n'autorise pas le porteur à faire transporter son trolley et ses hommes par un train, à moins que cela ne soit spécifié sur le permis et, dans ce cas seulement, à la condition qu'il y ait de la place au train et que cela n'entraîne aucun retard pour le train.

CHAPITRE III

PROTECTION DE LA VOIE PRINCIPALE.

254.—(*a*) Avant qu'un trolley, wagon ou autre obstruction ne soit placé sur la ligne ou, dans le cas de tout train de service obligé à stationner sur la voie ou à se déplacer si lentement qu'il soit en danger d'être rattrapé, les signaux d'arrêt doivent être nettement effectués et trois pétards placés sur la voie, à dix mètres de distance, et à 2. kilomètres au moins du lieu de l'obstruction, dans les deux directions de tout train survenant (même si aucun train n'est attendu), par le Surveillant ou Chef d'équipe ou par un agent compétent désigné par lui pour remplir cette mission. Celui-ci continuera à présenter les signaux, et à maintenir les pétards sur la voie, jusqu'à ce qu'il reçoive un ordre du Surveillant ou Chef d'équipe de retirer ces signaux; cet ordre cependant ne doit pas être donné avant que l'obstruction ne soit complètement supprimée.

[*Art. 253-254*]

(b) Si l'obstruction est causée par un train de service muni du bâton pilote, il ne sera pas nécessaire d'envoyer un signaleur pour le protéger.

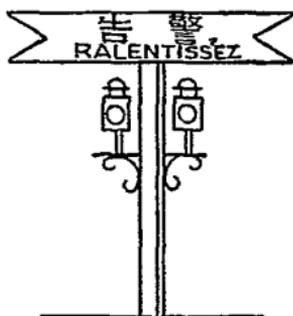
(c) Si la distance d'au moins deux kilomètres aboutissait dans un tunnel, ou près de l'entrée d'un tunnel voisin de l'obstruction, ou en un point tel que, par suite du tracé de la ligne, ou toute autre circonstance, le mécanicien d'un train approchant ne pourrait apercevoir clairement et suffisamment à temps le signal d'arrêt, celui-ci, dans ce cas, doit être présenté et les pétards placés sur la voie à l'entrée du tunnel la plus éloignée du lieu de l'obstruction, ou à une distance supérieure à la distance prescrite d'au moins 2 kilomètres, calculée suivant le cas pour permettre au mécanicien d'apercevoir nettement et suffisamment à temps le signal d'arrêt.

(d) Si la personne désignée pour présenter les signaux nécessaires, et poser les pétards, sur la voie, arrive à une gare avant d'avoir atteint la distance prescrite, il doit prier le Chef de gare, en charge de cette gare, de maintenir ses signaux à l'arrêt pour protéger la voie sur le point d'être obstruée ; il ne sera pas nécessaire pour l'agent d'aller plus loin, mais il doit rester à la gare, poser trois détonateurs et utiliser ses signaux d'arrêt à main, et le Chef de gare, ainsi prévenu, ne doit pas retirer ses signaux ou permettre à un train de passer sa gare, dans le sens de l'obstruction, tant que le Surveillant, Chef de brigade ou

[Art. 254]

Chef d'équipe en charge du travail ne l'a pas informé de la suppression de l'obstruction, ni prévenu que la voie est libre et sûre pour le passage des trains ; le but de cette règle est d'éviter que le Chef de gare et les équipes de voie ne présentent des signaux contraires aux mécaniciens des trains approchant.

255.—(a) Lorsqu'il y a nécessité pour les trains de réduire leur vitesse pour une période de temps assez longue, l'Ingénieur de la Voie peut dispenser de poser des pétards sur le rail et aussi de présenter un signal de ralentissement à main : au lieu de ces signaux un poteau de ralentissement, peint en vert, et de la forme suivante, doit être placé à un kilomètre au moins de l'endroit à protéger, et dans une position telle qu'il puisse être distinctement aperçu par le mécanicien. Pendant la nuit un feu vert et un feu blanc doivent être placés côte à côte sur le poteau de ralentissement, ainsi :



(b) Les poteaux de ralentissement ne doivent être mis en service qu'après en avoir donné avis par circulaire, en indiquant l'emplacement des poteaux et les lieux auxquels il se rapportent.

[Art. 254-255]

(c) L'emplacement précis de l'ouvrage ou du lieu pour la protection duquel le poteau de ralentissement est placé, sera indiqué par un signaleur placé à l'endroit même et les mécaniciens doivent prêter toute leur attention à cet homme ; et obéir aux signaux qu'il leur ferait.

(d) En temps de brouillard, de chute de neige ou de tempête de poussière, un signaleur doit être envoyé en arrière pour agir comme il est prescrit à l'art 228 (a).

256.—Le moment où des réparations entraînant l'arrêt des trains seront effectuées, devra être, autant que possible, choisi de façon à gêner le moins possible le service des trains. A moins d'absolue nécessité, un rail ne doit pas être déplacé, ni aucun autre travail entrepris qui pourrait causer une obstruction au passage des trains, en temps de brouillard, de chute de neige ou d'obscurité.

CHAPITRE IV

PROTECTION DES HOMMES AU TRAVAIL

257.—(a) Lorsqu'un train approche, les équipes de la voie, et autres hommes au travail sur la voie, ne doivent pas rester sur les voies de circulation, ni dans l'entre-voie si cette entrevoie est inférieure à 2^m50 (huit pieds). Ils doivent immédiatement libérer toutes les voies, à moins qu'ils ne puissent distinctement reconnaître qu'ils sont en sûreté et à l'abri de tout danger de

[Art. 255-257]

la part d'un autre train survenant inopinément ; les hommes doivent rester à l'abri qu'ils ont choisi jusqu'à ce que le train soit à une distance suffisante pour leur permettre de voir qu'aucun train ne survient, sur les autres voies, avant qu'ils retraversent les rails.

(b) Si les circonstances obligent les hommes d'équipes ou autres hommes à rester entre des trains passant sur des voies adjacentes où l'espace entre les voies est inférieure à 2^m50 (huit pieds) ils doivent se coucher .

(c) Dans les tunnels, et là où l'approche d'un train ne peut pas être observée, ou entendue, à temps pour permettre aux hommes de sortir de la voie, des signaleurs doivent être désignés par le Chef d'équipe pour donner les avertissements nécessaires dans les deux directions.

(d) Les hommes doivent aussi renoncer à travailler en temps de brouillard, de chute de neige, de tempête de poussière ou d'obscurité, lorsque le Surveillant, Chef de brigade ou Chef d'équipe considère qu'ils ne peuvent pas être avertis suffisamment à temps de l'arrivée d'un train, pourvu que cet arrêt de travail n'affecte pas la sécurité des trains.

(e) Lorsque, par nécessité, une équipe doit travailler en temps de brouillard, de chute de neige, tempête de poussière ou obscurité, le Surveillant, Chef de brigade ou Chef d'équipe, en charge, doit envoyer

[Art. 257]

un homme dans chaque direction pour prévenir l'équipe de l'approche des trains soit en criant, soit en se servant d'un cornet de brouillard ou d'un sifflet à son grave, et si le cas l'exigé, les hommes ainsi envoyés doivent poser un pétard sur un rail de la voie sur laquelle arrive le train.

(f) Lorsque les hommes travaillent isolément ou par équipes sur la voie ou auprès des voies en service utilisées pour le mouvement, dans le but de reposer ou réparer la voie, le Surveillant, Chef de brigade ou Chef d'équipe doit, en tous cas susceptible de danger, prévoir une ou plusieurs personnes, suivant le cas, pour prêter attention et prévenir de l'approche des trains.

(g) Lorsque, par suite d'autres circonstances exceptionnelles les services d'un "VEILLEUR" sont nécessaires pour prévenir de l'arrivée des trains, la demande doit en être faite au Surveillant, Chef de brigade ou Chef d'équipe pour qu'il désigne ce veilleur. Le ou les veilleurs doivent être spécialement instruits dans ce but et doivent être munis de tous les accessoires nécessaires pour rendre leur service effectif.

258.—Lorsqu'un train de service doit être manoeuvré tandis que les hommes sont dans les wagons, le Surveillant, Chef de brigade ou Chef d'équipe doit avertir les hommes, et le mécanicien doit actionner son sifflet avant de mettre en marche. Le mécanicien doit aussi siffler avant de réduire sa vitesse en vue de s'arrêter.

[Art. 257-258]

TITRE IX

RÈGLES GÉNÉRALES POUR LE

PERSONNEL DE TOUS

LES

SERVICES.

CHAPITRE I

REGLES GENERALES POUR LE PERSONNEL DE TOUS LES SERVICES.

259.—Toutes les personnes em-
ployées par les Chemins de
fer du Gouvernement Chinois

Conditions de
service.

doivent observer les Règles et Règlements promulgués par le Ministère des Communications. Elles doivent se dévouer exclusivement au service du Chemin de fer ; elles doivent résider à tout endroit où elles pourraient être nommées, être présentes à telles heures qui pourraient être requises, obéir immédiatement à toutes personnes ayant pouvoir sur elles et se conformer à toutes les Règles et Règlements du Chemin de fer.

260.—Le nom et l'adresse, de cha-
que agent employé à l'ex-
ploitation du Chemin de fer,

Noms et adres-
ses des agents.

doivent être enregistrés à la gare où il est en résidence ou à l'endroit où il est payé, et les noms et adresses de toutes les personnes appartenant au service du Trafic (y compris les Signaleurs de brouillard) doivent être affichés dans le bureau du Chef de gare, de telle sorte que, si c'est nécessaire, en cas d'urgence, les hommes puissent être aisément trouvés. Tout changement d'adresse doit être immédiatement notifié afin de pouvoir tenir cette liste d'adresses à jour.

261.—Aucun agent n'est autorisé
à s'absenter du service, à
modifier ses heures de pré-
sence, ou à changer de service,
avec un autre agent, sans permission spéciale

Absence,
Modification
de service.

[Art. 259-261]

de son Chef hiérarchique. En cas de maladie il doit immédiatement signaler les circonstances à son Chef hiérarchique.

262.—(a) Tout agent recevant un
Uniformes. uniforme doit, en service, en être revêtu et apparaître net et propre, avec son numéro et insigne (là où prévu) complet ; et, si un accessoire fourni par le Chemin de fer était endommagé, du fait d'un usage inapproprié, il doit être remplacé, ou réparé par l'agent qui s'en sert.

(b) Les agents ne sont pas autorisés
Propriété du à s'approprier, pour leur
Chemin de fer. propre usage, des objets appartenant au Chemin de fer.

263.—Tous les agents doivent être
Conduite des prompts, polis et obligeants.
agents. Ils doivent faciliter, de toute façon, le service du Chemin de fer, et avoir soin de donner des informations correctes. Lorsqu'on leur demande leur nom et numéro ils doivent le donner sans hésitation.

264.—Toutes les personnes occupant des situations de confiance, seront requises de fournir des garanties de bons services, dont le montant, et les conditions, seront définies au moment de la nomination.

265.—Aucun agent du chemin de
Gratifications. fer n'est autorisé à solliciter des gratifications des voyageurs ou autres personnes.

266.—Aucun agent du chemin de
Commerce défendu. fer n'est autorisé à faire du commerce, soit directement ou
[Art. 262-266.]

indirectement, pour lui-même, ou pour d'autres.

267.—Le Chemin de fer se réserve le droit :

(a) De punir tout agent par renvoi immédiat ou mise à pied, pour ivresse, insubordination, négligence, mauvaise conduite ou pour absence non autorisée ;

(b) De mettre à l'amende tout agent, pour tels actes ou omissions, et le montant de l'amende sera décidé par un agent autorisé, en l'absence de règles spécifiant ce montant.

(c) De suspendre les salaires de tout agent pendant le temps de sa mise à pied, ou de son absence du service, pour quelque raison que ce soit.

268.—Lorsqu'une personne quitte le service du Chemin de fer, elle doit immédiatement rendre son uniforme et tous

Uniformes et objets à rendre en quittant le service.

autres objets appartenant au Chemin de fer. Les appointements dus à un agent quittant le service ne seront pas payés tant que les vêtements, livre de règlements, lanternes, drapeaux, outils, pétards et tous autres objets, formant la propriété du Chemin de fer, qui auraient pu lui être délivrés, et desquels il ne pourrait rendre un compte satisfaisant, n'auront pas été remis, suivant les règlements du chemin de fer. Si certains objets ne sont pas rendus, ou s'ils sont manquants, ou endommagés par mauvais emploi, le coût ou la réparation sera imputé à l'agent et déduit du salaire qui pourrait lui être dû.

[Art. 267-268]

269.—(a) Tout Inspecteur, Chef de gare, Chef de garage, Sous-Règlement Général, Avis, Chef de gare, Conducteur et Horaires. Chef de train, Signaleur, Garde-frein, Agent de manoeuvres, Chef de dépôt, Mécanicien, Chauffeur, Surveillant de la Voie, Chef d'équipe, et tous autres agents que leur supérieur considère comme devant en avoir un exemplaire, doivent être munis du présent Règlement Général et l'avoir avec eux, en service, ou dans leur bureau, et le présenter lorsqu'ils en sont requis.

(b) Toute personne, ci-dessus mentionnée, doit aussi être munie et porter sur soi, en service, un exemplaire de l'horaire en vigueur et de ses annexes et de tous les avis concernant la signalisation, la voie ou les trains spéciaux. Un exemplaire doit être aussi conservé au bureau du Chef de gare, à celui des Chefs de train et dans chaque cabine de signaux.

EXCEPTIONS : Il n'est pas nécessaire d'en fournir aux chauffeurs qui n'ont pas été admis à remplir les fonctions de Mécanicien, mais les Règlements, horaires et avis divers fournis à un mécanicien doivent être mis à la disposition de ses chauffeurs.

(c) Les Inspecteurs de la Voie, Responsabilité pour la connaissance du Règlement. les Chefs de gare et Chefs de dépôt seront tenus responsables de s'assurer que les hommes sous leurs ordres, à qui un exemplaire du règlement n'a pas été fourni, soient instruits de leurs devoirs et possèdent bien les règles et règlements les concernant.

[Art. 269]

(d) Les Chefs de dépôt et les Responsabilité pour la fourniture des avis. Chefs de gare sont respectivement responsables de fournir un exemplaire de tout avis relatif aux signaux et autres notifications aussitôt que possible, après réception, à tout mécanicien et Chef de train travaillant sur la voie intéressée par l'avis et, pour en obtenir décharge, de ceux-ci, par signature sur un registre, ou autre document prévu à cet effet, qui doit pouvoir être donné comme référence en cas de besoin.

(e) Les mécaniciens et Chefs de Avis à obtenir. train doivent obtenir, et emporter avec eux, en service, tous les avis nécessaires relatifs à la marche des trains, signalisation, et service général de la ligne.

270.— Si un agent perd son exemplaire du Règlement, des annexes ou de l'horaire, il doit immédiatement obtenir un autre exemplaire de son supérieur.

271.— Tout agent doit aider à observer le Règlement et signaler immédiatement à ses supérieurs toute infraction commise, ou tout ce qui, à sa connaissance, pourrait affecter la sécurité et le service.

272.— (a) Les agents du Chemin de fer, plus spécialement ceux affectés au service des trains, aux manoeuvres et autres opérations de ce genre, ne doivent pas s'exposer au danger, et, tous sont requis d'empêcher, autant qu'ils le peuvent, les autres agents de s'exposer, et ils ne doivent manquer aucune occasion d'avertir ceux qui négligent de prendre les précautions et soins convenables.

[Art. 269-272]

(b) Les agents exposant leur vie par insouciance ou témérité seront considérés comme fautifs contre le Règlement et punis en conséquence.

Interdiction de passer sur les voies.

273.—Il est interdit, à toutes les personnes autres qu'un agent du chemin de fer, dans l'exécution de son service, de stationner ou de circuler sur les voies du chemin de fer, à moins d'y être autorisées par permission écrite ou imprimée d'un agent dûment autorisé du chemin de fer.

Défense de traverser les voies.

CHAPITRE II

REGLES GENERALES.

SERVICE DU PERSONNEL DES GARES ET DES TRAINS.

274.—Aucun Chef de gare ne doit s'absenter sans permission du Chef du Trafic, excepté pour maladie, auquel cas il doit informer le Chef du Trafic, par l'intermédiaire de son Chef immédiat, et prendre soin de désigner une personne compétente, dûment qualifiée, pour le suppléer, jusqu'à ce qu'un remplaçant soit envoyé; il doit aussi obtenir un certificat médical d'un médecin du chemin de fer aussitôt que possible.

Chef de gare: permission de s'absenter.

275.—(a) Le Chef de gare doit inspecter chaque jour la gare et veiller à ce que les salles, bureaux, W.C., urinoirs et quais soient tenus nets et propres.

Inspection journalière.

[Art. 272-275]

(b) Il doit aussi veiller à ce que les plaques ou tableaux indicateurs de la gare des salles d'attente, ou autres indicateurs, soient tenus dans un état propre et satisfaisant.

276.—Le Chef de gare doit veiller à ce que tous les ordres soient dûment notés et exécutés, que les registres et états soient régulièrement tenus et nettement écrits. Il doit aussi veiller à ce que les exemplaires des Règlements pour les voyageurs et marchandises, Barème des prix et autres avis soient convenablement affichés dans la gare et dans les bureaux.

277.—Le Chef de gare doit signaler, sans retard, à son Chef immédiat, toute négligence en service de la part de tout agent du chemin de fer sous ses ordres, et lui adresser les détails de toute plainte formulée par le public.

278.—Le Chef de gare doit avoir soin de veiller à ce que les approvisionnements soient approvisionnements soient prudemment et économiquement utilisés.

279.—(a) Les Chefs de gare doivent veiller à ce que les lampes de plafond des voitures soient maintenues propres et éclairent convenablement lorsqu'il en est besoin.

(b) Les verres des lanternes de quai doivent être nettoyés chaque jour, et les lampes à huile ramenées à la lampisterie chaque

[Art. 275-279]

matin, nettoyées et garnies et, ensuite, replacées avant qu'il soit nécessaire de les utiliser.

280.—Les bagages et colis messageries ne doivent pas, lorsque la largeur du quai le permet, être laissés à moins de deux mètres de la bordure du quai ; les brouettes non utilisées doivent être garées près des bâtiments ou de la cloture du quai et, lorsque c'est nécessaire, être immobilisées de façon à les empêcher de bouger. Les ponts de chargement, non utilisés, doivent être garés dans un endroit convenable, bien éloigné de la bordure du quai et en dehors de l'endroit utilisé par les voyageurs.

281.—(a) Les quais, passages à niveau, et escaliers des passages supérieurs ou inférieurs, entre quais, doivent, lorsque c'est nécessaire, être recouverts de sable, petits graviers ou cendres, ou traités de toute autre façon, de manière à éviter toute cause d'accident aux voyageurs lorsqu'ils sont glissants.

(b) Si les Chefs de gare ne disposent pas de cendres, en quantité suffisante, du petit ballast ou du sable sera fourni sur demande adressée à l'Inspecteur de la Voie du district.

(c) Pendant les chutes de neige, les quais et accès des gares doivent être débarrassés de la neige en les balayant aussi souvent que possible.

(d) Le personnel de la Voie doit, en pareil cas, donner toute l'aide possible.

[Art. 280-281]

282.—(a) Chaque train à la fin de son parcours, et toutes les voitures garées à la station comme vides, doivent être soigneusement visités, et tous les objets, qui peuvent y être trouvés, rapportés au Chef de gare qui donnera des ordres pour leur destination. Les portes de toutes les voitures laissées dans les garages doivent être fermées à clef.

(b) Les fenêtres de tous les compartiments vides doivent être fermées, non seulement lorsque les voitures sont arrêtées dans les gares et garages, mais aussi lorsque les trains roulent, dès que le compartiment est devenu libre. Les ventilateurs doivent être tenus ouverts.

283.—(a) Lorsqu'un train entre dans une gare, les facteurs et autre personnel de la gare, attendant les voyageurs, doivent se tenir à quelques mètres les uns des autres, et à petite distance de la bordure du quai, jusqu'à ce que le train se soit arrêté et qu'alors ils puissent s'occuper de la voiture arrêtée en face d'eux quelle qu'en soit la classe.

(b) Les agents ne doivent pas sauter sur les escaliers ou marchepieds ou courir le long des trains entrant en gare.

284.—Les Chefs de train, Contrôleurs de billets et gardiens de voitures doivent appeler, distinctement, le nom des gares auxquelles les trains de voyageurs ou mixtes s'arrêtent, pendant le parcours.

[Art. 282-284]

285.—Le Chef de gare doit veiller à ce que le nom de la gare soit crié le long du train, d'une façon distincte et perceptible, immédiatement après l'arrêt du train de voyageurs, et prompt attention doit être donnée à toute manifestation par les voyageurs de leur désir de descendre.

286.—(a) On doit prendre soins que les portes extérieures de toutes les voitures, et autres véhicules, soient fermées avant que le train ne quitte la gare, et, aucune porte ne doit être ouverte, pour permettre à un voyageur de descendre, ou de monter, avant que le train ne se soit arrêté ou après qu'il s'est mis en marche.

(b) Les voyageurs, manifestant leur intention de descendre d'un train en marche, doivent être priés de rester assis jusqu'à ce que le train ait été arrêté.

(c) Le personnel est averti dans son propre intérêt à se tenir à distance des trains. Dans le cas de personnes jetant des bagages, des outils, etc., sur le quai, à travers les fenêtres, le nom et l'adresse de la personne doivent être notés et signalés au Chef du Trafic.

287.—Les agents du Chemin de fer ne doivent pas prendre charge de bagages, ou autres objets, laissés à la gare pour la commodité des voyageurs. Tous ces bagages ou objets doivent être déposés à la Consigne des bagages, ou autre endroit prévu pour le dépôt des bagages des voyageurs.

[Art. 285-287]

288.—Tout bagage non réclamé ou perdu, argent ou autre propriété trouvé dans les voitures, dans l'enceinte du Chemin de fer, sur la ligne, doit être immédiatement remis à l'agent en charge de la gare à laquelle, ou la plus proche de l'endroit où l'objet a été trouvé, pour que celui-ci en dispose suivant les instructions du Chemin de fer à ce sujet.

289.—(a) Il est interdit aux Enregistrement des bagages. Chefs de train, et autres agents du Chemin de fer, de transporter toute sorte de paquets, soit pour eux mêmes, leurs amis, ou le public, sans autorisation régulière, par écrit, pour le transport gratuit de ces paquets, ou à moins que le transport n'ait été dûment enregistré. Les Chefs des trains de voyageurs doivent contrôler les bagages et colis messageries à l'aide des feuilles d'expédition, ou factures d'envoi, et noter sur celles-ci les différences ou manquants. Toutes les feuilles d'expédition doivent être signées par les Chefs des trains, qui doivent signaler tous les détails des colis trouvés en condition endommagée.

(b) Les Chefs de train doivent donner grande attention aux Soins et disposition des colis enregistrés. bagages, colis, messageries, plis et autres colis confiés à leur garde. Les colis messageries qui doivent être descendus doivent être remis, par le Chef de train, à la personne désignée pour les recevoir qui doit donner décharge des bagages et colis messageries délivrés. Le Chef de train, de même,

[Art. 288-289]

doit donner décharge des bagages et messageries qui lui sont remis.

(c) A l'arrivée d'un train à un terminus, les Chefs de train ne doivent pas quitter le service tant qu'ils n'ont pas remis tous les bagages, colis messageries et marchandises de détail, en même temps que les feuilles d'expédition s'y rapportant, aux personnes désignées pour en prendre charge. On prendra soin de ne permettre à aucune personne non autorisée d'entrer dans le fourgon, ou compartiment à bagages et, si un objet venait à manquer, le Chef de train doit immédiatement signaler le cas à l'agent en charge de la gare et noter tous les détails sur son rapport de train.

290.—Aucune personne, non munie d'un billet ou d'un permis convenables ne doit être autorisée à voyager sur le chemin de fer, Aucun employé ou agent du chemin de fer ne doit être autorisé, si ce n'est dans l'exécution de son service, à monter sur la machine ou dans le fourgon, ou dans toute voiture dans laquelle des bagages ou messageries sont transportés, sans permission écrite d'un agent dûment autorisé du chemin de fer.

291.—(a) Le Chef de train doit veiller à ce qu'aucune personne ne voyage à l'extérieur d'un voiture et que, sauf instructions spéciales, aucune personne ne voyage dans un compartiment ou voiture non aménagée pour le transport des voyageurs.

[Art. 289-291]

(6) Aucune personne, autre qu'un agent du chemin de fer, dans l'exécution de son service, ne doit être autorisée à voyager dans le compartiment du Chef de train, d'un train de marchandises, soit avec un permis ou un billet, sans autorisation spéciale d'un agent dûment autorisé.

Défense de voyager dans le compartiment des Chefs de train de marchandises.

292.—Les Chefs de train doivent aider le personnel des gares, ou Contrôleurs de billets, en empêchant les voyageurs de voyager dans une classe supérieure, ou de quitter un train dans le but de se réenregistrer pour le même train pour éviter le paiement du tarif prévu et ils doivent aussi, d'une façon générale, aider à découvrir les fraudes des voyageurs.

Fraudes à déjouer.

293.—Lorsque les dames voyagent seules, seules les Chefs de train et Contrôleurs de billets doivent prêter toute leur attention à leur confort et, en les plaçant dans le train, ils doivent, s'ils en sont requis, s'efforcer de trouver un compartiment (d'accord avec la classe de leur billet) dans lequel d'autres dames voyagent. Si les dames désirent changer de compartiment, pendant le trajet, les Contrôleurs et les Chefs de train doivent s'efforcer de leur rendre le changement possible.

Dames seules.

294.—Les filets dans les voitures sont prévus pour les objets légers seulement, et ils ne doivent pas être utilisés pour des objets lourds qui doivent, si possible, être placés sous les sièges des voyageurs, lorsque ceux-ci désirent les conserver avec eux, ou, sinon, être chargés dans le fourgon du Chef de train ou dans le

Filets des voitures.

[Art. 291-294]

compartiment à bagages du train. Toute infraction à cette instruction peut entraîner des risques de blessures aux voyageurs et ceci doit être expliqué à tout voyageur refusant de se soumettre à cette règle.

295.—Les lettres ou colis ne doivent pas être jetés des trains, au passage dans les gares intermédiaires, à moins d'ordres spéciaux du Chef du Trafic. Là où le jet des colis est autorisé les Chefs de trains doivent, avant de jeter les colis du train, s'assurer que le quai est vide et les Chefs de gare et autres agents doivent prévenir les personnes qui pourraient être là de se tenir à distance du train.

296.—Lorsque les places viennent à manquer dans un train, pendant son parcours, le Chef de train doit prier le Chef de gare de télégraphier à la prochaine gare où des voitures sont tenues en réserve, pour qu'une ou plusieurs voitures soient ajoutées à l'arrivée du train et il mentionne le fait sur son rapport. Il doit aussi signaler sur son rapport s'il a habituellement un excédent ou un manque de place au train.

297.—Le Chef de train ne doit accepter aucun wagon chargé, ou aucune expédition de marchandises, ou d'animaux vivants qui ne serait pas accompagnée d'une feuille d'expédition.

298.—(a) Tout wagon chargé doit être étiqueté ou adressé sur les deux côtés pour sa destination.

[Art. 295-298]

NOTE : Cette clause ne s'applique pas aux trafics spéciaux par trains complets ne nécessitant pas de manœuvres pendant ou à la fin du parcours.

(b) Lorsqu'il est nécessaire pour tout wagon d'être étiqueté ou adressé à sa destination ces wagons doivent être étiquetés ou adressés sur les deux côtés.

(c) Les Chefs de gare ou autres personnes en charge sont tenus responsables de s'assurer que cette règle est suivie.

299.—(a) Lorsque des wagons d'animaux vivants sont ajoutés à un train, le Chef de train doit veiller à ce que les fermetures des portes présentent toute sécurité. Durant le trajet le chef de train doit éviter toute manœuvre inutile et, si la manœuvre est indispensable, elle doit être effectuée doucement.

Fortes des wagons à bestiaux.

(b) Le Chef de train, convoyant des animaux vivants, doit soigneusement examiner les animaux de temps en temps, suivant la nécessité, et s'assurer, lui-même, qu'ils voyagent en sécurité : s'il y en a qui demandent des soins, des mesures doivent être prises pour les donner, aussitôt que possible, et une mention doit être faite, sur le rapport du Chef de train, en y notant les numéros des wagons et les gares expéditrices et destinataires.

Transport d'animaux vivants.

(c) Les chargements d'animaux vivants reçus, aux gares de jonctions des autres chemins de fer, doivent être examinés pour voir s'ils sont en bon

Chargements d'animaux reçus aux jonctions.

[Art. 298-299]

état, et, dans le cas de blessure, ou de mort, l'attention de l'agent de l'autre chemin de fer doit être attirée sur ce fait.

ANNEXE I

C O D E

des Conventions et Règles

pour l'annonce des trains

sur

lignes à voie unique exploitées sous le

régime du Bâton pilote

électrique.

**ANNONCE DES TRAINS SUR LIGNES A VOIE UNIQUE EXPLOITEES SOUS
LE REGIME DU BATON PILOTE ELECTRIQUE.**

Code des signaux par cloche

Règles		Nombre des coups de cloches	Comment les donner
1	Attention	1 ●	1
3 et 4	La voie est elle libre pour un train Express Voyageur, ou un train de Secours allant débloquer la voie ou Machine haut-le-pied allant au secours d'une Machine en détresse	4 ●●●●	4 consécutifs
„	La voie est elle libre pour un spécial Voyageurs.....	4 ●—●●●	1 pause 3
„	La voie est elle libre pour un train rapide voyageurs	4 ●●●—●	3 pause 1
3 et 4	La voie est elle libre pour un train lent voyageurs ou matériel vide voyageurs.....	5 ●●—●●—●	2 pause 2 pause 1
„	La voie est elle libre pour un train de marchandises, de bestiaux ou train de service traversant la section entièrement.....	5 ●—●●●●	1 pause 4
„	La voie est elle libre pour un train spécial marchandises.....	5 ●●●●●	5 consécutifs
3, 4 et 7	La voie est elle libre pour machines haut-le-pied isolées ou accouplées ou Machine et fourgon.....	5 ●●—●●●	2 pause 3
3, 4 et 8	La voie est elle libre pour un train de service ou Trolley ou Lorry requis d'arrêter et travailler sur la section.....	5 ●—●●—●●	1 pause 2 pause 2
3	Avertissement	8 ●●—●●—●●●●	2 pause 2 pause 4
3	Bâton pilote sorti	4 ●●—●●	2 pause 2
3	Train entre dans la section.....	2 ●●	2 consécutifs

[Ann. 1.]

Règles		Nombre des coups de cloches	Comment les donner
5	Section de voie libre mais jonction ou gare bloquées.....	6 ●—●●●●●	1 pause 5
6	Machine de renfort à l'arrière du train....	6 ●●●—●●●	3 pause 3
3, 9-et 12	Train sorti de la Section ou Obstruction supprimée.....	3 ●●●	3 consécutifs
12	Obstruction, Danger.....	6 ●●●●●●	6 consécutifs
13	Relâchez le bâton pilote pour manoeuvres	7 ●●●●●—●●	5 pause 2
13	Manoeuvres terminées. Bâton pilote replacé...	7 ●●—●●●●●	2 pause 5
16	Stoppez et examinez le train.....	7 ●●●●●●●	7 consécutifs
17	Annulez le signal "Voie est elle libre" ou "Train entre dans la section".....	8 ●●●—●●●●●	3 pause 5
18	Train passé sans signal de queue.....	9 ●●●●●●●●●	9 consécutifs au poste en avant
		9 ●●●●—●●●●●	4 pause 5 au poste en arrière
19	Rupture d'attelage ou décrochage.....	10 ●●●●●—●●●●●	5 pause 5
20	Signal d'évitement pour laisser passer le train suivant.....	11 ●—●●●●●—●●●●●	1 pause 5 pause 5
21	Véhicules dérivant.....	12 ●●—●●●●●—●●●●●	2 pause 5 pause 5
24	Essai des Indicateurs et Sonneries.....	11 ●●●—●●●●●—●●●	3 pause 5 pause 3
31	Transport des bâtons pilotes par Electricien ..	12 ●●●●—●●●●—●●●●●	4 pause 4 pause 4
25	Signal de temps.....	13 ●●●●●●●—●●●●●	8 pause 5

REGLES POUR L'ANNONCE DES
TRAINS SUR LES LIGNE A VOIE
UNIQUE EXPLOITEES SOUS LE
REGIME DU BATON
PILOTE ELECTRIQUE

A.—(a)—Le but du système d'annonce des trains par bâton pilote électrique est d'empêcher deux ou plusieurs trains de se trouver en même temps entre deux postes de pilotage et, lorsqu'il n'y a aucun train dans une section, entre deux postes de pilotage, d'autoriser le départ d'un train de l'une quelconque des deux extrémités. Ceci est obtenu en faisant emporter un bâton pilote par chaque train, un seul bâton pilote pouvant être retiré au même instant des appareils de pilotage concernant une même section.

(b) L'annonce des trains au moyen du système du bâton pilote électrique ne dispense en aucune façon de l'emploi des signaux fixes, signaux à main ou signaux détonants toutes les fois où ces signaux peuvent être requis pour protéger une obstruction sur la ligne.

(c) Le système suivant lequel les appareils de Pilotage Electrique fonctionnent, et la façon d'annoncer la nature des trains expédiés, sont établis dans le code suivant de règlements.

B.—(a) Sauf dans les cas prévus aux art 14 A, 14 B, et 22, un mécanicien se rendra passible de révocation s'il quitte un poste de pilotage sans le

Les mécaniciens ne peuvent partir sans bâton pilote ni sans signaux.

[Ann. 1. A. B.]

bâton pilote concernant la section de voie sur laquelle il doit rouler ou, à moins que ce bâton pilote ne lui ait été présenté conformément au paragraphe suivant et à l'art 5.

(b) Lorsqu'un train est remorqué par plusieurs machines, ou lorsque deux ou plusieurs machines haut-le-pied sont accouplés ensemble, le bâton pilote doit être présenté chaque mécanicien et remis, pour être emporté, au mécanicien de la dernière machine. Dans le cas d'un train passant sans arrêt, le bâton pilote doit être saisi par le chauffeur de la dernière machine, et le mécanicien doit donner un coup de sifflet bref pour annoncer que le bâton pilote a été bien pris.

(c) Après avoir reçu le bâton pilote, le mécanicien doit s'assurer qu'il est bien relatif à la section sur laquelle il doit pénétrer, et il ne doit pas avancer tant que les signaux fixes, ou autres, nécessaires, ne lui ont pas été présentés. Il doit garder le bâton pilote sous sa propre responsabilité (excepté les cas expliqués aux art 14, 14 A et 34) jusqu'à ce qu'il ait atteint la fin de la section où il doit le remettre au Chef de gare, ou autre personne dûment autorisée.

(d) Les mécaniciens doivent prendre grand soin de ne pas emporter le bâton pilote au delà du poste de pilotage où il doit être laissé.

(e) L'agent chargé du fonctionnement du bâton pilote sera passible de punition sévère s'il participe à la moindre irrégularité dans le fonctionnement du bâton pilote.

[Ann. 1. B.]

(f) Chaque bâton pilote porte, marqué ou gravé sur lui, le nom du poste de pilotage de chaque extrémité de la section à laquelle il se rapporte, et les bâtons pilotes des section adjacentes sont différents de forme ou de couleur. Le bâton pilote doit être porté dans un étui en cuir muni d'un anneau.

(g) Le bâton pilote ne doit jamais être jeté, mais doit être pris, en passant le bras dans l'anneau, par un agent du personnel de la gare.

C.—(a) Sauf les cas prévus à l'art 31 le Chef de gare ou autre agent chargé du service de pilotage, à ce moment, est

la seule personne autorisée à mettre un bâton pilote dans l'appareil ou à l'en retirer.

(b) A l'exception des cas où quel qu'autre personne est spécialement désignée pour remplir ce service, le Chef de gare est la seule personne autorisée pour recevoir un bâton pilote et le remettre à un mécanicien qui, tant qu'il en a la charge, doit le garder au crochet prévu à cet effet. En aucune circonstance, sauf dans les cas prévus aux art 14, 14 A et 18, un bâton pilote ne doit être transféré, d'un train à un autre, sans avoir été au préalable remis dans l'appareil et traité suivant les Règlements.

(c) Lorsque deux trains se croisent à un poste de pilotage, le bâton pilote transporté par le train qui arrive le premier, doit être immédiatement remis dans l'appareil et le signal "Train sorti de la section" doit être lancé. Un bâton pilote pour le train croiseur doit alors être obtenu, aussi

[Ann. 1. B-C.]

rapidement que possible, et, ce bâton pilote ne doit pas être le même que celui qui vient d'être remis. Les Inspecteurs du Mouvement et autres doivent prêter une attention spéciale sur ce point lorsqu'ils inspectent les Registres de pilotage.

NOTE : Lorsqu'il est nécessaire, dans le cas de trains n'arrêtant pas, deux hommes compétents peuvent être utilisés, un pour recevoir, et l'autre pour remettre le bâton pilote, et ils ne doivent pas se tenir à moins de 30 mètres de distance l'un de l'autre.

D.—Les signaux fixes doivent toujours être maintenus à l'arrêt à tous les postes de pilotage, sauf lorsqu'il est nécessaire de les ouvrir pour laisser passer un train; et, avant d'ouvrir le signal, soin doit être pris de vérifier que la voie sur laquelle le train doit être reçu est libre, et que cette règle et les autres ont été bien observées.

E.—Lorsque des trains qui doivent se croiser, approchent d'un poste de pilotage venant de directions opposées, les signaux dans les deux directions doivent être maintenus à l'arrêt, et n'être ouverts que pour un train à la fois. Lorsque le train qui a d'abord été admis dans la gare a été complètement arrêté à quai, les signaux s'adressant à l'autre train peuvent alors être ouverts pour lui permettre d'entrer en gare.

[Ann. I. C. D. E.]

F.—Deux appareils, une magneto génératrice, une cloche et un gong sont prévus à chaque poste de bloc. La position normale de ces instruments est "Voie fermée". Les appareils, Magnetos génératrices et cloches doivent être exclusivement utilisés dans les buts indiqués aux Règles contenues dans ce chapitre et être manoeuvrés, seulement, par les Chefs de gare ou autres personnes spécialement désignées, pour ce service, par le Chef du Trafic, qui est le seul agent autorisé à confier ce service à toute autre personne qu'un Chef de gare. Les agents du Chemin de fer désignés pour ce service, qui permettent à une personne, non autorisée, de manoeuvrer ou, de toute façon, toucher aux instruments, cloches ou accessoires, seront passibles de renvoi immédiat, de même que l'agent qui commettrait le délit.

G.—(a) Pour lancer une sonnerie, tourner la manivelle de la magneto génératrice continuellement et presser la clef d'appel correspondante de façon intermittente, suivant les signaux à envoyer. Pour permettre le retrait d'un bâton pilote, tourner la manivelle de la Magneto génératrice d'une façon continue et vive, et presser sur la clef d'appel convenable dont l'action détournera de façon continue l'aiguille du galvanomètre. Aussitôt que l'aiguille du galvanomètre retourne à la position verticale, indiquant que le bâton pilote est sorti, relâcher la clef d'appel. La clef d'appel sur le côté droit du générateur actionne l'appareil du côté droit.

[Ann. 1. F.-G.]

(b) Les mouvements des appareils et cloches doivent être effectués doucement et distinctement, et les pauses entre les battements d'appel doivent être nettement marquées.

1.—Sauf dans les cas où des instructions contraires sont spécialement données, le signal "Attention" doit toujours être lancé avant tout autre signal et doit être immédiatement suivi de l'accusé de réception.

2.—Sauf dans les cas où les instructions contraires sont spécialement données, tous les signaux doivent être répétés par celui qui les reçoit, comme accusé de réception, et, aucun signal ne doit être considéré comme compris, tant qu'il n'a pas été correctement répété au poste de pilotage qui l'a émis. Lorsque le signal "*La voie est elle libre*" n'est pas suivi d'accusé de réception, il doit être lancé de nouveau à des courts intervalles.

3.—Si un train, ou une machine, est à la gare A et doit se rendre à la gare B, le Chef de la gare A doit lancer un coup d'appel pour attirer l'attention. Le Chef de la gare B accusera réception en lançant également un coup d'appel. Le Chef de la gare A doit alors lancer le signal "*La voie est elle libre*" (suivant la nature du train) pour le train ; et la gare B, pourvu que le train précédant soit arrivé, et qu'il n'y ait pas d'obstruction, sur la voie sur laquelle doit rouler le train, accuse réception en répétant le signal de la gare A. Lorsque le Chef de gare B a lancé le dernier appel en répétant le signal

[Ann. 1. G-1, 2, 3]

“La voie est elle libre”, il doit maintenir la clef d’appel en pressant dessus ce qui déviera l’aiguille du galvanomètre, et presser ainsi sur la clef, jusqu’à ce que l’aiguille retourne à sa position verticale. Le mouvement de l’aiguille électrique, se détournant de sa position verticale, annoncera au Chef de gare A qu’il peut prendre un bâton pilote. Le Chef de gare A, immédiatement après avoir retiré le bâton pilote, lancera le signal “Bâton pilote sorti” et le Chef de gare B ne doit pas quitter son appareil avant d’avoir reçu ce signal et d’en avoir accusé réception en le répétant à la gare A. Le bâton pilote sera alors remis au mécanicien et aussitôt que le train, sera parti, la gare A enverra le signal “Train entré dans la section” dont B acusera réception par répétition. Aussitôt que B aura accusé réception de ce signal il enverra le signal “Avertissement” à la gare C suivante, pour l’avertir de se tenir sur ses gardes. Aussitôt que le train est arrivé, ou a été garé à la gare B, comme indiqué à l’art 9, le Chef de la gare B doit reprendre le bâton pilote des mains du mécanicien et le replacer dans l’appareil, lancer le signal “Attention” au Chef de la gare A et, après que celui-ci en a accusé réception, il doit lancer le signal “Train sorti de la section” qui doit être accusé reçu par la gare A, en le répétant à la gare B. Le bâton pilote ne doit pas être placé dans l’appareil tant que le chef de gare ne s’est pas assuré, lui même, que le train, ou la machine qui l’a apporté, est arrivé, ou a passé, complet, avec ses signaux de queue.

[Ann. 1. G. 3]

4.—(a) Un accusé de réception
 Voie libre ou doit être donné au signal
 Permission “La voie est elle libre” et
 d’avancer. permission sera donnée pour
 un train d’avancer, d’accord avec l’art
 3, aux conditions ci-dessous, à moins que
 des instructions contraires ne soient spéciale-
 ment données.

(I) A une *gare de croisement*, si
 la voie, sur laquelle le train annoncé doit
 être reçu, est libre, et les aiguilles préparées
 pour cette voie.

(II) A une *gare terminus* si la
 voie, sur laquelle le train annoncé doit
 être reçu, est libre, et les aiguilles préparées
 pour cette voie.

(III) A une *bifurcation* (autre qu’un
 lieu de croisement) si la voie est libre et
 qu’aucun autre train ne soit signalé, par
 les appareils de pilotage, ou par signaux
 fixes ou à main, comme devant croiser ou
 engager la voie sur laquelle le train annoncé
 doit passer.

(b) Après avoir donné la permis-
 sion à un train d’avancer, d’accord avec
 l’art 3, aucune obstruction ne peut être
 admise sur la voie sur laquelle ce train
 doit rouler, tant que ce train n’aura pas
 été arrêté en gare, ou n’aura pas passé sur
 la section en avant, ou que le signal
 “Annulez” n’aura pas été reçu de la gare
 en arrière.

(c) Si la voie n’était pas libre
 ou si, pour toute autre cause, le Chef de
 gare n’était pas à même de permettre au
 train d’avancer, lorsque le Chef de la gare

[Ann. 1. G. 4]

en arrière transmet le signal "La voie est elle libre" il ne doit pas accuser réception de ce signal, mais répondre par le signal "Obstruction, Danger". Lorsque le Chef de gare, qui a reçu le signal "La voie est elle libre" est prêt à recevoir le train, il doit lancer le signal "Obstruction Supprimée" dont il doit recevoir accusé de réception et, tout train, devant avancer dans l'une ou l'autre direction doit être signalé d'accord avec ce Règlement.

5.—Ce signal ne doit être employé que dans les cas prévus aux art 8 et 14 et lorsque spécialement autorisé par le Chef du Mouvement.

Signal d'avertissement "Voie libre mais gare ou aiguilles bloquées."

(a) Lorsque la section est libre jusqu'au signal de gare, et qu'il est nécessaire de permettre à un train d'avancer avec prudence, par suite du fait que la voie n'est pas libre plus loin, comme mentionné à l'art 4, le signal "La voie est elle libre" ne doit pas être suivi d'un accusé de réception mais le signal "Voie libre mais gare ou aiguilles bloquées" doit être lancé et, lorsque l'accusé de réception de ce signal a été donné, permission doit être donnée au personnel de la gare en arrière de retirer un bâton pilote de l'appareil. Le Chef de gare recevant ce signal doit amener le train à l'arrêt à sa gare, et, lorsqu'il remet le bâton pilote au mécanicien, le prévenir verbalement que la voie est libre jusqu'au prochain signal de gare, mais que la bifurcation ou gare en avant est bloquée. Un drapeau vert le jour, un feu vert la nuit, tenu

[Ann. 1. G. 4, 5]

immobile en main, doit, en même temps, être présenté au mécanicien, et les signaux fixes, s'il y en a, être ouverts pour permettre au train d'avancer. Le signal "Train entré dans la section" doit alors être lancé et l'accusé de réception de ce signal doit être donné de la façon habituelle.

(b) Si le train est poussé par une machine à l'arrière, un drapeau vert le jour et un feu vert la nuit, tenu immobile en main, doit aussi être présenté au mécanicien de la machine à l'arrière du train.

(c) Lorsqu'un certain temps doit s'écouler avant que le train, pour le signal "La voie est elle libre" a été lancé, puisse être prêt à entrer dans la section, accusé de réception ne doit pas être donné au signal "Voie libre mais gare ou bifurcation bloquée". Mais, lorsque le train est prêt à partir, et avant que cela lui soit permis, le signal "La voie est elle libre" doit de nouveau être lancé, afin de donner, au Chef du poste de pilotage en avant, l'opportunité de recevoir le train, suivant l'art 3 si les circonstances ont changé de telle sorte qu'il puisse être permis d'agir ainsi.

6.—(a) Après avoir lancé au poste de pilotage en avant le signal "Train entré dans la section" et en avoir obtenu l'accusé de réception, pour un train qui est poussé par une machine de renfort à l'arrière, le signal "Machine de renfort à l'arrière du train" doit être lancé, au poste de pilotage en avant, pour prévenir qu'une machine de renfort pousse à l'arrière du train.

[Ann. 1. G .5, 6]

Accusé de réception doit être donné au signal "*Machine de renfort à l'arrière du train*" et, mention de ce signal doit aussitôt être faite au registre des trains; au poste de pilotage en avant, et, le signal, "*Train sorti de la section*", ne doit pas être lancé tant que la machine de renfort n'est pas arrivée.

(*b*) Lorsque le train a une machine en arrière, le bâton pilote doit être montré au, ou aux mécaniciens en tête du train, et remis, pour être emporté par lui, au mécanicien de la machine en arrière. Les trains ne doivent être poussés, par une machine en arrière, que sur les sections de voie où des instructions spéciales sont données en vue de permettre d'agir ainsi.

(*c*) Une machine de renfort ne doit, en aucun cas, quitter le train auquel elle est attelée, si ce n'est à un poste de pilotage, à moins d'y être autorisée par le Chef du Mouvement sous des règlements spéciaux.

7.—(*a*) Lorsque deux ou plusieurs machines sont accouplées, la première doit être signalée comme machine haut-le-pied et les autres séparément comme machines de renfort. Le bâton pilote doit être montré au mécanicien de la première machine, ou à tous les mécaniciens, s'il y a plusieurs machines, et doit être emporté par le mécanicien de la dernière machine.

(*b*) Lorsque dans le cas de machines haut-le-pied accouplées ensemble, il peut être nécessaire de découpler une ou

[Ann. 1. 6, 7]

plusieurs machines, ou de découpler une machine d'un train remorqué par deux machines en tête, sur toute voie de circulation, le mécanicien de chaque machine devant être détachée doit, avant d'être découplé, prévenir le Chef de gare, de telle sorte que celui-ci comprenne clairement ce qui doit être fait et dans quelle direction là, où les machines découplées doivent se rendre.

8.—(a) Lorsqu'un train de service doit s'arrêter dans une section de pilotage pour les besoins du service de la voie, le chef de gare doit lancer le signal prescrit: "La voie est elle libre", et le chef de gare du poste de pilotage en avant doit, si la voie est libre, comme mentionné à l'art 5, permettre au train d'avancer en donnant le "Signal d'avertissement". Lorsqu'un train de service, qui a été annoncé comme train de service direct, doit s'arrêter dans la section, pour des travaux à la voie, et s'arrête à un poste de pilotage, pour permettre au Chef de train de prévenir le Chef de gare que son train va s'arrêter sur la section en avant, (voir art 133 du livret des Règles et Règlements), le Chef de gare doit replacer le bâton pilote dans l'instrument et lancer le signal "Annulez"; et, lorsqu'il a reçu accusé de réception de ce signal, il doit lancer le signal "La voie est elle libre pour un train de service devant s'arrêter sur la section".

(b) Le mécanicien d'un train de service, qui doit travailler sur la voie, devra recevoir, en même temps que le bâton

[Ann. I. 7, 8]

pilote, un imprimé *Avis important*, sur lequel le Chef de gare doit noter si le train doit continuer jusqu'à la gare suivante, ou doit revenir à la gare à laquelle il a reçu le bâton pilote, et à quelle heure il doit être rendu au lieu fixé pour rendre la voie libre pour le train suivant.

(c) Si le Chef de train, du train de service, doit faire retourner son train au poste de pilotage en arrière, au lieu de lui faire atteindre le poste de pilotage en avant, il doit en obtenir la permission du Chef de gare avant de faire entrer le train dans la section. Lorsque le train est revenu complet et que la voie unique est de nouveau libre, le Chef de gare doit replacer le bâton pilote dans l'appareil et lancer le signal "Annulez" au poste de pilotage en avant.

(d) Lorsqu'un train de service doit retourner au poste de pilotage en arrière, aucune manoeuvre, en dehors du signal de gare, à cette extrémité de la section, ne peut être permise, tant qu'un homme muni de signaux à main et de pétards n'a pas été envoyé en avant pour protéger ces manoeuvres.

(e) Quand un train de service, en possession du bâton pilote, est au travail sur la ligne, il n'est pas nécessaire d'envoyer des signaleurs pour le protéger.

9.—A moins d'instructions spéciales, les trains doivent être considérés sortis de la section, et le signal "Train sorti de la Section" lancé au poste de pilotage en arrière, aux conditions ci-dessous :

[Ann. 1. 8, 9]

(I) A une *gare de croisement* lorsque le dernier véhicule du train (avec le signal de queue) a dégagé les aiguilles, et la traverse de croisement, ou lorsque le train a été garé en dehors des voies de circulation.

(II) A une *gare terminus* lorsque le dernier véhicule du train (avec signal de queue) a dépassé les aiguilles, et la traverse de croisement, et que le train a été arrêté à la gare.

NOTE :—Lorsque le dernier véhicule d'un train n'entre pas dans une gare avant d'être dirigé sur un garage, ou lorsqu'un train a été arrêté à l'intérieur d'un signal de gare, et qu'il est nécessaire de lancer le signal "Train sorti de la section" avant que le train ne franchisse la gare, le Chef de gare doit, avant de donner ce signal, vérifier auprès du Chef de train, ou Chef de manoeuvre en charge du train, que l'ensemble du train (avec signal de queue) est arrivé, et le Chef de train ou de manoeuvre sera tenu responsable de donner cet avis au Chef de gare, le Chauffeur étant de même responsable dans le cas d'une machine haut-le-pied.

10.—Lorsque la période de temps où un train demeure dans une section est anormalement longue, les Chefs de gares à chaque extrémité de la section, doivent prendre les mesures nécessaires en vue d'en rechercher la cause et doivent immédiatement communiquer l'un avec l'autre.

[Ann. 1. 9, 10]

11.—(a) Si l'un des trains, qui doivent se croiser à une gare de croisement, est en retard; le train qui est arrivé le premier doit continuer jusqu'à la prochaine gare de croisement, s'il paraît avantageux de le faire.

(b) Le Chef de gare sera rendu responsable de décider si cela doit être fait ou non, usant de son pouvoir, suivant les circonstances, et le Chef de gare du poste de pilotage en avant doit être avisé de la décision prise.

12.—(a) S'il était nécessaire, par suite d'obstruction, ou autre cause, d'empêcher la venue d'un train du poste de pilotage *en arrière*; le signal OBSTRUCTION DANGER doit être envoyé à cette gare, soit que le signal "La voie est elle libre" ait été reçu de cette gare ou non. Le signal OBSTRUCTION DANGER doit aussi être lancé, au poste de pilotage *en arrière*, lorsqu'un Chef de gare aperçoit un train approchant de sa gare pour lequel il n'a pas accepté le signal "La voie est elle libre", ni reçu le signal "Train entre dans la section", et pour lequel il n'a pas non plus reçu le signal "Véhicules dérivant" du poste de pilotage en arrière.

(b) Le Chef de gare lançant le signal *Obstruction Danger* doit placer ou maintenir ses signaux à l'arrêt pour protéger l'obstruction.

[Ann. 1. 11, 12]

(c) Si nécessaire, le Chef de gare doit lancer le signal "*Obstruction Danger*" dans les deux directions et, lorsqu'il y a des voies de circulation parallèles, les mesures nécessaires doivent être prises pour arrêter les trains survenant sur toute voie qui pourrait être ainsi obstruée.

(d) Le Chef de gare recevant le signal *Obstruction Danger* doit, immédiatement, placer ou maintenir ses signaux à l'arrêt, et ne doit permettre à aucun train d'avancer vers le poste de pilotage d'où il a reçu le signal *Obstruction Danger*, jusqu'à ce qu'il ait reçu le signal *Obstruction Supprimée*, et que le signal "*La voie est elle libre*" ait été accepté par le Chef de la gare en avant, ou jusqu'à ce qu'il soit nécessaire d'autoriser un train de secours, ou tout autre train, d'entrer dans la section pour porter assistance. Un tel train de secours ou autre train allant porter secours doit être annoncé et traité d'accord avec l'art 14.

(e) Si un Chef de gare, recevant le signal *Obstruction Danger*, réussit à arrêter un train, pour lequel le signal "*La voie est elle libre*" a été accepté, par le Chef de gare du poste de pilotage en avant, il doit immédiatement remettre le bâton pilote dans l'appareil et aviser le Chef de cette gare en lançant le signal "*Annulez*" dont il doit obtenir accusé de réception.

(f) Si un Chef de gare, recevant le signal *Obstruction Danger* n'a pas la possibilité d'arrêter un train, pour lequel le signal "*La voie est elle libre*" a été accepté, par le Chef de gare du poste de pilotage en avant, il doit, au lieu d'accuser

[Ann. 1. 12]

réception du signal *Obstruction Danger* lancer immédiatement le signal "*Véhicules dérivant*" c'est à dire : 12 appels (ainsi 2-5-5) et, le Chef de gare recevant ce dernier signal, doit immédiatement employer tous les moyens en son pouvoir pour arrêter le train survenant et, ensuite, accuser réception du signal.

(g) Lorsque l'obstruction a été supprimée, et que la voie principale, ou les autres voies, sont de nouveau librés le signal *Obstruction supprimée* doit être lancé à la gare en arrière. Si, cependant, le Chef de gare de la station en arrière était dans l'impossibilité d'arrêter un train pour lequel le signal "La voie est-elle libre" aurait été accepté, le signal "Obstruction Supprimée" ne devrait pas être expédié à la gare arrière, jusqu'à ce que ce train eût dégagé la section.

13.—(a) Aucun train ne doit engager une voie de circulation après que l'autorisation a été donnée à un train d'avancer venant de l'extrémité oppsée de la section.

Bâton pilote pour manœuvres.

(b) Permission ne doit pas être donnée à un train d'approcher, en venant de l'extrémité opposée de la section, lorsqu'il y a une obstruction quelconque sur la voie principale.

(c) Un train ne doit pas être autorisé à engager la voie principale, en dehors du signal de gare, à moins que le mécanicien ne soit en possession du bâton pilote.

(d) Pour obtenir un bâton pilote, en vue de manoeuvres à effectuer, le Chef de gare doit lancer le signal "Relachez le bâton pilote pour manoeuvres" au poste de pilotage suivant, et le Chef de ce poste doit, s'il est en mesure d'accepter ce signal, en accuser réception et donner la permission de retirer un bâton pilote.

(e) Lorsque la manoeuvre est terminée, et que la voie principale est de nouveau libre, le bâton pilote doit être replacé dans l'appareil et le signal "Manoeuvre terminée—Bâton pilote replacé" doit être lancé au poste de pilotage voisin.

(f) Si un Chef de gare n'est pas en mesure de relacher un bâton pilote, pour permettre d'effectuer des manoeuvres, parcequ'il doit faire passer un train sur la section, il doit répondre au signal "*Relachez le bâton pilote pour manoeuvres*" par le signal *Obstruction Danger* et aussitôt qu'il a reçu l'accusé de réception de ce signal il envoie le signal "La voie est elle libre".

14.—(a) Dans le cas d'une Section obstruée machine tombant en détresse par machine en entre deux postes de pilotage, détresse.

le chauffeur doit porter le bâton pilote au poste de pilotage d'où le secours peut être vraisemblablement obtenu et, après avoir informé le Chef de gare, et lui avoir montré le bâton pilote, il doit le remettre, personnellement, au mécanicien de la machine désignée pour se rendre au secours de la machine en détresse, et l'accompagner au lieu où il a laissé sa propre machine. Le mécanicien de la

[Ann. 1. 13, 14]

machine en détresse ne doit pas être autorisé à la remettre en marche tant que la machine de secours n'est pas arrivée.

(b) Le chauffeur de la machine en détresse ne doit, sous aucun prétexte, se dessaisir du bâton pilote jusqu'à ce qu'il l'ait remis au mécanicien de la machine de secours et, le mécanicien de la machine de secours ne doit pas, non plus, s'en dessaisir, tant que la machine en détresse, avec le train entier, s'il y en a, ne soit ramenée en dehors de la section, sauf dans le cas où la voie est obstruée et que des arrangements spéciaux soient faits d'accord avec l'art 14 A.

(c) Si un Chef de gare recevait avis, du chauffeur d'une machine en détresse, qu'un second train doit pénétrer sur la section, pour secourir le train en détresse, ou s'il était nécessaire pour le train de secours d'entrer dans une section obstruée par accident ou autrement, le second train ou le train de secours, suivant le cas, après que le mécanicien a été avisé des circonstances, peut être autorisé à entrer dans la section, sous les conditions suivantes, pourvu que le mécanicien soit porteur du bâton pilote.

(I) Si la machine, ou le train de secours, part du poste de pilotage à l'arrière de l'obstruction, le Chef de gare doit aviser le Chef de gare, du poste de pilotage en avant, des circonstances, et lancer le signal "*Train entre dans la section*" au poste de pilotage en avant et, après en avoir obtenu accusé de réception, permettre au second train ou machine d'avancer dans le but de supprimer l'obstruction. Si la machine,

[Ann. I. 14]

ou le train de secours, doit partir du poste de pilotage en avant, le Chef de la gare avant doit, de même, aviser le Chef de la gare arrière. Les Chefs de gare, des deux postes de pilotage, doivent noter ces circonstances sur le Registre de la marche des trains. Si le train en détresse est conduit directement au poste de pilotage en avant, le signal "*Train sorti de la section*" ne doit pas être lancé tant que les deux trains ne sont pas arrivés, mais, si le train en détresse retourne au poste de pilotage en arrière, le Chef de gare de ce poste, après s'être assuré lui-même que la voie est libre, replace le bâton pilote dans l'appareil et lance le signal "Annulez" au poste de pilotage en avant.

(II) Le mécanicien de la machine de secours doit rouler à vitesse réduite et, après avoir ramené la machine en détresse, et l'ensemble du train, (si machine en détresse remorquait un train), à l'extrémité la plus convenable de la section, il doit alors remettre le bâton pilote au Chef de gare, ou autre personne autorisée.

(III) Le premier train passant à travers la section, après que la voie est de nouveau libre, doit être arrêté et le mécanicien avisé d'avancer avec précaution sur toute la section.

(d) Si le signal "*Train sorti de la section*" avait été donné, pour un train qui se trouve protégé par les signaux et demande le secours à l'arrière, le Chef de gare du poste de pilotage à l'arrière doit être avisé des circonstances, après quoi le train, ou la machine de secours, peut être

accepté sur le signal "Section de voie libre mais gare ou aiguilles bloquées". Le mécanicien est avisé verbalement par le Chef de la gare arrière de la situation à la gare avant.

14. A—(a) Si un accident ou une obstruction survient et que la circulation doit être vraisemblablement arrêtée

Machine déraillée ou en détresse.

pour un temps assez long, des arrangements spéciaux doivent être faits pour assurer la circulation des trains entre les postes de pilotage de chaque extrémité de la section et le lieu de l'obstruction. Le bâton pilote doit être conservé pour piloter les trains entre le lieu de l'obstruction et le poste de pilotage qui l'a délivré et, de l'autre côté, la circulation doit être réglée par un pilote d'accord avec les instructions suivantes :

(b) Après l'arrivée du train spécial de secours, la circulation entre la gare située de l'autre côté de l'obstruction et le lieu de l'accident sera assurée, entre ces deux points, par un agent Pilote.

Service spécial sur la section obstruée.

(c) La personne désignée comme pilote, après avoir donné, au mécanicien de la machine en détresse, un ordre écrit, lui enjoignant de ne pas remettre sa machine en marche, avant son retour, doit se rendre, en personne, à l'autre extrémité de la section et remplir trois ou plusieurs des formules imprimées prévues pour l'établissement du système d'exploitation par agent pilote pendant l'obstruction (voir modèle); un de ces imprimés doit être remis au Chef de gare chargé du poste de pilotage où le pilote commence son service, le second doit

[Ann. 1. 14 A]

être conservé par le Pilote, et le Troisième doit être porté par le Pilote, avec le premier train, au mécanicien en charge du lieu de l'obstruction.

(d) Aucune machine ou train ne doit être autorisé à pénétrer sur la section bloquée, ou à en sortir à moins d'être accompagné par le Pilote ou d'être invité à partir par le Pilote personnellement, lequel sera reconnaissable à son brassard rouge, portant le mot "Pilote", en lettres blanches, comme indiqué au dessin ci-après, porté sur le bras gauche :



(e) La voie de chaque côté de l'obstruction doit être protégée d'accord avec l'art 115 du livret des Règles et Règlements, et le Chef de train et le Chauffeur seront rendus responsables de s'assurer si cela est fait, jusqu'à ce que des hommes soient spécialement désignés pour remplir ce service.

(f) Les signaux fixes, précédant l'entrée dans les dernières gares, de chaque côté de la section obstruée, seront maintenus à l'arrêt, jusqu'à ce que les trains survenant aient été arrêtés, et les signaux seront alors ouverts pour laisser le train entrer avec précaution dans la gare.

[Ann. 1. 14 A]

(g) Un homme muni de pétards, de drapeaux rouges, et verts, ou de lanternes à main sera stationné près du signal à distance, ou du signal extérieur de gare, pendant toute la durée du temps où la section est obstruée, et les mécaniciens doivent faire attention et être prêts à prendre l'agent Pilote, soit au signal à distance ou au signal extérieur de gare, soit à la gare. Le service de la Voie doit être invité à fournir des signaleurs si nécessaire.

Protection spéciale du signal extérieur de gare.

(h) Un signaleur muni de pétards, de drapeaux ou de lanternes à main, sera, aussi, stationné à une distance de 1000 mètres de chaque côté de l'obstruction, et devra présenter un signal d'arrêt, à tous les trains survenant, et maintenir trois pétards, à dix mètres de distance, sur le rail, jusqu'à ce qu'il constate la présence du bâton pilote ou que, dans le cas de la portion de voie soumise au contrôle du Pilote, le Pilote accompagne le train ou que le train roule sur ordre écrit du Pilote (voir bulletin pilote).

Protection de l'obstruction.

(i) Lorsque la voie est de nouveau libre, aucun train ne doit être autorisé à dépasser le lieu où était l'obstruction sans bâton pilote. Le Pilote doit accompagner le premier train transportant le bâton pilote jusqu'au poste de pilotage le plus convenable.

Circulation du premier train, la voie étant rendue libre.

Après avoir rendu le bâton pilote au Chef de gare et après que le Pilote a

[Ann. 1. 14 A]

retiré ses ordres de pilotage, la circulation doit de nouveau être soumise aux Règles et Règlements.

Bâton pilote non repris tant que la voie n'est pas libre.

(j) En aucun cas d'obstruction en dehors d'un poste de pilotage, un bâton pilote ne doit être remis dans les appareils, à n'importe quelle extrémité de la section, tant que la voie n'est pas libre.

(k) Dans le cas où la voie se trouve obstruée par suite de rupture de pont ou de remblai. rupture d'un pont, d'un remblai ou toute autre cause, lorsqu'il n'y a pas de train en gare, des arrangements doivent être faits, si c'est nécessaire, pour placer un homme responsable en charge du lieu de l'obstruction et pour assurer la circulation par Pilote, entre le lieu de l'obstruction et le poste voisin de pilotage, de chaque côté; aucun bâton pilote ne doit alors être retiré des appareils tant que le service du pilote reste en vigueur.

(l) La voie de chaque côté de l'obstruction doit être protégée, d'accord avec l'art 115 du livret des Règles et Règlements, par des hommes spécialement désignés pour remplir ce service.

(m) Lorsque la voie est de nouveau libre, les deux Pilotes doivent se rendre ensemble à une extrémité de la section et, après avoir retiré à cet endroit les ordres de pilotage, ils doivent accompagner le premier train sur toute la section qui a été obstruée et, à l'arrivée à l'extrémité opposée, de la section, le service ordinaire peut être repris.

[Ann. I. 14 A]

14 B.—(a) Lorsqu'un train, ou Train ou partie de train abandonné sur voie unique. une partie de train, est abandonné sur voie unique, par suite d'accident, ou d'impuissance de la machine à remorquer le train entier, et qu'il devient nécessaire, pour la machine, de retourner chercher le train, ou la partie arrière du train, en quittant le poste de pilotage en avant, le mécanicien doit rester en possession du bâton pilote, tant que l'ensemble du train n'est pas sorti de la section.

(b) Après le coucher du soleil ou en temps de brouillard, de chute de neige ou de tempête de poussière, un feu rouge doit être placé sur le premier véhicule de la partie arrière par l'homme qui scinde le train. Dans le cas d'un train scindé par accident, le Chef de train, en charge de la partie arrière, doit placer un feu rouge sur le premier véhicule de la portion arrière du train scindé.

(c) Si la machine de renfort, à l'arrière d'un train, tombe en détresse, ou s'il devient nécessaire de scinder un train poussé par une machine de renfort en arrière le mécanicien de la machine de tête doit envoyer son chauffeur au mécanicien de la machine de renfort et obtenir, de lui, un ordre écrit autorisant le mécanicien de la machine de tête à revenir, du poste de pilotage en avant, pour rechercher le restant du train. La machine de tête doit alors se rendre au poste de pilotage en avant et, après avoir garé la partie avant du train, le mécanicien, après avoir informé le Chef de gare de ce qu'il a l'intention de faire,

[Ann. 1. 14 B]

et lui avoir montré l'ordre écrit, doit retourner chercher la partie arrière du train, et la machine en détresse, pour les sortir de la section.

(d) Si la machine de renfort tombe en détresse et que le train continue, par suite du fait que le mécanicien de la machine du train n'est pas au courant de la détresse de la machine de renfort, le chauffeur de la machine de renfort doit agir conformément à l'art 14, et la machine en détresse ne doit pas être remise en marche tant que la machine de secours n'est pas arrivée.

(e) Si le train est poussé par une machine de renfort à l'arrière, et si la machine du train tombe en détresse, de telle sorte que le train ne puisse plus continuer en avant, la machine de renfort doit ramener le train au poste de pilotage en arrière, mais le bâton pilote ne doit pas être rendu au Chef de gare, et doit au contraire être conservé par le mécanicien de la machine de renfort, qui retournera au secours de la machine en détresse, en suivant les instructions de l'art 14.

(f) A l'arrivée d'un train, ou après qu'un train a traversé sa gare, si le chef de gare a des raisons de croire qu'une partie du train manque, il ne doit pas remettre le bâton pilote dans l'appareil, ni lancer le signal "Train sorti de la section" mais il doit immédiatement prendre des mesures pour sortir de la section la partie manquante du train. Le bâton pilote doit être enfermé dans le coffre fort jusqu'à ce que la voie soit de nouveau libre, après quoi il

[Ann. 1. 14 B]

peut être remis dans l'appareil et le signal "Train sorti de la section" peut être lancé.

15.—(a) Pour prévenir tout retard, le train de secours parti pour rendre la voie libre doit être annoncé comme Train de voyageurs Express.

(b) La même procédure doit être adoptée à l'égard d'une machine allant remplacer une machine en détresse, ou d'une machine, avec ou sans train, quand elle est expédiée au secours de trains précédents, en cas de détresse ou d'accident.

(c) La machine doit porter les signaux de tête des trains de voyageurs express.

16.—(a) Si un Chef de gare Arrêt et examen aperçoit quelque chose d'anormal dans un train au de train. passage, soit des signaux d'alarme faits par un voyageur, des marchandises tombant sur la voie, un véhicule en feu, une boîte chauffante, ou autre irrégularité, sauf s'il s'agit de signaux de queue manquants, ou de trains scindés, pour lesquels cas il doit se référer aux art 18 et 19, il doit lancer, au Chef de gare du poste de pilotage en avant, le signal " Arrêtez et examinez le train " et, le Chef du poste de pilotage, en avant, doit accuser réception de ce signal et, immédiatement, présenter un signal d'arrêt pour arrêter le train venant du poste de pilotage, dont il a reçu ce signal. Le train une fois arrêté doit être soigneusement examiné et traité suivant le cas.

[Ann. 1, 15, 16]

(b) Si le Chef de gare qui a reçu le signal "*Arrêtez et examinez le train*", était dans l'impossibilité de reconnaître, après examen du train pour quoi le signal a été envoyé, il doit, si le prochain train roule dans la direction opposée prévenir le mécanicien du train des circonstances et lui enjoindre de marcher prudemment jusqu'au poste de pilotage voisin. Il doit aussi communiquer avec le Chef de gare qui lui a envoyé ce signal, afin que ce dernier puisse, si nécessaire prévenir le mécanicien du prochain train suivant.

(c) Le Chef de gare doit aussi, immédiatement, télégraphier ou téléphoner au poste de pilotage en avant la cause de l'envoi du signal "*Arrêtez et examinez le train*". Les Chefs de gare doivent avoir soin de bien observer chaque train, lorsqu'il passe, pour vérifier s'il y a nécessité apparente de le faire arrêter pour examen au poste de pilotage suivant.

(d) Si l'un des Chefs de gare avait des raisons de croire, dans le cas d'un véhicule déraillé ou de marchandises tombant du train, que la voie ait été endommagée, ou obstruée, il ne doit permettre à aucun train d'avancer dans la direction de l'obstruction, tant que la voie n'a pas été examinée et qu'il se soit assuré qu'elle est sûre pour le passage du train.

17.—S'il était nécessaire d'annuler le signal "*La voie est elle libre.*" ou le signal "*Train entre dans la section*" le chef de gare doit replacer le bâton pilote dans l'appareil et
[Ann. 1. 16, 17]

lancer le signal "Annulez", au poste de pilotage en avant, pour lequel signal il doit recevoir accusé de réception, et mention doit être faite sur le registre de la marche des trains de l'annulation du signal. Le signal "Annulez" ne doit être employé que si le signal "La voie est elle libre" a été accepté, ou qu'accusé de réception a été donné pour le signal "Train entre dans la section" et, seulement, dans les cas où un train a été annoncé au poste de pilotage en avant, et où il est jugé qu'un tel train ne marchera pas de façon normale.

18.—(a) Tous les trains et machines haut-le-pied porteront une lampe de queue à l'arrière, aussi bien le jour que la nuit, pour indiquer au Chef de gare qu'aucun véhicule ne s'est détaché pendant le parcours, et les Chefs de gare doivent soigneusement surveiller chaque train, lorsqu'il passe, et s'assurer, eux-mêmes, qu'il est complet avant de donner le signal "*Train sorti de la section*" au poste de pilotage en arrière.

Train passé
sans signaux
de queue.

(b) Si un train passait sans signaux de queue, le Chef de gare doit lancer le signal "*Train passé sans signaux de queue*". aux deux postes de pilotage de chaque côté du sien, mais ne doit pas remettre le bâton pilote dans l'appareil. Le Chef de gare, du poste de pilotage en avant, doit arrêter le train survenant et s'enquérir, auprès du Chef de train, si son train est complet. Si le train est complet, le Chef de gare doit lancer le signal "*Train sorti de la section*"

[Ann. 1. 17, 18]

et le Chef de gare, du poste de pilotage d'où a été lancé le signal "*Train passé sans signaux de queue*", doit alors remettre le bâton pilote dans l'appareil, puis lancer le signal "*Train sorti de la section*" à la gare en arrière. Si le Chef de gare apprend, lorsque le train passe sur la section en avant, ou au reçu de l'avis du poste de pilotage en avant, qu'une partie du train est restée en arrière, des mesures doivent être prises pour supprimer l'obstruction, la première machine disponible, à l'une des extrémités de la section de pilotage, étant détachée de son train dans le but de l'envoyer rendre la voie libre.

(c) Si la machine qui doit supprimer l'obstruction part de l'extrémité de la section où le bâton pilote est hors de l'appareil, le Chef de gare doit remettre ce bâton pilote au mécanicien, et lui recommander d'avancer avec précaution vers le ou les véhicules qui se sont détachés, et de les ramener à l'extrémité la plus convenable de la section.

(d) Si, cependant, la machine de secours doit partir de l'autre extrémité de la section, alors le bâton pilote (après que tous les arrangements ont été faits) doit être placé dans l'appareil, de sorte qu'un bâton puisse être retiré à l'autre extrémité de la section, pour permettre à la machine de secours d'aller chercher le ou les véhicules qui se sont détachés, et de les ramener à l'extrémité la plus convenable de la section.

[Ann. 1. 18]

(e) Dans l'un ou l'autre cas les Chefs de gare, à chaque extrémité de la section, doivent communiquer entre eux et arriver à s'entendre clairement sur les moyens de supprimer l'obstruction.

(f) La machine envoyée dans la section pour supprimer l'obstruction doit être traitée comme il est dit à l'art 14.

(g) Si un train passe avec un signal de queue éteint, lorsqu'il devrait être allumé, et si le Chef de gare peut parfaitement apercevoir la lampe et est ainsi assuré que le train est passé complet, il doit lancer le signal "*Train sorti de la section*" au poste de pilotage en arrière, et le signal "*Train passé sans signaux de queue*" (9 coups consécutifs) lancé au poste de pilotage en avant, et aussi télégraphier, ou téléphoner, au poste de pilotage en avant, pour dire que le signal de queue ne manque pas, mais est éteint. Dans ce cas il ne sera pas nécessaire, pour le Chef de gare, lançant ou recevant le signal, d'arrêter tout train roulant dans la direction opposée, mais le Chef de gare, en avant, doit arrêter le train approchant et aviser le Chef de train des circonstances.

19.—Ce signal doit être lancé au
Train scindé poste de pilotage en avant,
 dans le cas où un Chef de
gare s'aperçoit qu'un train s'est scindé,
et roule divisé, en deux ou plusieurs
parties. Si le train poussé par une machine
de renfort à l'arrière, roule sur une pente,
ou, si la voie est en palier, ou, entre

[Ann. 1. 18, 19]

courtes sections, lorsque l'arrêt de la première partie ferait courir le risque d'une collision avec la seconde partie, le Chef de gare, recevant ce signal, si la ligne sur laquelle le train scindé roule était libre en avant pour lui permettre d'avancer, et que permission n'ait pas été donnée à un train d'approcher en venant de la direction opposée, ne doit pas présenter de signaux d'arrêt, à la première partie du train, mais présenter au mécanicien un signal vert, drapeau ou feu, suivant le cas, et agiter ce signal doucement de part et d'autre.

Le mécanicien, en apercevant le signal vert agité doucement, de part et d'autre du signaleur, comprendra que son train est scindé, et devra redoubler de prudence en recherchant du regard la seconde partie et, à moins qu'il ait des raisons de croire que la voie n'est pas libre en avant il ne doit pas arrêter la partie attachée à sa machine, jusqu'à ce qu'il ait l'assurance que la partie arrière ait été arrêtée ou roule très lentement. Il doit, cependant, observer et respecter tous les signaux qui peuvent lui être faits. Si la voie n'était pas libre sur la section en avant le Chef de gare doit maintenir les signaux à l'arrêt devant le prochain train survenant. Aussitôt que la première partie du train est passée, le Chef de gare, lançant et recevant le signal "Train Scindé" doit prendre les mesures convenables pour arrêter la seconde partie, et placer des pétards sur les rails pour attirer l'attention du Chef de train, ou du

[Ann. 1. 19]

mécanicien de la machine de renfort, s'il y a une machine de renfort à l'arrière.

(b) Si le train scindé roule sur une rampe et n'est pas poussé par une machine de renfort, en arrière, le Chef de gare recevant le signal doit présenter un signal d'arrêt au train pour l'arrêter. La première partie du train scindé, lorsqu'elle est arrêtée doit être garée sur une voie de garage, aussi rapidement que les circonstances le permettront, ou, autrement, dirigée de façon à prévenir toute collision avec la seconde partie.

(c) Aucun train ne doit être autorisé à entrer sur la section, jusqu'à ce qu'il ait été reconnu que la voie sur laquelle il doit rouler n'est pas obstruée.

(d) Si un train se scindait au départ, et que le mécanicien parte avec la première partie du train en abandonnant la partie arrière arrêtée, le signal "*Arrêtez et examinez le train*" doit être lancé au poste de pilotage en avant et non le signal "*Train scindé*".

20.—Ce signal doit être utilisé pour empêcher que des trains importants soient retardés par des trains moins importants. Lorsqu'avant d'

avoir reçu le signal "*Train sorti de la section*" du poste de pilotage en avant, pour le dernier train, le Chef de gare reçoit un signal du poste de pilotage en arrière pour un train plus important, le signal "*Évitement*" doit être lancé au poste de pilotage en avant, et le Chef

[Ann. 1. 19, 20]

de gare de ce poste, en recevant ce signal, doit prendre les mesures nécessaires pour rendre la voie libre afin de prévenir tout retard au second train. Les Chefs de gare lançant et recevant le signal "Évitement" doivent en faire mention sur le registre de la marche des trains.

21.—(a) Si un véhicule, train ou partie de train partait en dérive, le Chef de gare, apercevant le train ou les véhicules en dérive, doit aviser le Chef de gare du poste de pilotage voisin vers lequel le véhicule, train ou partie de train se dirige, en lançant le signal "*Obstruction Danger*" et en recevant l'accusé de réception de ce signal lancer le signal "*Véhicules en dérive*". Le Chef de gare du poste de pilotage recevant ces signaux doit immédiatement présenter le signal d'arrêt, pour arrêter tout train prêt à pénétrer sur la même voie, et prendre toutes autres mesures qui peuvent être nécessaires, telle que aiguillage des véhicules ou train en dérive sur une autre voie ou sur un garage, suivant ce qui paraîtrait le plus recommandable en la circonstance.

(b) Si le Chef de gare était dans l'impossibilité de prendre ces mesures de protection, il doit lancer les signaux "*Obstruction Danger*" et "*Véhicules en dérive*" au poste de pilotage voisin. Il doit aussi placer des pétards sur les rails.

(c) Le Chef de gare recevant ces signaux ne doit pas permettre à un train de pénétrer sur la section (sauf dans les cas prévus au paragraphe d de l'art 12)

[Ann. 1. 20, 21]

jusqu'à ce qu'il se soit assuré que la voie sur laquelle les véhicules en dérive ont passé n'est pas obstruée, et un train de secours, ou autre train allant au secours, ne doit pas être autorisé à pénétrer sur la section avant d'avoir l'assurance que les véhicules en dérive sont arrêtés et immobilisés. Le train de secours, ou autre train allant au secours, doit être annoncé d'accord avec l'art 14.

(d) Si un Chef de gare recevant le signal "*Véhicules en dérive*" avait déjà obtenu un bâton pilote, pour un train se rendant au poste de pilotage en avant, il doit immédiatement remettre le bâton pilote dans l'appareil et lancer le signal "Annulez". Si le train est déjà parti, et qu'il réussisse à l'arrêter, il doit reprendre le bâton pilote du mécanicien et le replacer comme dit ci-dessus. Si le train est déjà en dehors des aiguilles lorsqu'il est arrêté, il doit être ramené *sur la voie d'évitement*.

22.—(a) Dans le cas de dérangement de l'appareil de pilotage électrique, entre deux postes de pilotage, des mesures doivent être immédiatement prises pour faire réparer le dérangement par l'agent en charge de la ligne; si celui-ci n'est pas immédiatement disponible, la circulation des trains sur la section doit être réglée par un agent Pilote.

(I) Si un bâton pilote est sorti de l'appareil il doit être remplacé avant d'enlever les scellés de l'instrument, mais, si ceci ne peut être effectué, le bâton

[Ann. I. 21, 22]

pilote doit être enfermé dans le coffre fort, jusqu'à ce qu'il soit pris en charge par l'électricien ; le Chef de gare, à l'autre extrémité de la section, doit être informé et le mécanicien doit remettre un avis au Chef de gare de l'autre extrémité de la section confirmant que ceci a été fait.

(II) Le Chef de gare, à l'autre extrémité de la section, ne doit permettre à aucun train de quitter sa gare, pour une gare ou le bâton pilote ne peut être remis dans l'appareil, tant qu'il n'a pas reçu confirmation écrite de ce que le bâton pilote est enfermé.

(III) Les Chefs de gare doivent aviser le mécanicien, et le Chef de train en charge de chaque train, des circonstances, et aussi envoyer un télégramme à tous les intéressés et un procédé semblable doit être adopté lorsque le service du bâton pilote électrique est repris.

(b) Si le télégramme ou le téléphone de même que les appareils de pilotage sont dérangés, et que les Chefs de gare, à chaque extrémité de la section, soient dans l'impossibilité de communiquer l'un avec l'autre, les Chefs de gare ou autres agents responsables, aux deux extrémités de la section, doivent arranger un service de pilote, mais aucune personne, au dessous du rang de Chef de gare, n'est autorisée à faire fonctions de pilote.

[Ann. 1. 22]

(I) L'Inspecteur du Mouvement, ou autre agent responsable, qui entreprend de faire les arrangements nécessaires pour organiser le service de Pilote, doit remplir trois des imprimés (voir spécimen) prévus pour l'établissement du service de pilotage, par pilote, pendant la durée du dérangement des appareils ; un de ces imprimés doit être remis au Chef de gare du poste de pilotage qui se trouve à l'extrémité de la section, du côté de l'Inspecteur, et les deux autres remis au Pilote.

(II) Les Pilotes nommés à chacune des deux gares extrêmes de la section, doivent, d'abord, s'assurer que le Chef de gare, d'où ils partent, a bien reçu l'imprimé dûment rempli et, aussi, que le Chef de gare sait parfaitement qu'aucun train ne doit pénétrer dans la section, avant que le pilote ne soit revenu ; les pilotes doivent ensuite se rendre, aussi rapidement que possible, à l'autre extrémité de la section, ou jusqu'à ce qu'ils se rencontrent, en utilisant, dans ce but, les meilleurs moyens de transport à leur disposition, mais sans se servir d'une machine ou de tout autre véhicule qu'un trolley, sauf dans le cas où un bâton pilote est sorti de l'appareil, et se trouve aux mains du pilote, et dans le cas où un bâton peut être retiré de l'appareil, à l'extrémité de la section où se trouve le pilote.

[Ann. I. 22]

(III) Lorsqu'ils se rencontrent les pilotes doivent se rendre ensemble à la plus proche, ou à l'extrémité la plus convenable de la section. Le

Procédure après rencontre des pilotes.

pilote qui revient au poste de pilotage, d'où il est parti, doit obtenir l'imprimé qui a été remis au Chef de gare et le retourner, ainsi que deux autres en sa possession, au Chef de gare ou autre agent qui les a remplis et, ce dernier doit immédiatement, les annuler, en inscrivant dessus la mention "Annulé". L'autre Pilote doit alors remettre un de ses imprimés au Chef de gare comme il est dit ci-dessus, s'assurer que le bâton pilote et les plaques sont bien enfermés, que le bâton pilote électrique ne fonctionne pas, et faire fonctions de pilote dans les conditions suivantes :

(IV) Le Pilote doit informer le mécanicien, et le Chef de train en charge de chaque train, des circonstances et, lorsque c'est possible, accompagner chaque train et circuler strictement d'accord avec l'horaire.

(V) Lorsqu'il est nécessaire de faire partir deux, ou plusieurs trains, d'une extrémité de la section sous son contrôle, et avant qu'un train ne soit parti de l'autre extrémité, le Pilote doit remettre, au mécanicien en charge de chaque train qu'il n'accompagne pas, un bulletin pilote (voir spécimen) convenablement rempli et signé. Le Pilote doit, personnellement, faire partir

[Ann. 1. 22]

ces trains et accompagner, lui-même, le dernier train. Les bulletins remis, dans ces cas, s'appliqueront seulement à un simple trajet, d'une extrémité à l'autre de la section où ils doivent, alors, être remis au Chef de gare qui doit les annuler, en inscrivant le mot " *Annulé* ", en travers, et, après la reprise normale du service, ces bulletins doivent être adressés au Chef du Mouvement, avec un rapport donnant tous les détails.

(VI) Après avoir remis un bulletin, ou fait partir un train qu'il n'accompagne pas, le Pilote ne doit permettre à aucun autre train d'entrer dans la section avant que le temps nécessaire au train précédant, pour sortir de la section, ne se soit écoulé.

Espacement
des trains.

(VII) Lorsqu'un train doit être admis dans une section, après les intervalles de temps décrits ci-dessus, le Pilote doit, après avoir arrêté ce train, commander au Mécanicien d'avancer avec précaution.

Avis au
mécanicien.

(VIII) Lorsqu'un train doit s'arrêter à une halte intermédiaire à laquelle il n'y a pas de signaux fixes, le Pilote doit accompagner ce train.

Arrêt aux
Haltes.

NOTE.—S'il n'y a pas de bâton pilote sorti de l'appareil, au moment où le dérangement survient, il sera généralement trouvé plus avantageux, pour le Chef de gare à l'extrémité de la section opposée à celle où le train attend, d'organiser le service de pilote, car, dans ce

[Ann. 1. 22]

cas, le Pilote aura seulement à parcourir une fois la section dans la direction de la gare où attend le train.

(IX) Si le pilote quitte son service, de nouveaux imprimés doivent être créés sur lesquels le nom du nouveau pilote doit être inscrit. Les nouveaux imprimés doivent être délivrés, et substitués aux anciens, par le nouveau Pilote, et les signatures nécessaires doivent être données, de nouveau, sur les nouveaux imprimés. Il doit, en même temps, retirer les anciens imprimés.

(X) La création de nouveaux imprimés doit être seulement faite par la personne qui a organisé le service du Pilote, et à qui le nouveau Pilote doit, ensuite, rendre les anciens imprimés.

(XI) Après qu'un pilote a été remplacé par un autre, le pilote qui a été remplacé ne peut monter de nouveau sur une machine avant d'avoir repris son service de pilote.

(XII) Si le Chef de gare était changé, durant le temps où le Pilote fonctionne, l'agent prenant le service doit être mis au courant, par l'agent quittant le service, des dispositions prises, et de la personne désignée comme Pilote. Il doit, avant de prendre charge, contresigner l'imprimé détenu par le Pilote.

[Ann. 1, 22]

(XIII) Lorsque l'appareil de pilotage est réparé et de nouveau prêt à fonctionner, le Pilote doit retirer l'avis du service de Pilotage à une extrémité de la section, prendre le bâton pilote, s'il y en a en dehors de l'appareil, et le porter, de cette extrémité à l'autre extrémité de la section et, après l'avoir remis au Chef de gare et retiré l'avis du service de Pilotage, la circulation des trains sera reprise dans les conditions prévues aux Règles et Règlements, et tous les imprimés, créés pour le service de Pilotage par Pilote, sont recueillis et envoyés au Chef du Mouvement.

(XIV) Si l'appareil de pilotage est réparé, après que le Pilote, avec son avis de service de pilotage, a quitté la gare, par laquelle il a été désigné, et avant qu'il ait atteint la gare suivante, où le dérangement s'est produit, aucun train ne doit être autorisé à pénétrer sur la section avant que le pilote n'arrive.

(XV) Les Chefs de gare ne doivent, sous aucun prétexte, effacer leurs signaux pour permettre à un train de pénétrer sur une section où la circulation est assurée par un pilote, sauf sur instructions du Pilote et en sa présence.

NOTE.—Le Pilote doit porter un insigne distinctif qui, jusqu'à ce que l'insigne régulier puisse être obtenu, doit être un drapeau rouge noué autour de son bras gauche. L'insigne régulier est un brassard rouge avec le mot "Pilote" inscrit en lettres blanches.

[Ann. 1. 22]

23.—(a) Les heures à laquelle tous les signaux sont lancés et reçus doivent être lisiblement inscrites, à l'encre, sur le registre de marche des trains et le Chef de gare doit parapher chaque inscription.

Notation de l'heure de réception et d'envoi des signaux.

(b) Aucuns grattages ne doivent être faits et, si une note incorrecte est faite, une barre doit être légèrement tirée au dessus, afin qu'on puisse toujours lire la note originale et la correction portée au dessus, ou, dessous, et paraphée.

(c) En notant l'heure de réception et d'envoi des signaux, les fractions de minutes inférieures à une demi minute doivent être négligées, et celles supérieures à une demi minute comptées pour une minute, ainsi 15 minutes $\frac{1}{4}$ compteront pour 15 minutes et 15 minutes $\frac{1}{2}$ compteront pour 16 minutes.

(d) Le Chef de gare, ou Signaleur qui enregistre un train, doit continuer son service jusqu'à ce que toutes les notes relatives à ce train soient faites; lorsqu'un Chef de gare, ou signaleur, quitte le service, il doit noter le fait dans la colonne "Observations" en face de la dernière note relative au dernier train faite par lui.

(e) Le Registre de la marche des trains ne doit, sous aucun prétexte, sortir du bureau du Chef de gare ou de la Cabine.

(f) Les Registres de la marche des trains doivent être régulièrement examinés par les Inspecteurs du Mouvement,

Contrôle de Registre de la marche des trains.

[Ann. 1. 23]

toutes les fois qu'ils se trouvent à un poste de bloc, et ils doivent contresigner le registre toutes les fois, qu'ils l'examinent. En particulier, les numéros des bâtons pilotes dans l'appareil doivent être contrôlés, avec les chiffres du Registre, et tout emploi irrégulier du bâton pilote peut immédiatement être découvert par ce moyen.

24.—(a) Ce signal doit être effectué régulièrement chaque matin et, aussi, après un orage, pour vérifier si les cloches et les appareils sont en bon ordre et seulement lorsqu'aucun train n'a été annoncé.

Essai des cloches et indicateurs.

(b) Un bâton pilote doit également être retiré et remplacé par le Chef de gare, à chaque extrémité de la section.

25.—Les Chefs de gare recevant ce signal sur les instruments télégraphiques (voir art 95 du livret des Règles et Règlements) doivent le communiquer aux haltes qui ne le reçoivent pas en donnant ce signal par la cloche. Les Chefs de gare doivent régler leurs horloges d'accord avec ce signal.

Signal de l'heure.

26.—Les signaux doivent être essayés aussitôt après que les Chefs de gare changent de service, dès que le service des trains le permet, et, si le fil a besoin d'être réajusté le Chef de gare doit veiller à ce que cela soit fait. Les signaux ne doivent pas être essayés après que le signal "La voie est elle libre" a été reçu, pour un train sur la voie à laquelle ils se rapportent.

Essai des Signaux.

[Ann. 1. 23, 24, 25, 26]

27.—En se référant aux art 12, 12 A, 16, 18, 19 et 21, Voies parallèles. lorsqu'il y a des voies parallèles, les mesures nécessaires doivent être prises pour arrêter, ou prévenir, les trains roulant sur toute voie qui pourrait éventuellement être obstruée comme résultat de ce qui est arrivé.

28.—Les trains mixtes transportant des voyageurs et des marchandises doivent être annoncés et traités comme des trains de voyageurs à marche lente. Trains mixtes.

29.—En arrivant à un garage extérieur à une station dont les aiguilles sont contrôlées par le bâton pilote, ou la tablette, le mécanicien doit remettre le bâton pilote, ou la tablette, au Chef de train, ou à l'agent en charge du garage, pour permettre de verrouiller les aiguilles; lorsque les manoeuvres nécessaires ont été terminées, et que les aiguilles ont été replacées dans la position normale, permettant le passage des trains sur la voie principale, le Chef de train ou l'agent en charge du garage, doit rendre le bâton pilote au mécanicien, et ce dernier ne peut continuer sa marche tant qu'il n'a pas repris possession du bâton pilote. Contrôle des garages par bâton pilote.

30.—(a) Si un bâton pilote était si endommagé qu'il ne puisse être remis dans l'appareil, l'électricien doit être immédiatement appelé et, dès son arrivée, Avarie ou perte du bâton pilote.

[Ann. 1. 27, 28, 29, 30]

doit, en présence du Chef de gare, ou autre agent en charge, réajuster l'appareil, de façon à permettre le fonctionnement du bâton pilote électrique, malgré l'absence du bâton endommagé qui doit être emporté par l'électricien, pour être réparé (voir note ci-dessous au sujet du bâton pilote). Jusqu'à ce que l'électricien arrive et que l'appareil ait été réparé, aucun train ne doit être autorisé à rouler sur la section intéressée, sauf d'accord avec les instructions prévues pour assurer le service par agent Pilote. (voir art 22)

NOTE.—S'il était nécessaire de retirer un second bâton pilote, pour mettre l'appareil en phase, l'électricien doit prendre ce second bâton et l'enfermer jusqu'à ce que le bâton endommagé soit réparé, et alors les deux bâtons doivent être replacés dans l'appareil, à l'endroit où ils sont le plus nécessaires.

(b) Si un bâton pilote était endommagé après qu'il ait été retiré, et avant qu'il ne soit parti sur la section en avant, le train pour lequel il a été retiré ne doit pas être retenu, pour attendre le service du pilote, à moins qu'il ne soit nécessaire de le faire pour éviter un retard, mais il doit être expédié avec le bâton pilote endommagé et l'électricien immédiatement mandé. Lorsqu'un bâton pilote est endommagé et ne peut passer dans l'instrument, il peut être utilisé par le Pilote, pour prendre une machine ou un train, et se rendre à l'autre extrémité de la section dans le but d'établir le pilotage. Le pilote doit garder le bâton en sa possession d'accord avec l'art 22. b. (II)

[Ann. 1. 30]

(c) Si un bâton pilote était perdu, le service sur voie unique doit être réglé par le Pilote, d'accord avec l'art 22, jusqu'à ce que toutes enquêtes et recherches possibles aient été faites pour retrouver le bâton pilote et, lorsqu'il a été établi sans le moindre doute qu'il ne peut être retrouvé, l'électricien doit être appelé, et l'appareil rétabli, par lui, de façon à permettre la reprise du service normal. Dans le cas où le bâton pilote serait ensuite retrouvé, il doit être gardé par le Chef de gare ou autre agent en charge, et soigneusement enfermé dans le coffre fort, jusqu'à ce que l'électricien puisse le remettre dans l'appareil.

31.—(a) Sur les sections de bâton pilote où roule un nombre de trains plus grand dans une direction que dans la direction opposée, ce qui a pour résultat d'annuler les bâtons pilotes à une des extrémités de la section, les bâtons pilotes doivent, lorsque cela devient nécessaire, être transférés, par l'électricien, de l'appareil où ils se sont accumulés, à l'appareil correspondant à l'autre extrémité de la section. Avant de retirer les bâtons pilotes, l'électricien doit aviser le Chef de gare à l'autre extrémité qu'il va se livrer à cette opération, en lançant le signal prescrit à ce sujet. Le nombre de bâtons pilotes retirés par l'électricien doit toujours être un nombre pair c'est-à-dire 2, 4, 6, et ainsi de suite et doit être enregistré, par lui, sur le livre de pilotage prévu à cet effet, et le Chef de gare doit signer, en regard, et inscrire l'heure à laquelle l'opération a eu lieu; l'électricien doit garder en sa possession l'ensemble des

[Ann. 1. 30. 31]

bâtons pilotes qu'il a retirés jusqu'à ce qu'il les ait placés dans l'appareil à l'autre extrémité de la section.

(b) Le Chef de gare du poste de pilotage auquel les bâtons pilotes sont transférés doit, après avoir obtenu le bâton pilote du mécanicien du train, et l'avoir replacé dans l'appareil, comparer, immédiatement, le nombre noté sur le registre de l'électricien avec le nombre de bâtons reçus et, lorsqu'il s'est assuré, lui-même, que ce nombre est correct, et que tous les bâtons ont été placés dans l'appareil, il doit signer le registre et noter l'heure à laquelle l'opération a eu lieu.

(c) Lorsqu'un appareil contient moins de six bâtons, l'Inspecteur du Télégraphe doit être avisé pour que le transfert nécessaire soit effectué.

(d) Les clés qui ouvrent les appareils doivent être conservées par l'électricien et lui seul doit ouvrir les appareils, dans tous les cas. Les appareils sont aussi scellés et plombés et les sceaux doivent être brisés et remplacés par l'électricien.

(e) Le Chef de gare doit appeler l'électricien, ou l'Inspecteur du Télégraphe, par dépêche, et envoyer une copie de son télégramme au Chef du Mouvement et à l'Ingénieur Electricien, et ce télégramme doit donner les raisons pour lesquelles l'électricien ou l'Inspecteur des Télégraphes est requis ainsi :

- (I) Bâton pilote endommagé
- (II) Bâton pilote perdu
- (III) Appareil dérangé
- (IV) Egaliser les bâtons pilotes

[Ann. 1. 31]

suivant le cas. L'électricien, ou l'Inspecteur des télégraphes, se rendra à cet appel par premier train après réception de la dépêche.

(f) L'électricien notera l'heure, à laquelle l'appareil est remis en ordre, sur le registre de la marche des trains.

(g) Sauf l'électricien ou l'Inspecteur des Télégraphes, aucun membre du personnel n'est autorisé à ouvrir les appareils pour quelque raison que ce soit.

32.—Lorsqu'ils échangent des bâtons pilotes à la main, les mécaniciens doivent avoir soin de ne pas dépasser la vitesse de quinze kilomètres à l'heure.

**Plaque ou Bâton-pilote électriques-
Exploitation sur voie unique par Agent-Pilote
en cas d'obstruction.**

L'imprimé, dont ci-dessous modèle, devra être rempli toutes les fois où il sera, temporairement, nécessaire d'assurer la circulation sur voie unique à l'aide d'un homme-pilote.

Gare de.....
A..... Le.....192...

La voie unique étant obstruée entre.....et.....
la circulation des trains entre.....
et le lieu de l'obstruction sera réglée par Pilote, conformément à l'article 14 A, des Règlements sur la circulation des trains roulant sur voie unique avec Plaque ou Bâton-pilote électrique.

[Ann. 1. 31, 32]

M.....fera fonction de Pilote et devra accompagner chaque train entre la gare de..... et l'obstruction.

L'annonce télégraphique des trains doit être suspendue sur la section obstruée.

Cet ordre reste en vigueur jusqu'à ce qu'il soit retiré par le Pilote.

Signé :.....

(1) Noté par..... Heure.....
au lieu de l'obstruction

(1) Noté par..... Heure.....
Gare ou Cabine

Noté par..... Pilote

(1) Ces signatures doivent être données sur l'exemplaire conservé par le pilote qui doit, de son côté, signer tous les exemplaires qu'il distribue.

Six de ces imprimés devront être gardés en bonne place par chaque poste de pilotage, de façon à pouvoir être utilisés à toute heure du jour et de la nuit.

Un exemplaire de cet imprimé doit être délivré au Chef de gare chargé du poste de pilotage où le service du Pilote doit commencer, le deuxième doit être conservé par le Pilote, le troisième doit être transmis par le Pilote à la personne en charge de l'obstruction. S'il y a une halte intermédiaire, la personne chargée de cette halte recevra une copie de cet imprimé.

[Ann. 1.]

Les Chefs de gare, et autres Agents en Service, qui reçoivent un imprimé sont responsables de mettre immédiatement le personnel de leur gare au courant des circonstances et l'instruire de ses devoirs et obligations.

De l'autre côté de l'obstruction, la ligne sera exploitée sous le régime du Bâton Pilote comme prescrit par l'article 14 A.

**Circulation sur voie unique par
homme Pilote pendant le dérangement des
appareils de Pilotage.**

Cet imprimé doit être rempli et utilisé toutes les fois qu'il sera, temporairement, nécessaire d'assurer la circulation par un Pilote, par suite de dérangement aux appareils de Pilotage.

Gare de.....

A..... Date: le.....192...

L'appareil de Pilotage électrique entre et étant dérangé, toute la circulation entre ces deux postes sera assurée par un Pilote, d'accord avec l'article 22 du Règlement sur l'Annonce des trains circulant sur Voie Unique sous le régime du Bâton Pilote Electrique ou Plaque Pilote électrique.

M.....fera fonction de Pilote et aucun train ne pourra s'engager sur la Section précitée sans qu'il

[Ann. 1.]

soit *Présent* et ait personnellement donné l'ordre de départ aux trains.

Cet ordre restera en vigueur tant qu'il ne sera pas retiré par le Pilote.

Signé

x Noté

Gare de.....Date.....

x Noté par

Gare de.....Date.....

Noté par.....(Pilote).....

(x) Ces signatures doivent être données seulement sur l'exemplaire conservé par le Pilote.

Six de ces imprimés doivent être gardés en bonne place par chaque Poste de Pilotage, de façon à pouvoir être utilisés à toute heure du jour et de la nuit.

Avant la mise en vigueur de la circulation par Pilote, un exemplaire de cet imprimé doit être signé, par l'agent en charge de chaque Poste de Pilotage, où les appareils sont dérangés et il sera conservé par l'agent pilote. Celui doit veiller à ce que chacun des agents signant l'imprimé garde une copie pour lui-même.

Le Chef de gare et autres agents en service qui reçoivent cet imprimé seront responsables de mettre immédiatement le personnel de leur gare au courant des circonstances, et de l'instruire de ses devoirs et obligations.

[Ann. 1.]

BULLETIN PILOTE.

Recto du Bulletin

Chemin de fer de.....

BULLETIN PILOTE

Pour être utilisé conformément à l'article 22 du Règlement sur la circulation des trains sur Voies Uniques exploitées sous le Régime de Plaque ou Bâton Pilote Electriques.

Train No.....

Au Chef de Train et au Mécanicien du Train No.....

Vous êtes autorisés à avancer depuis jusqu'à.....
le Pilote accompagnant.

Signature du Pilote.....

Date.....

(Le Chef de gare lira les instructions au verso)

Verso du Bulletin

Ce bulletin doit être remis par le mécanicien, immédiatement après son arrivée, à l'agent en charge du Poste de Pilotage où il a été autorisé à se rendre, le Chef du Poste disposera de ce bulletin suivant les instructions du Chef du Mouvement.

Instructions au Chef de Gare.....

.....
.....
.....
.....
.....

[Ann. 1.]

ANNEXE II

CODE DES LOIS ET REGLES
SUR LA SIGNALISATION DES TRAINS
SUR DOUBLE VOIE DES GHEMINS
DE FER EXPLOITES SOUS LE
REGIME DU BLOC-SYSTEME
AVEC ENCLENCHEMENTS

BLOC—SYSTEME

NOTE:—Cette annexe sera publiée aussitôt que la Sous-Commission de Signalisation sur Double Voie aura recommandé le type des Appareils à adopter par les Chemins de fer de l'Etat Chinois.

ANNEXE III

INSTRUCTIONS POUR LA PROTECTION

DES NETTOYEURS DE VOITURES,

VISITEURS, AJUSTEURS DE FREIN

ET AUTRES OUVRIERS TRAVAILLANT

SUR LES VOITURES A VOYAGEURS

OU WAGONS DE MARCHANDISES.

ANNEXE III

INSTRUCTIONS A

OBSERVER POUR LA PROTECTION DES NETTOYEURS, LAMPISTES ET AUTRES AGENTS TRAVAILLANT SUR LE MATERIEL A VOYAGEURS.

A.—(1) Avant que l'un des agents,
Rames sans machine. ci-dessus mentionnés, com-
mence à travailler à l'exté-
rieur des voitures, stationnant sur toute
voie principale ou garage, un drapeau
rouge le jour, un feu rouge la nuit, ou
en temps de brouillard, de neige ou de
tempête de poussière doit être placé à
l'extrémité du dernier véhicule, dans la
direction d'où des wagons pourraient être
manoeuvrés contre ceux où les hommes
travaillent. S'il est possible que des wagons
soient manoeuvrés contre les deux extrê-
mités des voitures où les hommes travail-
lant, les précautions ci-dessus doivent être
prises à chaque extrémité.

(2) Si les voitures stationnent sur
une voie adjacente à une voie de circulation,
le drapeau rouge, ou le feu rouge doit
être placé sur le côté le plus éloigné de
la voie de circulation. Lorsque les voi-
tures sont à quai, le drapeau, ou la
lanterne, doivent être fixés du côté du
quai.

(3) Tout nettoyeur ou lampiste
est responsable de veiller à ce qu'il soit
protégé par un drapeau rouge, ou un
feu rouge, avant de commencer son travail,

[Ann. 3. A.]

d'accord avec les règles précédentes ; mais si plusieurs hommes, ou plusieurs équipes d'hommes, se trouvaient séparément au travail, sur les mêmes voitures, ou sur la même voie ou garage, chaque homme, ou équipe d'hommes, doit être séparément protégé. Tout homme travaillant seul, ou, lorsque plusieurs hommes sont occupés, celui qui les commande sera rendu responsable de l'exécution de ces instructions.

(4) L'homme chargé du travail, ou l'homme travaillant isolément doit, avant de commencer le travail, s'assurer, lui-même, qu'aucune manoeuvre en cours s'intéresse les voitures sur lesquels il doit travailler.

(5) Lorsque des voitures garées sur un garage adjacent à une voie de circulation, ou sur une voie de circulation adjacente à une autre voie de circulation, doivent avoir les panneaux extérieurs nettoyés, les échelles, ou tréteaux ne doivent pas être utilisés sur le côté des voitures adjacent à la voie de circulation, excepté sur l'autorisation du Chef du Trafic ou du Chef de la Traction.

B.—Les trains de voyageurs ou Rames attelées. voitures ne doivent pas être manoeuvrés tandis que des hommes travaillent sur le toit des voitures.

C.—(1) Tant que le drapeau rouge ou le feu rouge est présent, Instructions générales. les voitures ainsi protégées ne doivent pas être manoeuvrées, ni d'autres être manoeuvrées contre celles-ci,

[Ann. 3 A.B.C.]

jusqu' à ce que le drapeau ou le feu ait été enlevé. Les personnes responsables du départ des trains de voyageurs doivent avoir soin de voir qu'aucun drapeau, ou feu rouge, n'existe, avant de donner le signal de départ du train.

(2) Les hommes de la machine et les agents de manoeuvre sont particulièrement prévenus de s'assurer, eux-mêmes, au moment où ils accostent, et avant de venir en contact avec les voitures arrêtées à quai, ou sur d'autres voies, ou garages, et avant de refouler, ou d'attacher, ou de détacher des voitures des trains à quai qu'aucun drapeau rouge ou feu rouge n'est présenté.

(3) Les hommes de manoeuvres et autres agents doivent faire particulièrement attention, lorsqu' ils effectuent des manoeuvres sur une voie adjacente à celle occupée par des voitures sur lesquels des hommes travaillent.

(4) La lanterne, ou drapeau, présenté pour la protection des hommes, doit être enlevé seulement après que le travail a été complété, ou a été suspendu, pour laisser manoeuvrer les voitures, et l'homme, avant de retirer la lanterne, ou le drapeau, doit s'assurer, lui-même, que les hommes intéressés sont à l'abri du danger.

(5) Les nettoyeurs de voitures, et autres agents, ne doivent pas passer sous, sur, ou entre les tampons des voitures, ni entre les heurtoirs et la plus proche voiture. Lorsque la distance qui les sépare est inférieure à une longueur de voiture. Lorsque c'est nécessaire, les hommes peuvent passer à

[Ann. 3.]

travers un fourgon, ou une voiture de troisième classe, mais ils doivent prendre soin de fermer les portes derrière eux.

(6) Il est formellement interdit aux nettoyeurs de voitures et autres agents de se tenir sur les voies, entre les voitures, ou entre une voiture et un heurtoir, à moins d'être convenablement protégés d'accord avec les instructions ci-dessus.

(7) L'attention du personnel intéressé est spécialement attirée sur l'art 272 du livret des Règles et Règlements

INSTRUCTIONS A OBSERVER POUR LA PROTECTION DES AJUSTEURS DE FREINS, RELEVEURS, REPARATEURS ET AUTRES AGENTS TRAVAILLANT SUR LE MATERIEL A VOYAGEURS OU A MARCHANDISES.

A.—Sur les voies de garage des ateliers de réparation, et sur les voies spécialement désignées pour recevoir des voitures, ou wagons, à réparer, et où la protection est assurée contre les manoeuvres au moyen de cadenas et de clef.

(1) Les aiguilles conduisant aux voies de garages, ci-dessus mentionnées, doivent être verrouillées de façon à protéger les hommes travaillant sur la voie de garage.

(2) Avant de commencer tout travail sur une telle voie de garage, il est du devoir de l'ouvrier, ou de l'homme en charge, là où plusieurs hommes travaillent, d'examiner les aiguilles donnant accès au

[Ann. 3.]

garage, et de s'assurer, lui-même, qu'elles sont solidement verrouillées, de telle façon qu'une manoeuvre ne puisse être faite sur la voie de garage, sur laquelle ils ont l'intention de travailler.

(3) Si les aiguilles n'étaient pas convenablement verrouillées, de façon à assurer la protection nécessaire, l'Inspecteur, le Chef de gare ou autre agent en charge des manoeuvres doit être avisé, et les aiguilles verrouillées avant que le travail de réparation ne soit commencé.

(4) Avant de verrouiller l'aiguille d'une telle voie de garage, dans le but d'effectuer des manoeuvres, ou de permettre le placement ou le retrait de véhicules sur le garage, il doit être vérifié si aucune personne n'est occupée aux véhicules qui s'y trouvent, et le verrou ne doit pas être retiré, tant que ces hommes n'ont pas été prévenus de se mettre à l'abri, et ceux-ci ne doivent reprendre le travail qu'après nouveau verrouillage des aiguilles.

B.—(1) Avant de commencer le travail il est du devoir de l'ouvrier, ou de l'homme en charge, là où plusieurs ouvriers sont occupés, d'aller trouver l'Inspecteur, le Chef de gare, le Chef de Section ou autre personne en charge de la voie ou des garages, pour l'aviser du travail à exécuter, et obtenir sa permission de l'effectuer.

Sur voies de garages ou autres que celles ci-dessus.

(2) Un drapeau rouge le jour, ou un feu rouge la nuit, ou en temps de brouillard, neige, ou tempête de poussière doit

[Ann. 3.]

être placé à extrémité du dernier véhicule, dans la direction d'où d'autres véhicules pourraient être manoeuvrés contre ceux sur lesquels les hommes travaillent. S'il est possible que des véhicules puissent être manoeuvrés, contre les deux extrémités des véhicules sur lesquels les hommes travaillent, les mêmes précautions doivent être prises de chaque côté.

(3) Si les véhicules stationnent sur une voie adjacente à une voie de circulation, le drapeau rouge ou le feu rouge doit être placé sur le côté le plus éloigné de la voie de circulation. Si les véhicules sont à quai le drapeau ou le feu doit être du côté du quai.

(4) Tout homme employé aux réparations est responsable de s'assurer qu'il est protégé par un drapeau rouge, ou un feu rouge, avant de commencer le travail, mais, si plusieurs ouvriers, ou équipes d'ouvriers, étaient séparément au travail sur la même voie, ou le même garage, chaque homme, ou équipe d'hommes, doit être séparément protégé.

(5) Les roues du véhicule à réparer doivent être sûrement calées et, si d'autres véhicules se trouvent sur la même voie, ou le même garage, un ou deux freins doivent être appliqués aux véhicules, à la fois à l'avant et à l'arrière du véhicule à réparer, ou bien les roues de ces véhicules doivent être calées.

(6) Avant de commencer à travailler *sous* un véhicule attelé à une machine, le mécanicien et le Chef de

[Ann. 3.]

train, aussi bien que l'Inspecteur, le Chef de gare ou l'agent en charge, doivent être avisés et au lieu de placer le drapeau, ou la lanterne comme il est prescrit à l'art 6, un homme, avec un signal rouge à main, doit se tenir dans la meilleure position possible et faire grande attention pour assurer la protection des ouvriers.

Lorsque des voitures ou wagons doivent être réparés, ou examinés en dessous, et qu'il n'y a pas de machine attelée à ces wagons les articles 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12 et 13 doivent être observés.

(7) Le drapeau, ou la lanterne, présenté pour la protection des ouvriers doit être enlevé seulement par l'homme qui l'a placé, une fois le travail terminé, ou interrompu, pour laisser manoeuvrer des véhicules. L'agent chargé des manoeuvres, doit en être dûment avisé. Soit doit être pris de veiller à ce que tous les intéressés soient à l'abri, et que tous les blocs aient été retirés avant d'enlever le drapeau ou la lanterne.

(8) Tout homme travaillant isolément ou l'homme en charge du travail, là où plusieurs hommes travaillent, sera rendu responsable de l'exécution de ces instructions.

(9) Tant que le drapeau ou le feu rouge est présenté, le ou les véhicules ainsi protégés ne doivent pas être manoeuvrés ni d'autres véhicules être manoeuvrés contre ceux-ci.

C.—(1) Les voitures et autres véhicules doivent, autant que possible, être

[Ann. 3.]

réparés sur les voies des ateliers de réparations, ou sur des voies de garage spécialement désignées, là où il y en a.

(2) Les agents de manoeuvres et autres agents doivent prêter grande attention, lorsqu'ils effectuent des manoeuvres, sur des voies, ou des garages, adjacents à ceux occupés par des véhicules, sur lesquels des hommes travaillent, et, avant de commencer les manoeuvres, ils doivent prévenir les hommes occupés au travail de ce qu'ils vont faire.

(3) Chaque service intéressé fournira le drapeau et le feu rouge, du modèle approuvé, à leur propre personnel.

(4) L'attention du personnel intéressé est spécialement attirée sur l'art 272 du livret des Règles et Règlements.

ANNEXE IV

REGLES POUR LE FONCTIONNEMENT

DU FREIN AUTOMATIQUE

WESTINGHOUSE.

Règlement Général pour le Fonctionnement du Frein Automatique Westinghouse.

1.—DESCRIPTION. (a) L'air comprimé est la puissance employée pour actionner le frein, l'air étant comprimé par une petite pompe à vapeur placée sur la machine. Le frein est automatique, c'est-à-dire qu'il agit lui-même dans le cas de rupture ou dérangement de toute partie vitale.

(b) Tous les tuyaux servant à actionner les sabots de frein sont peints en noir, et tous les tuyaux n'actionnant pas des sabots de frein sont peints en rouge, afin de pouvoir rapidement distinguer les véhicules freinés et les véhicules munis de conduites blanches seulement.

(c) La machine, le tender et chaque véhicule sont munis d'une conduite principale, d'un boyau d'accouplement à chaque extrémité, d'une triple valve, d'un petit réservoir à air et d'un cylindre avec piston et tige de piston relié aux leviers de frein et aux sabots. Un réservoir principal destiné à enmagasiner l'air nécessaire pour desserrer les freins, et recharger les réservoirs auxiliaires, est aussi fixé sur la machine.

(d) La pompe, sur la machine, comprime l'air dans le réservoir principal, d'où il passe, au moyen du robinet de manoeuvre du mécanicien, dans la conduite générale du train, de telle sorte que, soit en marche, ou à l'arrêt, l'air comprimé est maintenu sous une pression égale d'une

[Ann. 4.]

extrémité à l'autre de la conduite générale, et dans la triple valve et le réservoir auxiliaire de chaque véhicule; mais dans le réservoir principal de la machine, une pression supplémentaire de 1 kg 5 (20 lbs.) est maintenue pour desserrer le frein. Un manomètre double, sur la machine, indique, à la fois, la pression de l'air dans le réservoir principal et dans la conduite générale. Le manomètre dans le compartiment du Chef de train indique la pression dans la conduite générale.

(e) Pour appliquer le frein une dépression d'air est produite dans la conduite générale, ce qui actionne les triple valves et permet à l'air des réservoirs auxiliaires de passer dans les cylindres, pour pousser les pistons et leurs tiges et, ainsi, appliquer les sabots contre les bandages.

(f) Pour desserrer les freins, l'air est admis à passer du réservoir principal dans la conduite générale, au moyen du robinet du mécanicien ouvert en grand. Ceci produit une pression supplémentaire d'environ 1 kg 5 (20 lbs.) qui actionne les triple valves et desserre les freins, puis recharge les réservoirs auxiliaires, et fait évacuer l'air des cylindres à frein dans l'atmosphère.

INSTRUCTIONS.

2.—MECANICIENS. (a) Les mécaniciens doivent s'assurer, eux-mêmes, que le frein Westinghouse est en bon ordre de marche, avant le départ, et à chaque gare où la machine est changée, et où un véhicule est attaché ou détaché, ils doivent veiller à ce que la pression de l'air dans le

[Ann. 7.]

réservoir principal atteint 6 kgs 5 (90 lbs.) et dans la conduite générale 5 kgs (70 lbs.). Le frein doit également être essayé avant de passer le signal à distance de toute gare terminus, ou autre gare principale ou d'une gare de croisement; à laquelle le train doit arrêter, et la vitesse du train doit être ainsi réduite. Les mécaniciens doivent pénétrer dans ces gares à une vitesse telle qu'ils soient à même d'arrêter le train à l'endroit convenable, par l'application du frein ordinaire à main seulement, et les Chefs de train doivent surveiller la vitesse des trains et aider les mécaniciens, par l'emploi du frein à main, lorsque c'est nécessaire.

(b) A moins que le frein Westinghouse ne fonctionne convenablement aux essais, le mécanicien doit siffler pour demander au Chef de train l'application des freins à main, arrêter le train, et informer le Chef de train que le frein Westinghouse est dérangé et qu'il doit compter sur les freins à main pour le service du train. Des précautions spéciales doivent être prises à l'approche des gares où le train doit arrêter.

(c) Les mécaniciens sont responsables d'assurer le bon accouplement des boyaux de frein entre la machine et le premier véhicule du train; et de veiller à ce que les robinets correspondants sur la conduite générale soient ouverts. Immédiatement avant que la machine soit attachée, la pression de l'air sur la machine doit être élevé au maximum et, lorsque la machine a été attachée au train (et aussi

[Ann. 4.]

pendant les arrêts aux gares) le mécanicien doit maintenir son robinet de manoeuvre dans la position d'alimentation, de telle sorte que, quelles que soient les réductions de pression faites en accouplant ou en essayant le frein, il soit à même de desserrer les freins lorsqu'il reçoit le signal du départ.

(d) Le frein doit être appliqué de façon à amener le train à l'arrêt sans à coups ou autres inconvénients pour les voyageurs. Pour les arrêts ordinaires, le robinet doit être ouvert, puis fermé doucement lorsque la pression a été réduite de 0 kgs 4 à 0 kgs 6 (5 à 8 lbs).

(e) Une réduction de pression de 1 kgs 8 (25 lbs) applique les freins avec toute leur force, mais, en cas d'urgence le robinet doit être ouvert de façon à laisser évacuer tout l'air contenu dans la conduite générale.

(f) Pour desserrer les freins, le robinet du mécanicien doit être mis rapidement dans la position "de desserrage" et maintenu ainsi jusqu'à ce que le manomètre accuse une augmentation graduelle de pression et, alors, le robinet est ramené à la position d'alimentation et reste ainsi tant que le train est en marche.

(g) Dans tous les cas où deux ou plusieurs machines sont accouplées ensemble, les freins doivent être accouplés et le mécanicien de la première machine doit prendre charge du freinage. Le mécanicien de la seconde machine doit fermer le robinet qui est fixé sous le robinet du mécanicien, fermant ainsi toute communication entre

son réservoir principal et la conduite générale, et ce robinet doit être maintenu fermé. Le mécanicien de la seconde machine ne doit prendre aucune part aux arrêts ordinaires, mais il doit, en tous temps, être prêt à appliquer les freins en cas d'urgence. Il doit maintenir son robinet à la position de desserrage, et faire marcher la pompe doucement, de façon à pouvoir contrebalancer la pression de la conduite générale du train, après que la première machine a été détachée.

(h) Le mécanicien s'apercevant que les freins ont été appliqués par le Chef de train, ou se sont appliqués automatiquement, doit immédiatement aider à arrêter le train en plaçant son robinet dans la position neutre, de façon à interdire toute évacuation d'air du réservoir principal.

(i) Si un mécanicien s'aperçoit que la marche de son train est entravée parce que les sabots de freins des véhicules ne sont pas tous desserrés, il doit s'arrêter et faire convenablement desserrer.

(j) Si le mécanicien découvrait dans le fonctionnement du frein un défaut qui le rendrait inefficace, il doit, aussitôt que possible, en donner avis au Chef de train et s'arranger avec lui pour faire actionner le frein à main du fourgon, si nécessaire.

(k) Dans le cas d'accouplement à un train dont la conduite générale ne contient pas d'air en pression, ou dont la pression est inférieure à celle de la machine, les freins de la machine s'appliqueront, la

[Ann. 4.]

pression s'égalisant entre la plus élevée et la moins élevée, produisant ainsi une réduction de pression dans la conduite générale. Aucun inconvénient n'en résultera si le mécanicien a eu soin de venir s'accoupler au train avec la pression maximum dans le réservoir principal. La pression maximum dans le réservoir principal ne peut être obtenue qu'en plaçant la poignée du robinet de manoeuvre du mécanicien dans la position neutre ; la conduite générale du train étant alors fermée, la pression augmente seulement dans le réservoir principal. Les freins peuvent être desserrés en tournant le robinet de manoeuvre de la position neutre à la position d'alimentation ou desserrage, faute de quoi les freins peuvent être desserrés en ouvrant les valves de purge des cylindres de frein. Les mécaniciens doivent avoir soin de ne pas laisser plus de 5 kgs (70 lbs.) de pression dans la conduite générale du train, lorsque la machine est détachée pour prendre de l'eau, ou pour rentrer au dépôt aux gares terminus.

3.—CHEFS DE TRAIN. (a) Avant de quitter une gare terminus et après que la machine a été attachée, ou après avoir attaché ou détaché des véhicules en route, ou lorsqu'une nouvelle machine est ajoutée, le chef de train doit vérifier si les boyaux de freins sont bien accouplés, et si les robinets de la conduite générale sont bien ouverts sur toute la longueur du train.

(b) L'essai du frein doit être fait en ouvrant le robinet de la conduite générale du dernier véhicule du train muni de frein Westinghouse, de quelque sorte que soit ce

[Ann. 4.]

véhicule, et en réduisant la pression au manomètre de 1 kgs 5 (20 lbs.) ce qui provoquera l'application des freins. Si les accouplements de frein sur toute la longueur du train et avec la machine sont parfaits, la pression au manomètre, dès que le robinet sera fermé, commencera à s'élever et les freins seront desserrés par la machine. Lorsque le manomètre du fourgon arrière indique que la conduite générale a été rechargée par la machine, le Chef de train présentera au Mécanicien un Signal blanc et continuera à le présenter jusqu'à ce que le mécanicien en ait recusé réception, par un signe de la main, durant le jour et un feu blanc la nuit. Le signal blanc ne doit pas être donné par le Chef de train avant qu'il y ait une pression de 3 kgs (40 lbs.) au moins indiquée au manomètre et il doit noter sur son rapport de train quelle était la pression immédiatement après l'essai.

NOTE :—Comme le manomètre sur la machine, lorsque l'essai est fait, n'indique pas si les conduites de frein sont reliées sur toute la longueur du train, il est impératif que le Chef de train, en effectuant l'essai veille, en tous cas, à ce que la pression au manomètre du fourgon, dès la fermeture du robinet s'élève de nouveau, car aucun essai ne peut être considéré complet si ceci n'est pas fait. Il est de la plus haute importance que cet essai soit fait convenablement.

(c) Si le Chef de train en effectuant l'essai s'aperçoit que la continuité du frein est interrompue, il doit prendre des mesures pour empêcher le départ du train, jusqu'à

[Ann. 4.]

ce que des recherches aient été faites pour relever la cause de l'interruption. Le Chef de train doit, d'abord, voir si les tuyaux du Westinghouse sont convenablement accouplés et si les robinets sont bien ouverts sur toute la longueur du train. Si, cependant, le mécanicien est encore dans l'incapacité de desserrer les freins, le Chef de train doit s'arranger avec le mécanicien pour assurer le freinage du train à l'aide des freins à main ordinaires, jusqu'à ce que le frein Westinghouse ait été remis en état. Le frein Westinghouse peut alors, après que cela a été fait, être relâché au moyen des purgeurs.

(d) Les Chefs de train doivent veiller à ce que les robinets de chaque fourgon, et à l'arrière du dernier véhicule du train, soient fermés avant que la machine ne soit attachée, de façon à éviter toute fuite d'air.

(e) Lorsque les Chefs de train ont l'occasion d'appliquer les freins de leur fourgon, ils doivent ouvrir le robinet et permettre à l'air de s'évacuer jusqu'à ce que le train soit amené à l'arrêt, mais ils doivent seulement utiliser le frein dans les cas d'urgence. Le Chef de train jugera si le frein doit être appliqué en grand ou graduellement, suivant les circonstances.

(f) Dans le cas d'un train scindé, le Conducteur de train, dans le fourgon arrière, doit appliquer, son frein à main énergiquement et le fixer à l'aide de la chaîne ou de la courroie, lorsqu'il y en a. Il doit aussi prendre toutes autres mesures nécessaires pour immobiliser la partie arrière.

[Ann. 4.]

(g) Les Conducteurs et Chefs de train doivent desserrer les freins à main à vis avant le départ, et fixer les freins à l'aide de chaînes ou de courroies lorsqu'il y en a de prévues pour empêcher de les manoeuvrer.

(h) L'attention spéciale des Chefs de train est attirée sur les deux premiers paragraphes des instructions des mécaniciens en ce qui concerne l'emploi des freins à main.

(i) Pour empêcher tout à coup dans le mouvement des véhicules, lorsque le train est amené à l'arrêt par le mécanicien manoeuvrant les freins Westinghouse, le Chef de train doit appliquer son frein à main et ne pas le desserrer avant que le mécanicien ait appliqué le frein Westinghouse sur tout le train.

4.—VISITEURS. (a) Les visiteurs doivent veiller à ce que les timoneries de freins soient parfaitement en état et convenablement ajustées pour compenser l'usure des sabots et des roues; que les cylindres des freins soient en bon état et éventuellement graissés avec de la graisse parangon fluide injectée au moyen d'une seringue; que les joints des tuyaux et autres parties soient étanches; que les robinets soient convenablement disposés, et que le frein desserre complètement.

(b) Chaque sabot de frein doit être éloigné de la roue de 9 ou 12 m/m ($\frac{3}{8}$ " ou $\frac{1}{2}$ "). Les sabots de frein du fourgon demandent à être fréquemment réglés mais ne doivent pas être trop près

[Ann. 34.]

des roues. Le bouchon placé au fond des triples valves doit être dévissé d'un tour à l'occasion pour laisser évacuer l'eau. Les triples pistons doivent fonctionner aisément, et toutes les triples valves doivent être examinées une fois par an.

5.—GENERAL. (a) Le Chef de train, avant le départ, aux points où la machine est changée, là où un véhicule est attaché ou détaché, doit informer le mécanicien du nombre de véhicules que comprend le train et, dans le cas où le frein ne fonctionnerait pas sur tout l'ensemble, combien de freins peuvent être appliqués. Dans chaque cas le mécanicien doit obtenir cette information du Chef de train avant de démarrer.

(b) Avant de détacher la machine ou un véhicule, le frein doit être desserré sur tout le train. Les conduites et accouplements doivent être maintenus étanches et les fuites sérieuses doivent être réparées sans retard, et ce fait doit être signalé.

(c) Le mécanicien et le Chef de train doivent signaler toute irrégularité relative au fonctionnement du frein, ou tout défaut dans son action, ou autres circonstances spéciales, et le Chef de train doit, en outre, noter le fait sur son rapport.

(d) Lorsqu'une conduite est munie d'un robinet à chaque extrémité du véhicule, tous les robinets doivent être ouverts lorsque les boyaux d'accouplements sont joints, excepté le robinet placé à l'arrière

[Ann. 4.]

du train. Ces robinets doivent toujours être ouverts après avoir accouplé les boyaux, et toujours fermés avant de les découpler. Les robinets sont ouverts lorsque les poignées sont perpendiculaires à la conduite et fermés lorsque les poignées sont parallèles à la conduite.

(e) Le frein peut être desserré en ouvrant les valves de purge placées sur les conduites aboutissant aux cylindres de frein. Ceci est fait au moyen des tiges de commande en corde ou fil de fer qui se trouvent sous la caisse des véhicules, au centre environ du châssis. Les valves se referment automatiquement lorsque la tige de commande n'est plus maintenue.

(f) Une conduite auxiliaire et un robinet relié à la triple valve est fixé au centre de chaque véhicule.

Lorsqu'il est nécessaire d'isoler les freins d'un seul véhicule, ce robinet doit être fermé.

Lorsque ceci est fait par le personnel du Mouvement, le mécanicien doit être immédiatement avisé, et le véhicule examiné à la première occasion possible.

(g) Les accouplements de frein doivent être découplés à la main de façon convenable.

(h) Aucune personne ne doit être autorisée à manoeuvrer un des robinets du train et il est recommandé aux manoeuvres et autres agents, passant entre des véhicules, de ne pas se tenir sur les conduites ni de toucher ou déranger les accouplements.

[Ann. 4.]

(2) Lorsque des véhicules sont manoeuvrés par une machine dans le but d'être attachés à un train de voyageurs, les conduites du frein contenu, s'il y en a, doivent être reliées de façon que le frein à air puisse être utilisé pendant la manoeuvre.

NOTE:—En tous cas où l'accouplement d'un train de voyageurs est dérangé d'une façon quelconque, même si les conduites n'ont pas été désaccouplées, il sera du devoir du Chef de train d'essayer le frein Westinghouse avant de donner au mécanicien le signal du départ.

EQUIPEMENT DE FREIN DE
LOCOMOTIVE TYPE E. T. N° 6.
MANOEUVRE DU
FREIN AUTOMATIQUE.

Marche.

Lorsqu'il n'est pas en service, mettre les poignées des deux robinets de frein dans la position de marche.

Arrêts ordinaires.

Pour appliquer les freins en service ordinaire, tourner la poignée du robinet automatique du frein dans la position de serrage, produisant ainsi la réduction de pression requise dans la conduite générale, puis ramener la poignée à la position neutre, qui est celle maintenant tous les freins appliqués.

Pour obtenir un arrêt doux et efficace des trains de voyageurs, par double

[Ann. 4.]

application du train, faire la première application suffisamment forte pour réduire la vitesse du train à 25 kilomètres à l'heure, à une distance convenable du point d'arrêt, puis, desserrer, comme il est expliqué au paragraphe suivant, et réappliquer, suivant le besoin, pour obtenir l'arrêt désiré, le desserrage final étant fait comme indiqué ci-après.

Desserrage.

A la suite des progrès effectués dans les conditions d'exploitation, et dans les équipements des trains et des machines, il est devenu possible d'obtenir de meilleurs résultats encore, dans la manoeuvre générale des trains, si la méthode d'emploi des freins est aussi légèrement modifiée, pour s'adapter aux progrès qui ont été faits dans d'autres directions. Ceci est particulièrement vrai en ce qui concerne le desserrage des freins, et les instructions générales qui suivent sont rédigées dans le but de s'appliquer, précisément, aux trains ayant un équipement moderne, c'est-à-dire un compresseur à grande capacité, un réservoir principal de grand volume, un fort excédent de pression, et exploités dans les conditions moyennes actuelles. Elles n'ont pas pour but de s'appliquer, rigoureusement, à tous les cas, ou conditions, particulières, des instructions spéciales étant habituellement données, par chaque chemin de fer, pour répondre à ses propres méthodes.

SERVICE VOYAGEURS : En effectuant le premier desserrage d'un arrêt effectué par double application du frein, la

[Ann. 4.]

poignée du robinet doit être mise à la position de desserrage et, ensuite, ramenée rapidement à la position de marche, où elle sera laissée un instant (d'abord pour permettre d'égaliser la pression dans le réservoir auxiliaire égalisateur et dans la conduite, et, ensuite, pour réduire en partie la pression du cylindre de frein de la machine); ensuite la poignée est mise à la position neutre et, de là, ramenée à la position de service suivant le cas. En service voyageurs, le temps où la poignée est à la position de marche doit être réglé par les conditions intervenant dans chaque cas particulier, telles que la longueur du train, *la sorte de réduction obtenue*, le temps disponible et ainsi de suite.

En effectuant le desserrage final d'un arrêt, par double application du frein, lorsqu'il s'agit de trains courts, desserrer légèrement, avant d'arriver à l'arrêt, en amenant la poignée à la position de desserrage et la ramenant, immédiatement, à la position de marche et la laissant ainsi. Lorsqu'il s'agit de longs trains les freins doivent, en règle générale, être maintenus appliqués jusqu'à l'arrêt du train.

Le desserrage, après arrêt par simple application, doit être fait de la même manière que le desserrage final d'un arrêt par double application.

SERVICE MARCHANDISES :

Dans les conditions actuelles, il est, en règle générale, plus sûr d'obtenir l'arrêt complet avant de desserrer les freins d'un train de marchandises, particulièrement d'un long train, plutôt que d'essayer de desserrer à

[Ann. 4.]

petite vitesse. Cependant, si les conditions (par exemple dans le cas d'un train court ou d'un train muni de triple valves type K) permettent le desserrage avant l'arrêt, la poignée du robinet de manœuvre du frein doit être mise à la position de desserrage, et maintenue; ainsi, le temps suffisant pour amener autant de triples valves que possible à la position de desserrage, sans surcharger indûment la tête du train (le temps où la poignée est à la position de desserrage doit être réglé par la longueur du train, l'importance de la réduction de pression effectuée, etc.), ensuite, la poignée est amenée à la position de marche, pour desserrer les freins de la machine et compléter le rechargement des réservoirs auxiliaires. Quelques secondes après un tel desserrage, particulièrement dans le cas des trains longs, il est nécessaire d'amener de nouveau la poignée à la position de desserrage, puis de la ramener rapidement à la position de marche pour desserrer les sabots de frein de la tête du train, qui pourraient s'être réappliqués, par suite de ce que leurs réservoirs auxiliaires ont été légèrement surchargés.

Maintien dans la position de serrage des freins des machines.

Si, lorsque les freins sont desserrés, comme il est expliqué ci-dessus, on désire maintenir les freins de la machine appliqués, après avoir desserré les autres freins, il suffit de ramener la poignée de la position de desserrage à la position neutre,

[Ann. 4.]

au lieu de celle de marche ; ensuite, pour desserrer complètement les freins de la locomotive, on amènera la poignée à la position de marche, et on la laissera ainsi, ou bien on les desserrera graduellement, suivant les circonstances, par des mouvements courts et successifs imprimés à la poignée, la faisant passer de la position neutre à la position de marche. Un court apprentissage familiarisera le mécanicien avec l'équipement E. T. et lui permettra d'obtenir des arrêts doux, et efficaces, avec une facilité plus grande qu'il ne pouvait le faire autrefois.

Arrêts d'urgence.

Pour appliquer les freins en cas d'urgence, amener la poignée du robinet du frein automatique, rapidement, à la position d'urgence et la laisser ainsi, jusqu'à ce que le train arrête et que le danger soit passé.

Manoeuvre du frein direct.

Lorsqu'on applique le *frein direct seulement*, la poignée du robinet de frein automatique doit être dans la position de marche. Le desserrage du frein direct est obtenu en manoeuvrant la poignée du robinet du frein direct et en l'amenant à la position de marche. La position de desserrage ne doit être utilisée que si la poignée du robinet du frein automatique n'est pas dans la position de marche.

Lorsqu'il s'agit de manoeuvrer de longs trains de véhicules, sur la ligne; ou en manoeuvres, le frein direct doit être

[Ann. 4.]

manœuvré avec soin, pour éviter des dommages aux véhicules, et aux chargements, causés par les réactions résultant du jeu des attelages. En cas d'urgence survenant tandis que le frein direct est appliqué, il y a lieu d'appliquer immédiatement le frein automatique. La valve de sûreté réduira la pression du cylindre de frein au maximum convenable.

Les deux freins, sur la locomotive, et sur le train, peuvent être employés alternativement, en service sur fortes pentes, là où les conditions (par exemple pentes courtes, fortes, ou lorsque la pente est forte et en ligne droite sur courte distance) l'exigent, pour éviter de faire chauffer les bandages de roues motrices et pour aider les valves de maintien de pression à retenir le train, pendant que les réservoirs auxiliaires sont en rechargement. Ceci est obtenu en maintenant les freins de la machine desserrés, au moyen du robinet du frein direct, lorsque les freins du train sont appliqués, et en appliquant les freins de la machine juste avant que les freins du train soient desserrés, et, ensuite, en desserrant les freins de la machine, après que les freins du train ont été réappliqués.

Il faut apporter un grand soin et beaucoup de jugement, dans l'emploi des freins de la machine sur les rampes pour éviter le chauffage exagéré des bandages.

Pour desserrer graduellement, ou entièrement, le *freins de la machine seulement*, lorsque tous les freins sont appliqués automatiquement, il faut employer la position de desserrage du robinet de frein direct.

[Ann. 4.]

L'aiguille rouge du petit manœuvre indiquera, en tous temps, la pression dans les cylindres de frein de la locomotive, et cette aiguille doit être attentivement surveillée dans les manipulations du frein.

La position de desserrage du robinet de frein direct desserrera les freins de la locomotive dans tous les cas.

General.

Les freins du train doivent invariablement être desserrés avant de détacher la locomotive, en maintenant le train avec les freins à main, si c'est nécessaire. Ceci est spécialement important sur une rampe car, autrement, il n'y aurait aucune certitude que le, ou les véhicules, ou le train, ainsi abandonné, ne partiront pas lorsque l'air des freins s'évacuera comme cela se peut se faire, en un temps très court, lorsqu'il y a des fuites considérables.

Les freins automatiques ne devraient jamais être employés à maintenir une machine, ou un train, en arrêt, même lorsque la locomotive n'est pas détachée, pendant plus de dix minutes et, même pas pour ce temps, si la rampe est très forte ou si l'état des freins n'est pas bon. La méthode la plus sûre est de maintenir le train avec des freins à main seulement, et de tenir les réservoirs auxiliaires à charge pleine, afin de se garantir contre une dérive, que produirait le desserrage des freins, et d'être prêt à obtenir la pleine puissance de freinage, immédiatement, au moment du commencement de la dérive.

[Ann. 4.]

Le frein direct est un organe de sécurité très important, à cet effet, car il maintiendra une machine dont le régulateur fuit, ou même un train lourd, sur une forte déclivité, car, lorsque les freins automatiques sont desserrés, on peut, ainsi, empêcher les réactions des attelages de faire commencer la dérive du train et, (selon l'importance de la déclivité) d'entraîner la machine. Pour donner un exemple : la meilleure méthode pour obtenir l'arrêt, sur une pente, est d'appliquer le frein direct, fortement, au moment où l'arrêt est prêt d'être obtenu, en immobilisant le train solidement ; ensuite, une fois arrêté, placer, et laisser, le robinet du frein direct dans la position de serrage, puis desserrer les freins automatiques et les maintenir en charge. Si le frein direct était dans l'incapacité de retenir le train, les freins automatiques se trouveront suffisamment rechargés pour produire un arrêt immédiat et, dans un tel cas, un nombre suffisant de freins à main doit être immédiatement appliqué, pour autant qu'il sera nécessaire de suppléer au frein direct pour maintenir le train. *Beaucoup de dérives et nombre d'accidents sérieux se sont produits par suite d'inobservance des précédentes instructions.*

Lorsque le mécanicien quitte sa machine pour la visiter, ou lorsqu'il est arrêté pour charbonner, ou prendre de l'eau il doit toujours laisser le robinet du frein direct dans la position de serrage.

Lorsque les freins sont appliqués d'urgence, à un train en marche, pour quelque cause que ce soit, en dehors de toute action du mécanicien, celui ci doit :

[Ann. 4.]

(1) *En Service voyageurs*: amener la poignée du robinet à la position d'Urgence, immédiatement, et la maintenir ainsi jusqu'à ce que le train s'arrête.

(2) *En service marchandises*: amener la poignée du robinet à la position neutre, la maintenir ainsi jusqu'à ce que le train s'arrête.

NOTE:—Si un arrêt de ce genre est fait sur une rampe, après l'arrêt du train, le robinet doit être amené à la position d'urgence, et maintenu ainsi, pour être certain que les freins restent appliqués, tant que le mécanicien en charge du train n'en effectue pas le desserrage, ou jusqu'à ce que les freins à main puissent être serrés, pour maintenir le train, si l'arrêt doit être nécessairement de quelque durée.

Ceci a pour but d'éviter une perte de pression au réservoir principal, et de s'assurer que les freins restent appliqués jusqu'à ce qu'ils soient desserrés par le mécanicien en charge du train. Après l'arrêt du train la cause de l'application des freins doit être recherchée et corrigée avant de continuer.

Lorsqu'il y a deux, ou plusieurs, locomotives à un train, les instructions déjà données restent sans modification, en ce qui concerne la première machine, ou la machine d'où les freins sont manoeuvrés. Sur toutes les autres locomotives du train, cependant, le robinet de double traction, placé sous le robinet du frein automatique, doit être fermé, et les poignées des robinets de freins directs maintenus dans la position de *Marche*.

[Ann. 4.]

Avant de quitter le dépôt, le mécanicien doit essayer les freins, avec les deux robinets de freins, et s'assurer de ce qu'aucune fuite n'existe. Les conduites entre le robinet de distribution et les valves de frein doivent être absolument étanches.

La manoeuvre et le réglage de la valve de sûreté doivent être invariablement essayés, à ce moment, et, aussi, à l'arrivée au terminus, et tout réglage requis sera effectué; autrement une application d'urgence nécessaire pourrait donner trop peu ou trop de puissance.

(Les instructions, pour l'essai de la valve de sûreté, sont données au recueil d'instructions No. 5048 concernant l'essai au terminus de freins E. T. de locomotives).

Double Traction.

Lorsqu'il y a deux, ou plusieurs, locomotives dans un train, les instructions déjà données restent sans modification, en ce qui concerne la première machine, ou la machine d'où les freins sont manoeuvrés. Sur toutes les autres locomotives du train, cependant, le robinet de double traction, placé sous le robinet du frein automatique, doit être fermé, et les poignées des robinets de freins indépendants maintenus dans la position de *marche*.

Le tuyau de décharge est ainsi mis en communication avec l'atmosphère, par le robinet du frein automatique, et la manoeuvre du robinet de distribution est la même que celle décrite au sujet des applications de frein automatique. En double traction, cependant, le serrage et le desserrage

[Ann. 4.]

de la valve de distribution, sur chaque machine de renfort, se font de même que ceux des triple valves sur le train, mais, dans le cas où un mécanicien, sur une machine de renfort, juge nécessaire d'appliquer, ou de desserrer ses freins indépendamment du train, il peut le faire en utilisant le robinet du frein direct, sans mouvoir la poignée du robinet du frein automatique.

ANNEXE V

REGLES POUR LA CHARGE DES

TRAINS DE MARCHANDISES

Détermination de la Charge des trains de Marchandises sur les Chemins de fer de l'État Chinois.

Pour déterminer, scientifiquement, la charge des trains de marchandises, chaque élément susceptible d'affecter le mouvement économique de ces trains doit être considéré, pour autant qu'il peut être déterminé. Ces éléments peuvent être résumés comme suit : Effort de traction de la machine ; résistance des wagons de marchandises de différents poids, et de différentes capacités ; rampes ; courbes ; état de la voie ; température ; état atmosphérique ; vent ; densité du trafic ; longueur des sections de la ligne et vitesse des trains.

Le premier but d'un système scientifique, pour déterminer la charge des trains, est de demander à la machine la même somme de travail, quelle que soit la composition des trains : wagons lourds ou légers, chargés ou vides ou composition mixte.

Le second but consiste à toujours charger la machine de telle façon que les marchandises soient transportées au prix de revient le plus bas possible, par tonne kilométrique, suivant l'état du temps, la température, l'état de la voie, etc.

Ces buts peuvent être atteints, d'une façon satisfaisante, par l'emploi d'une méthode, à la fois scientifique et simple, pour déterminer la charge des trains, dite méthode des charges ajustées, qui peut être arrangée pour répondre, autant que possible, aux conditions du moment.

[Ann. 5.]

Le premier élément à considérer est l'effort de traction au crochet du tender de la machine, sur la section considérée, pour la remorque des trains de marchandises. Cet effort est naturellement en rapport avec les rampes et courbes de la section, ainsi qu'avec la vitesse des trains à réaliser. Il est égal à l'effort théorique réalisable aux jantes des roues motrices, diminué de l'effort perdu pour mouvoir la machine, elle même, et son tender.

L'effort théorique réalisable aux jantes, par la locomotive, pour des vitesses supérieures à 15 ou 20 kilomètres par heure dépend de la vitesse des pistons et de la capacité de production de la chaudière. Il est généralement admis que la capacité de la chaudière est suffisante et, aussi, que le rapport du poids sur les roues motrices à l'effort de traction calculé, est assez grand pour éviter de patiner dans de raisonnables et bonnes conditions de voie.

Effort de traction.

L'Effort de traction à la vitesse de 15 kilomètres à l'heure peut être donné par la formule :

$$T = \frac{0.85 P. S. d^2}{D}$$

P = Pression de la vapeur en kilogrammes par c/m q.

S = Longueur de course en c/m

d = diamètre des cylindres en c/m

D = Diamètre des roues motrices en c/m

Il ne sera généralement pas nécessaire de calculer l'effort de traction à de

[Ann. 5.]

plus fortes vitesses, car la machine sera toujours capable de remorquer, à une vitesse raisonnable, tout train qu'elle pourra démarrer, pourvu que la capacité de la chaudière soit suffisante. Si la capacité de la chaudière n'est pas suffisante elle devient le facteur principal, de telle sorte que le calcul de l'effort de traction à de plus fortes vitesses serait inutile.

Résistance de machine et du tender.

La résistance à vaincre pour déplacer la machine, elle même, peut être évaluée en admettant une résistance de 12 kilogrammes par tonne de poids sur les roues motrices, et en utilisant, pour la machine et le tender, la formule établie pour les wagons. La résistance sur les rampes, et dans les courbes, peut être aussi calculée comme pour les wagons. La résistance de l'air, à l'avant, peut être négligée, car elle n'est importante qu'aux grandes vitesses.

Résistance des trains.

Les facteurs entrant dans la résistance au mouvement d'un wagon sont classés d'une façon générale, sous les titres de résistances interne ou externe.

La résistance interne est la résistance que résulte principalement du frottement des fusées d'essieux sur les coussinets, du roulement des roues de wagons sur les rails, du frottement des boudins sur les rails, du frottement des pivots et des appuis latéraux des bogies et des frottements diverses dûs aux chocs, oscillations et vibrations qui absorbent de l'énergie.

[Ann. 5]

La résistance externe provient de causes extérieures au train lui-même, et principalement, de celles dûes aux rampes, aux courbes et au vent.

Résistance interne des trains de marchandises.

La résistance interne d'un wagon de marchandises ne varie pas en proportion directe avec le poids du wagon exprimé en tonnes, car une machine peut remorquer un tonnage plus grand en wagons de grande capacité lourdement chargés, qu'en wagons légers ou vides.

La méthode des tonnages ajustés tient compte de ce fait et permet de charger chaque machine, avec un tonnage établi suivant le nombre de wagons lourds, légers ou de poids moyen entrant dans la composition du train.

La table I suivante montre exactement comment la résistance interne par tonne de wagon varie, suivant le poids des wagons, aux différentes vitesses.

TABLE I

Valeur de la résistance-interne en kilogrammes par tonne métrique de poids total des wagons de marchandises à différentes vitesses, évaluée par la formule suivante :

$$R_i = 0.75 + \frac{(53 + 0.62 V)}{(1.1 W + 1)} + \frac{V^2}{5.000}$$

dans laquelle :—

W = Poids total du wagon en tonnes métriques

V = Vitesse en kilomètre à l'heure

[Ann. 5]

TABLE I

Poide W en tonnes métriques		10	20	30	40	50	60
Bogies 4 essieux		Vitesse en kilomètre à l'heure					
Bogies 2 essieux		Vitesse en kilomètre à l'heure					
10	5	5.70	6.28	6.90	7.55	8.25	8.99
15	7.5	4.15	4.54	5.08	5.51	6.05	6.62
20	10	3.34	3.06	4.08	4.40	4.90	5.39
25	12.5	2.84	3.11	3.47	3.80	4.19	4.63
30	15	2.51	2.74	3.06	3.36	3.72	4.12
40	20	2.08	2.28	2.54	2.80	3.12	3.47
50	25	1.82	2.00	2.22	2.46	2.75	3.08
60	30	1.65	1.80	2.01	2.23	2.50	2.81

[Ann. 5]

La température de l'atmosphère, et l'état de la voie, affectent la résistance interne. Quand la température s'abaisse, et que la voie est en mauvais état, cette résistance est plus grande et ces faits doivent être pris en considération.

Résistance externe des trains de marchandises.

La résistance externe des trains de marchandises est due aux courbes, aux rampes et au vent. Les rampes augmentent la résistance des wagons à raison d'un kilogramme par millimètre d'inclinaison. La résistance due aux courbes est environ $750/r$ par tonne, r étant le rayon de la courbe en mètres.

L'augmentation de résistance due au vent est variable, et sera prise en considération en employant un des taux de charge réduits qui seront expliqués plus loin.

La résistance externe n'est pas affectée par la température, et ne varie, pratiquement, qu'en proportion directe avec le tonnage du train. Le nombre des wagons a un certain effet sur la résistance due aux courbes et au vent, mais son influence sur la résistance du train est trop lointaine pour être déterminée exactement.

La résistance totale d'un train de marchandises, par tonne de poids de wagon, peut donc être exprimée par la formule suivante :

[Ann. 5]

$$R = R_r + G + 750/r$$

dans laquelle :

- R_r représente la résistance au roulement par tonne de wagon dépendant du poids de ceux-ci.
- G représente la rampe exprimée en millimètres par mètre.
- r représente le rayon de la courbe en mètres.

Détermination du poids du train.

Le poids P d'un train, en tonnes métriques, qui peut être remorqué à une certaine vitesse, sur une rampe et une courbe données, est trouvé en divisant l'effort de traction T , que la machine peut réaliser, par la résistance totale par tonne de wagon R , comme suit :

$$P = T/R$$

Plus la rampe est forte, moins grande est la différence entre le tonnage du train de wagons lourds et celui de wagons légers. La résistance due à la rampe étant la même par tonne de wagon lourd ou léger, elle devient une proportion plus grande de la résistance totale, lorsque la rampe augmente, alors que la résistance au roulement, qui varie inversement au poids des wagons, devient moindre en proportion de la résistance totale. Ceci explique pourquoi le réglage du tonnage à remorquer, suivant le poids des wagons, donne lieu à des différences de moins en moins grandes lorsque la rampe à considérer augmente en inclinaison.

[Ann. 5]

Méthode de réglage du tonnage des trains basée sur le facteur de charge des wagons.

Ayant déterminé la capacité de remorque d'une machine, ou d'une catégorie de machines, sur une section donnée, le problème consiste à trouver la meilleure méthode à employer pour former les trains, de sorte que leur tonnage soit ajusté suivant la capacité de remorque de la locomotive.

La méthode des charges ajustées par "facteur de charge" qui est recommandée, semble répondre aux conditions des Chemins de fer de l'Etat, où il y a une large variation dans les poids et capacités des wagons de marchandises.

Cette méthode comporte simplement l'addition d'un chiffre, appelé "facteur de charge", au poids réel de chaque wagon entrant dans la composition d'un train. Ce chiffre sera constant pour tout wagon, de tout train, indépendamment du poids du wagon, mais variera, suivant les sections, et sera fréquemment différent suivant la direction sur une même section, à cause des différences dans les rampes principales.

Le "facteur de charge" est obtenu, tout d'abord, en calculant l'effort de traction disponible au crochet du tender, et en divisant ce chiffre par la résistance totale, par tonne, pour un des plus lourds wagons en service et en obtenant, ainsi, le poids de wagons lourds qui puissent être remorqués par la locomotive. L'effort de traction disponible est ensuite divisé par la résistance totale par tonne d'un des plus légers

wagons, ce qui donnera le poids de wagons légers que la locomotive peut remorquer.

$$\frac{T}{R_h} = W_h \quad \frac{T}{R_l} = W_l$$

En divisant ces chiffres par le nombre de tonnes par wagon on obtiendra le nombre de wagons dans chaque train ; N_h et N_l .

Le facteur de charge est alors obtenu par la formule suivante :

$$F = \frac{W_h - W_l}{N_l - N_h}$$

Des tableaux peuvent alors être préparés pour les différents parcours de locomotives, donnant les charges ajustées à remorquer dans chaque direction, pour chaque catégorie de machines en service.

Il peut arriver que, dans le cas de quelques locomotives, la capacité de la chaudière ne soit pas suffisante pour remorquer le tonnage indiqué et, dans de tels cas, il sera nécessaire de réduire le tonnage.

Il peut aussi arriver que la longueur des voies d'évitement puisse limiter la longueur des trains composés principalement de wagons légers.

Réductions de tonnage pour cause d'abaissement de la température ou autres conditions du service.

Après avoir calculé les taux de charges, pour les différentes locomotives, sur chaque section, dans des conditions favorables, et après les avoir vérifiées par

[Ann. 5].

des essais pratiques, et des comparaisons avec les précédents résultats, il sera bon d'établir des taux réduits, pour chaque locomotive, à utiliser en cas de temps froid, forts vents ou autres conditions défavorables. Quatre taux différents ont été trouvés désirables et ils peuvent être désignés par les lettres A.B.C.D., les trois derniers taux étant un certain pourcentage de A, le pourcentage dépendant de la rampe principale, et les différences étant moindres sur les plus fortes rampes parce que la résistance sur les rampes n'est pas affectée par les changements dans la température et le vent.

Instructions pour l'établissement de la charge des trains de marchandises.

I

Toutes les charges sont établies en tonnes métriques.

II

Pour déterminer la charge du train à faire remorquer par une machine il faut, premièrement, chercher dans le tableau des charges, quel est le tonnage ajusté, en vigueur, s'appliquant à cette locomotive.

Ensuite, relever le poids réel de chaque wagon à expédier (tare et chargement) et lui ajouter le facteur de charge approprié pour obtenir ainsi le poids ajusté de chaque wagon.

Enfin faire l'addition des poids ajustés des wagons jusqu'à obtenir un total égal au tonnage ajusté de la locomotive.

Il y a lieu de noter que le facteur de charge des wagons à deux essieux, à

[Ann. 5]

ajouter au poids réel de ces wagons, pour obtenir le poids ajusté de chacun d'eux est égal à la moitié du facteur de charge qui a été déterminé pour les wagons à bogies.

III

Pour déterminer la charge d'un train poussé par une locomotive, ou remorqué en double ou triple traction, ajouter ensemble les tonnages ajustés s'appliquant à chaque locomotive et procéder suivant les indications de la règle II.

IV

En établissant la charge d'un train, les agents des gares et des trains doivent considérer le fourgon de service comme l'un des véhicules du train, ajoutant le facteur de charge au poids réel du fourgon et comprenant le poids ainsi ajusté du fourgon dans le tonnage ajusté du train comme indiqué à la règle II.

V

Quand des machines froides sont remorquées dans un train, les agents des gares et des trains doivent ajouter quatre fois le facteur de charge au poids réel de chaque machine froide, et établir la composition du train de sorte que la somme des poids, ainsi ajustés des locomotives et des wagons, donne un total égal au tonnage ajusté en vigueur comme indiqué à la règle II.

VI

Les agents chargés de la formation des trains doivent placer le plus grand nombre possible de wagons lourds ou chargés dans chaque train, et éviter de mettre en

[Ann. 5]

marche des trains uniquement composés de wagons vides, sauf instructions contraires.

VII

Tous les trains de marchandises, quelle que soit leur nature, doivent être chargés sur la base du tonnage ajusté.

VIII

Aucune réduction de tonnage, pour raison de temps, ou toute autre raison, ne peut être faite sans autorisation de l'agent supérieur chargé de la section considérée.

IX

Les poids exacts des wagons vides, ou chargés, ne doivent pas être estimés, ou supposés, quand ils peuvent être connus en consultant les feuilles d'expédition.

X

Lorsque les poids exacts ne peuvent être déterminés ils seront estimés d'après les indications du tableau annexé pour leur tare et leur contenu. Le poids du contenu doit être estimé à la capacité marquée sur le wagon, excepté dans le cas de marchandises légères, paille, coton, etc., pour lesquelles le contenu sera supposé égal à la moitié de la capacité de chargement marqué. Dans le cas de wagons de détail, le contenu sera estimé à 5 tonnes.

XI

En convertissant en tonnes le poids réel des wagons exprimé en kilogrammes, toutes les fractions de tonnes inférieures à 500 kilogs seront négligées et les fractions égales ou supérieures à 500 kilogs seront comptées pour une tonne.

[Ann. 5]

ANNEXE VI

FREINAGE DES TRAINS

Le Chef du Mouvement et celui de la Traction devront étudier les conditions affectant le freinage des trains et mettre en vigueur des règles basées sur les principes suivants :

- 1° Tout train doit être équipé et formé de telle manière, qu'après avoir atteint le maximum de la vitesse autorisée, il puisse, si nécessaire, être complètement arrêté dans l'espace d'un kilomètre.
- 2° En cas de rupture d'attelage dans un train, la partie décrochée doit être arrêtée promptement.

ANNEXE VII

REGLEMENT POUR LA
CIRCULATION DES TRAINS SUR
VOIE UNIQUE SOUS LE REGIME
DU BATON-PILOTE ET LE
SYSTEME DES PLAQUES.

ANNEXE VII

REGLEMENT POUR LA CIRCULATION
DES TRAINS SUR VOIE UNIQUE
SOUS LE REGIME DU BATON PILOTE
ET LE SYSTEME DES PLAQUES

1.—Un bâton pilote, ou une plaque,
Usage du doit être porté par chaque
bâton-Pilote. train, et aucun train ne doit
être autorisé à quitter un poste de pilotage
avec une plaque, à moins que le bâton affecté
à la portion de ligne sur laquelle il doit
rouler soit présent à la gare. (excepté com-
me prévu à l'art 20)

2.—Toutes les aiguilles qui, sur la
Fixation des voie unique, sont prises en
aiguilles prises pointe par les trains roulant
en pointe. dans l'une ou l'autre direction
doivent être soit cadenassées ou être sûrement
maintenues pour que les trains passent
en sécurité.

3.—(a) Tous les signaux fixes d'
Manoeuvre des une station de pilotage doi-
signaux. vent toujours être maintenus
à l'arrêt, excepté lorsqu'il est nécessaire de
les ouvrir pour le passage d'un train ;
avant qu'aucun signal ne soit ouvert, il
faut bien prendre soin de s'assurer que la
voie sur laquelle le train est attendue soit
libre, et efficacement protégée

(b) Quand des trains qui sont
Croisements. appelés à se croiser à une gare
venant de directions opposées, les signaux,
dans les deux directions, doivent être mis
à l'arrêt, ils doivent n'être ouverts, qu'à un
train à la fois, Quand le train qui a été

[Ann. 7. 1, 2, 3]

reçu le premier dans la gare a été convenablement arrêté, les aiguilles étant complètement dégagées, les signaux adressés à l'autre train peuvent alors être ouverts pour lui permettre d'entrer en gare.

4.—(a) Un train ne doit pas être autorisé à quitter l'extrémité opposée de la section s'il y a une obstruction quelconque sur la voie, et la voie ne doit pas être engagée une fois que l'autorisation a été donnée à un train de pénétrer sur cette section.

(b) Un mécanicien ne doit, en aucune circonstance, engager la voie principale par des manoeuvres, à moins d'en avoir reçu l'autorisation du Chef de gare.

5.—Aucun train ne doit effectuer de manoeuvre pour se laisser dépasser par un autre train, sauf dans un poste de pilotage.

Les Chefs de gare et les mécaniciens sont les seules personnes autorisées à se servir du bâton pilote et des plaques auxiliaires.

6.—Lorsqu'un train est prêt à quitter une gare, et s'il ne doit pas être suivi d'un autre train, avant que le bâton soit requis pour un train venant de la direction opposée, le Chef de gare, en charge de l'appareil de pilotage, doit donner le bâton pilote et la totalité des plaques, au mécanicien qui se rend compte du nombre exact, et, alors, les places au crochet du bâton pilote du

[Ann. 7. 3, 4, 5, 6]

train ou dans la boîte, ou dans tout autre réceptacle approprié prévu sur la machine.

7.—(a) Lorsque plusieurs trains doivent rouler dans la même direction, avant que le bâton pilote puisse être retourné, une plaque auxiliaire, indiquant que le bâton pilote suivra, sera remise par le Chef de gare en charge de l'appareil de pilotage au mécanicien du premier train, le bâton pilote de la section lui étant montré, mais étant ensuite mis en lieu sûr par le Chef de gare, comme prescrit par l'article 2, et, ainsi de suite, pour chaque train, excepté le dernier, auquel le bâton pilote sera remis au mécanicien comme prescrit par l'article précédent.

Le Chef de gare qui remet la plaque auxiliaire au mécanicien doit s'assurer, lui même, que le train précédent est arrivé à l'autre bout de la section, avec sa plaque, avant de permettre à un autre train de le suivre. Après que le bâton pilote a été expédié aucun autre train ne doit, en aucune circonstance, à l'exception de celle prévue à l'article 20, quitter la gare pour rouler dans la même direction, tant que le bâton pilote de la section n'a pas été retourné.

(b) Le Chef de gare, en charge de l'appareil de pilotage, doit considérer comme le premier de ses devoirs de s'occuper du bâton pilote, ou des plaques auxiliaires, à l'arrivée des trains; aux gares de croisement, il doit s'assurer, lui même, que le train roulant dans une direction a dégagé

[Ann. 7. 6, 7]

complètement les aiguilles, et est arrivé en entier, avec ses signaux de queue sur le dernier véhicule, avant de remettre le bâton pilote, ou la plaque, au mécanicien qui est sur le point de partir dans la direction opposée.

NOTE:—En cas d'interruption de tous les moyens de communication entre deux postes de pilotage voir article 22 (B) annexe I pour instruction au sujet de la procédure à suivre.

8.—Aucun train ne doit être autorisé à quitter une gare avant que le mécanicien ait obtenu le bâton pilote, ou plaque, approprié à la section de ligne sur laquelle il doit rouler, et il ne doit recevoir le bâton pilote, ou la plaque, de personne autre que le Chef de gare en charge du service de pilotage. Après avoir reçu le bâton pilote, ou la plaque, le mécanicien ne doit pas partir avant que les signaux convenables aient été effectués et, s'il remorque un train, pas avant qu'un signal lui ait aussi été donné par le Chef de train. En arrivant à la gare à laquelle le bâton, ou la plaque, se rapportent, ce bâton pilote, ou cette plaque, doit immédiatement être remis au Chef de gare chargé du service de pilotage.

9.—(a) Un mécanicien se rendra lui-même passible de révocation s'il quitte un poste de pilotage, sans le bâton pilote, ou plaque, approprié à la section sur laquelle il doit rouler, ou

Pénalités pour le mécanicien partant sans bâton pilote.

[Ann. 7. 7, 8, 9]

s'il quitte, avec une plaque, sans avoir d'abord vu le bâton pilote excepté comme prévu à l'article 20.

(b) Il doit avoir soin de ne pas emporter le bâton pilote, ou la plaque, au delà du poste de pilotage auquel il doit être remis.

Dévoyage du Bâton-Pilote.

(c) Le Chef de gare chargé du service de pilotage sera passible de punition sévère s'il participe à toute irrégularité dans le service de pilotage.

Responsabilité du Chef de gare.

(d) Si le Chef de gare chargé du service de pilotage reçoit un faux bâton pilote, il doit le retourner par les moyens les plus rapides; toutefois un train ou machine ne doit pas être utilisé dans ce but, à moins que la personne retournant avec le faux bâton pilote ne soit aussi en possession du bâton pilote correct.

Bâton pilote irrégulier.

10.—Tout bâton pilote doit porter gravé, ou marqué sur lui, le nom du poste de pilotage de chaque extrémité de la section à laquelle seulement il s'applique. Les bâtons pilotes et plaques sont clairement marqués, et les bâtons pilotes des sections adjacentes sont différents de forme.

Marques et formes des bâtons et plaques.

11.—(a) Les bâtons pilotes et plaques, non en service, doivent être tenus dans la boîte ou autre réceptacle et convenablement

Garde du Bâton-Pilote.

[Ann. 7. 9, 10, 11]

cadenassés, la clef, pour ouvrir la boîte, étant en possession du Chef de gare chargé du Service de pilotage qui en sera rendu strictement responsable.

(b) Sauf dans le cas prévu aux articles 7 et 13 de cette annexe, une plaque seulement doit être retirée à la fois, de la boîte, ou autre réceptacle à bâton pilote. La boîte doit être cadencassée après que chaque plaque est sortie, et ne pas être ouverte de nouveau, excepté pour replacer le bâton pilote, après l'avoir montré au mécanicien, jusqu'à ce qu'il soit nécessaire de reprendre une autre plaque pour un train suivant.

12.—(a) Lorsqu'un bâton pilote est perdu, le Chef de gare, Bâtons perdus ou endommagés. ou les personnes en charge aux deux extrémités de la section, doivent communiquer entre elles, par télégraphe, et prendre des arrangements pour assurer le service, sur la section à laquelle le bâton pilote appartient, au moyen d'agents pilotes d'accord avec les règles de circulation par pilote (qui doivent être nommés par écrit, l'imprimé spécial-voir page 83-étant utilisé dans ce but, les modifications nécessaires étant portées à l'encre), jusqu'à ce que le bâton pilote ait été trouvé, ou qu'un bâton pilote de secours ait été fourni, la circulation sous le régime du bloc par annonces télégraphiques étant maintenu.

(b) Si le bâton pilote égaré est Bâton pilote retrouvé. retrouvé, il doit être renvoyé au Chef de gare de la section qu'il concerne, et celui-ci doit faire tout le

[Ann. 7. 11, 12]

nécessaire pour la reprise du service normal : avant que le Bâton pilote régulier soit mis en service, le bâton pilote de secours doit être retiré et remis à la personne responsable de sa garde.

13.—*Double traction.*—Quand une deuxième locomotive mise en tête coopère à la remorque d'un train et quand ce train doit circuler avec un bâton pilote, la première locomotive est munie d'une plaque auxiliaire et la deuxième locomotive reçoit le bâton pilote. Dans le cas où le train doit être suivi par un autre train, la seconde machine aussi bien que la première doit porter une plaque. Lorsque la machine de renfort est attelée en queue, et pousse le train, la machine de tête doit porter une plaque et la machine de renfort doit porter le bâton pilote, excepté dans le cas où le train et la machine de renfort doivent rouler sur la section tout entière et sont suivis par un autre train ; dans ce cas la machine du train et la machine de renfort doivent, chacune, porter une plaque. Lorsque la machine de renfort est autorisée, par un ordre du Chef du Mouvement, à retourner à sa gare de départ, sans avoir parcouru toute la section, elle doit toujours porter le bâton pilote.

14.—(a) Dans le cas où une machine, munie du bâton pilote tombe en détresse entre deux gares, le chauffeur doit porter le bâton pilote au poste de pilotage *dans la direction duquel le secours peut être obtenu*, de sorte que le bâton pilote

[Ann. 7. 12, 13, 14]

soit à ce poste pour l'arrivée de la machine de secours ; le Chef de gare du poste de pilotage où le bâton aura été déposé devra, sous sa propre responsabilité, prendre toutes les mesures nécessaires pendant toute la durée de l'obstruction.

Si la machine qui tombe en détresse est en possession d'une plaque Machine en détresse avec plaques. auxiliaire, au lieu du bâton pilote, le secours peut seulement venir du côté du poste de pilotage où se trouve le bâton, et le Chef de gare de ce poste de pilotage doit, sous sa propre responsabilité, prendre toutes les mesures nécessaires ; de son côté, le Chef du train en détresse, est responsable de toutes les mesures à prendre pour la protection de son train, jusqu'à l'arrivée de la machine de secours. Toutefois, si le secours peut être obtenu plus rapidement par une gare autre que celle où se trouve le bâton, des mesures immédiates doivent être prises pour que le bâton soit transféré à l'autre extrémité de la section de pilotage. Le chauffeur de la machine du train en détresse doit accompagner la machine de secours jusqu'à l'endroit où il a laissé sa propre machine.

(b) Si la machine qui tombe en détresse est munie d'une plaque, le chauffeur, qui doit aller demander le secours, emporte cette plaque avec lui et le mécanicien de la machine en détresse ne doit pas permettre qu'on le manœuvre tant que la machine de secours n'est pas arrivée, même s'il réussissait à réparer la machine en détresse.

[Ann. 7. 14]

15.—(a) Si un train, ou une partie de train, est laissée sur la voie, soit par accident, soit par impuissance de la machine à remorquer tout son train, si le mécanicien est en possession d'une plaque auxiliaire, il ne doit pas retourner sur ces véhicules sans un ordre écrit du Chef de gare, et le Chef de train doit protéger son train à l'avant et à l'arrière comme prescrit par l'article 115 du livret du Règlement Général. Si le mécanicien est en possession du bâton pilote, il peut retourner prendre la portion arrière sans obtenir un ordre écrit du Chef de gare.

(b) Après le coucher du soleil, en temps de brouillard, de neige ou de tempête de poussière, avant que la partie de tête soit démarrée, un feu rouge doit être placé sur l'avant du premier véhicule de la deuxième partie par l'homme qui scinde le train. Dans le cas où la rupture se produit accidentellement, le Conducteur de train, chargé de la partie décrochée doit placer le feu rouge à l'avant du premier véhicule de la deuxième partie du train ainsi scindé.

16.—(a) S'il survenait un accident quelconque de nature à obstruer la voie et à interrompre le trafic pour un temps considérable, les mesures utiles doivent être prises pour assurer la circulation des trains, des deux côtés de l'interruption, jusqu'aux prochains postes de pilotage. Le bâton pilote doit être conservé pour faire circuler les trains entre le lieu de l'obstruction et le poste de pilotage d'où ce service

[Ann. 7. 15, 16]

est organisé ; de l'autre côté de l'interruption la circulation doit être conduite par un homme-pilote désigné par écrit (voir formule).

(b) L'annonce des trains par télégraphe doit être suspendue sur une section obstruée et la voie unique doit être protégée, des deux côtés de l'obstruction, par des signaux à main dans les conditions habituelles.

SYSTEME EXPLOITATION PAR BATON PILOTE ET PLAQUES

CIRCULATION SUR VOIE UNIQUE PAR AGENT PILOTE PENDANT UNE OBSTRUCTION.

—

Cet imprimé doit être rempli et utilisé toutes les fois qu'il est temporairement nécessaire, par suite d'obstruction sur simple voie, d'assurer la circulation à l'aide de Pilotes.

Gare de.....19...

La voie unique entre.....
et.....étant obstruée,
la circulation des trains entre.....
.....et le lieu de l'obstruction
sera réglée par Pilote d'accord avec l'art
16 des Règlements spéciaux pour voie uni-
que exploitée sous le régime du bâton
pilote avec plaques.

[Ann. 7. 16]

.....fera fonctions
de pilote et devra accompagner chaque
train de la gare de.....
au lieu de l'obstruction et vice versa,

L'annonce télégraphique des trains
doit être suspendue sur la section obstruée.

Cet ordre reste en vigueur jusqu'à
ce qu'il soit retiré par le Pilote.

Signé.....

à.....

(x) Noté par.....
au lieu de
l'obstruction. Heure.....

(x) Noté par.....
Gare ou Cabine.....Heure.....

(x) Noté par.....Pilote.

(x) Ces signatures doivent être
données sur l'exemplaire tenu par le Pilote
qui doit aussi signer tous les imprimés qu'il
distribue.

Six de ces imprimés doivent être
gardés en bonne place par chaque poste de
pilotage, de façon à pouvoir être utilisé à
tout moment, le jour ou la nuit.

Un exemplaire de cet imprimé doit
être délivré au Chef de gare chargé du
poste de pilotage, où le service du pilote
commence, un second conservé par le Pilote,
et un troisième transmis par le Pilote à la
personne chargée de l'obstruction. S'il y
a une halte intermédiaire, la personne
chargée de cette halte doit recevoir un
exemplaire de cet imprimé.

[Ann. 7. 16]

Dans le cas où le Chef de gare fait lui-même fonctions de Pilote, il doit adresser et donner un exemplaire de l'imprimé à la personne qu'il laisse en charge de sa gare.

Les Chefs de gare et personnes en charge recevant cet imprimé seront responsables de mettre immédiatement le personnel intéressé au courant des circonstances et de l'instruire de ses devoirs et de ses obligations.

De l'autre côté de l'obstruction la ligne est exploitée avec le bâton pilote *mais sans utiliser aucune plaque.*

17.—Lorsque la voie est de nouveau libre, aucun train ne doit être autorisé à dépasser le point où avait lieu l'obstruction, sans avoir le bâton pilote. Le Pilote doit accompagner le premier train porteur de bâton pilote jusqu'au poste de pilotage et, une fois que le Pilote a retiré les arrangements faits pour son service de pilotage, la circulation doit reprendre d'accord avec le Règlement du bâton pilote.

18.—(a) Lorsqu'un train de service doit travailler sur la voie, le bâton pilote doit être remis au mécanicien en charge de ce train. Ceci formera la voie tant que le train de service travaillera. Le train de service doit avancer, ensuite, jusqu'à l'un des postes de pilotage, pour ouvrir la voie, avant que la circulation puisse être reprise. Mais, si un train de service

[Ann. 7. 16, 17, 18]

doit rouler sur une section de voie unique, d'un poste de pilotage à l'autre, sans arrêt pour travailler sur la voie, il peut circuler avec le bâton pilote ou une plaqué suivant le cas. En aucune circonstance, un train de service ne pourra s'arrêter sur la voie pour travailler s'il n'est pas en possession du bâton pilote.

(b) Le mécanicien d'un train de service qui doit travailler sur la voie doit être informé, en recevant le bâton pilote, de l'extrémité de la section à laquelle il doit être remis, et à quelle heure, en vue de rendre la voie libre pour le prochain train.

(c) Lorsqu'un train de service, travaillant sur une section, doit retourner au poste de pilotage en arrière, aucune manoeuvre en dehors du signal de gare ne doit être autorisée à ce poste de pilotage.

(d) Lorsqu'un train de service muni du bâton pilote travaille sur la voie il n'est pas nécessaire d'envoyer des signaleurs pour le protéger.

19.—Lorsque des trains spéciaux ou machines doivent rouler, il sera nécessaire pour tous les intéressés de se trouver en tous temps prêts à arranger le service de pilotage des trains par bâton pilote.

Procédure pour Suspension Temporaire du Bâton Pilote.

20.—(a) Pour prévenir de sérieux retards, les Inspecteurs et Chefs de gare peuvent

Télégrammes
"voie libre"

[Ann. 7. 18, 19, 20]

suspendre, temporairement, le régime de bâton pilote avec plaques lorsqu'ils ont l'assurance de pouvoir le faire, en toute sécurité, et autoriser la circulation des trains par télégrammes de "Voie libre" adressés en conséquence aux deux extrémités de la section, mais un télégramme "Voie libre" ne doit pas être accepté plus de quinze minutes avant que le train auquel il se rapporte doive partir.

Au reçu de ce télégramme le Chef de gare qui a un train à expédier, après s'être assuré, lui-même, que la section est libre, télégraphiera au Chef de gare à l'autre extrémité de la section de pilotage comme suit :

"Train No..... (dernier train) parti d'ici à..... heure.....m et train No..... (dernier train) arrivé ici à.....h.....m Enfermez le bâton pilote et donnez moi "Voie libre" pour train No....., de gare..... à gare....."

(b) Le Chef de gare à l'autre extrémité de la section qui détient le bâton pilote, après s'être assuré lui-même que tous les trains expédiés avec des plaques sont arrivés à la gare en avant, enfermera le bâton pilote et les plaques, s'il y en a, dans la boîte prévue à cet effet et répondra :

"Train No..... (dernier train) arrivé ici à.....h.....m et train No..... (dernier train) parti d'ici à.....h.....m. bâton pilote

INDEX ALPHABETIQUE

INDEX ALPHABETIQUE

(Non Compris les Annexes)

— A —

	Articles
Absence, Modification de Service ...	261
Accident ou détresse de Machine— Scindage des trains en pleine Voie	119
Accident à une partie de train ...	120
Accidents—Signalement	7
Accouplements du frein et divers ...	151
Adresses et noms des agents	260
Agent autorisé—Définition	1
Agent aidant à observer le Règle- ment	271
Agent en tournée—Outillage	232
Agents désignés pour l'usage des lorrys ou trolleys	246
Agents ne doivent s'exposer au danger	272
Agents subalternes—Voies et Tra- vaux... ..	220
Aide des agents de la Voie	139
Aiguilles de sûreté et taquets d'arrêt	198
Aiguilles et croisement—Examen ...	233
Aiguilles—Disposition	213
Aiguilleurs—Devoir	58
Allumage des signaux	63
Annonce des gares dans les stations	285
Annonce des gares dans les trains ...	284
Annonce des trains spéciaux	52
Anomalies à la Voie aux appareils	193

	Articles
Approche des Bifurcations	110
Approvisionnement de pétards et signaux	126
Approvisionnement—Pétards... ..	43
Approvisionnement—Personnel des gares	278
Application des freins à main... ..	159
Arnement—mécanicien	164
Arrêt aux gares terminus	109
Arrêt aux signaux	194-148
Arrêt des trains de service et du travail par mauvais temps	227
Arrêt en pleine voie	133
Arrêt et démarrage des trains	186
Arrêt et traversée des gares	187
Arrêt facultatif—Trains de voyageurs	107
Arrêt non prévu	195
Arrêt pour croisement	149
Arrêt régulier des trains de voyageurs	106
Attention aux trains	257
Attention aux trains spéciaux	235
Autorisation de circuler	132
Autorisation de conduire	11
Autorisation de pénétrer sur une section	216
Autorisation de pose ou modification des signaux	71
Autorité du Chef de train	9
Avaries—croisement, contre-voie et aiguille	54
Avarie ou accident à une partie de train	120

III

Articles

Avertissement au personnel ouvrier	134
Avertissement de danger	257
Avertissements de danger par mauvais temps	257
Avis à obtenir... ..	269

— B —

Bagages—enregistrement	289
Bagages et marchandises trouvés sur la voie	244
Bagages laissés à la garde d'agents	287
Bagages, messageries Brouettes ...	280
Bagage non réclamé ou abandonné...	288
Ballast—Déchargement	237
Barrières—ouverture et fermeture...	75
Bâton pilote électrique	212
Bifurcation—Approche	110
Block système enclenché	218
Boîtes chauffantes	99
Brouettes, bagages, messageries ...	280
Brouillard—Définition	1

— C —

Cabines de signaux—Défense d'entrer	62
Cabines de signaux—Nettoyage ...	62
Cessation du Service	124
Cessation du travail par mauvais temps	257
Changement de rails	228
Charge des trains	91
Chargement d'animaux * reçus aux jonctions	299
Chargement obstruant la voie	87
Chargement des wagons	84
Chauffeurs—Subordination	15

IV

	Articles
Chef d'équipe—Définition	1
Chef de gare—Définition	1
Chef de gare—Permission de s'absenter... ..	274
Chef de train—Autorité... ..	9
Chef d'un train de voyageurs— Devoir	146
Chef d'un train de marchandises— Devoir	152
Chef de gare—Responsabilité... ..	2
Circulation la nuit et par mauvais temps	133
Circulation sur voie principale	175
Cloche—Passage à niveau	79
Colis jetés des trains	295
Commerce défendu	266
Communications entre mécaniciens et Chefs de train	182
Composition du train	157
Condition de Service	259
Conducteur du train—Devoir et responsabilité	10
Conduite des agents	263
Conduite des trains	166
Connaissance des règlements	221
Cornets de manoeuvres—Signaux acoustiques	42
Croisement	215
Croisements et aiguilles—Examen... ..	233
— D —	
Dames seules	293
Déchargement du ballast	237
Décrochages et ruptures d'attelages	118

Articles

Défense d'entrer—Cabine de signaux	62
Défense d'arrêter sur les aiguilles et croisements	190
Défense d'atteler les lorrys ou trolleys à un train	247
Défense de manoeuvrer les appareils	61
Défense de traverser les voies ...	273
Défense de voyager dans le com- partiment des Chefs de train de marchandises	291
Défense de voyager sans billet ou permis	290
Définitions	1
Démarrage et arrêt des trains ...	186
Départ des trains	102
Dépassement du quai	161
Déplacement des wagons grues ...	88
Détresses	116
Devoir des agents—Trains arrêtés aux signaux	66
Devoir des aiguilleurs	58
Devoir du Chef d'un train de mar- chandises	152
Devoir du Chef d'un train de voyageurs... ..	146
Devoir et équipement des signaleurs de brouillard	125
Direction des trains	217
Disposition des aiguilles	213
Disques et petits sémaphores	32
Distinction entre trolleys et lorrys ...	425

VI

	Articles
Double traction	185
Drapeau et lanterne—Trolley ...	253
Drapeau ou feu rouge—Lorry ou trolley	248
Droit d'utiliser un trolley	253
— E —	
Enclenchement—Mise hors service	70
Enclenchement—Pose	68
Enlèvement de lorry en cas de brouil- lard	251
Enregistrement des bagages	289
Entretien—Barrière	78
Entretien, Défectuosité—Aiguilles et signaux	53
Entretien des tableaux indicateurs	275
Entretien et réparation des signaux	233
Emmagasinage des vieux matériaux	240
Emploi des pétards	45
Equipe de lorry	251
Equipe de trolleys	253
Equipement des Conducteurs et Chefs de train	144
Equipement des lorrys	251
Equipement des trolleys	253
Equipement et devoirs des signaleurs de brouillard	125
Espacement des trains	96
Essai du frein à air	103
Etiquetage des wagons	298
Examen des aiguilles et croisements	233
Examen des ouvrages en cas d'i- nondation... ..	238

VII

Articles

Examen et essai des signaux fixes ...	35
Exemplaires perdus	270
Explosions de pétards	44
Explosifs	94
Extinction des signaux	63

— F —

Facteurs attendant les trains	283
Fermeture des fenêtres des campar- timents vides	282
Fermeture des portes	158
Fermeture des portes des voitures ...	286
Fermeture des signaux	64
Feuilles d'expédition	297
Feu et cendres	188
Feux d'arrière	49
Feux d'arrière des machines	51
Feux d'arrière des signaux fixes ...	36
Feux de tête	48
Feux des trains garés	114
Filets des voitures	294
Fixation des portes de wagons ...	152
Formation du train	170
Fourgon arrière doit libérer la traverse de police	150
Fraudes à déjouer	292
Frein à main—Application	159
Frein à main—Essai	103
Frein gardé sur le dernier véhicule	82
Frein, trolley	253
Freinage à main sur pentes et aux arrêts	160

VIII

	Articles
Freinage des trains	93
Fumée des machines	192
— G —	
Garage	138
Garage des outils et ustensiles	240
Garage des trains	112
Garages et vitesses	140
Garanties	264
Gare—Définition	1
Garde des outils	242
Gratification	265
— H —	
Heure	95
Horaire, avis, règlement général ...	269
Horloges—Règlage... ..	95
— I —	
Immobilisation des voitures différés	201
Incendie de train	121
Incendie sur la voie	239
Indicateurs de position d'aiguilles ...	37
Inobservation des signaux—Défectuosités diverses	234
Inondation—Examen des ouvrages	238
Inspecteur de la voie.—Définition ...	1
Inspection journalière—Gare... ..	275
Instruction spéciale—Définition ...	1
Interdiction aux machines de pousser	80

IX**Articles**

Interdiction de manoeuvres " au lancer "	207
Interdiction de passer sur les voies ...	272
Interdiction de sauter sur les wagons	283

— J —

Jet d'eau chaude, feu et cendres ...	188
Jonction—Chargement d'animaux reçus... ..	299

— L —

Lampe de plafond—Voiture	279
Lampes de quai	279
Lanternes et drapeaux—Trolleys ...	253
Lanternes et signaux	225
Limites de gare—Définition	1
Limite de vitesse	180
Logements des équipes	223
Lorrays—Défense d'attacher à un train	247
Lorrays—Equipement	251
Lorrays et trolleys—Distinction ...	245
Lorrays—Marques	251
Lorrays ou trolleys non en service ...	249
Lorrays—Permis	251

— M —

Machine attelée—Définition	1
Machine de manoeuvre—Définition	1
Machine de renfort—Définition ...	1
Machine de renfort	196
Machine de secours—Définition ...	1
Machine de train—Définition... ..	1

X

	Articles
Machine haut-le-pied—Définition ...	1
Machines haut-le-pied accouplées ...	184
Machine pilote—Définition	1
Manœuvres dans les remises et garages	206
Manœuvres des aiguilles... ..	56
Manœuvres des signaux	214
Manœuvres des véhicules	197, 208
Manœuvres des voitures—Trains de voyageurs	210
Manœuvres en cas de double traction	205
Manœuvres en dehors du signal de gare	113, 199
Manœuvres “au lancer”—Interdic- tion	207
Manœuvres effectuées par les ma- chines des trains	200
Manœuvres sur déclivités	202
Manque de pétards	124
Manque ou excédent de places aux trains	296
Marchandises trouvés sur la voie ...	244
Marche tender en avant	81
Marque des lorrys	251
Matériaux approvisionnés aux mai- sons d'équipes	240
Matériaux trouvés sur la voie ...	243
Matériel roulant appartenant à des particuliers	89
Mécanicien—Définition	1
Mécanicien pilote	172

Articles

Mécanicien—Responsabilité	130
Messageries, Bagages, Bronettes ...	280
Mesures à prendre—Aiguilles, signaux défectueux... ..	73
Mise à quai	108
Mise en tête	171
Mise hors service des enclenchements	70
Modification de Service	261
Modification des signaux	71
Modification ou pose des signaux ...	71

— N —

Négligence à signaler	277
Neige, définition	1
Nettoyage—Cabine des signaux ...	162
Nettoyage des aiguilles et signaux ...	233
Noms et adresses des agents	260
Notices et avis à consulter— Mécaniciens et Chauffeurs ...	168
Nourriture des signaleurs de brouil- lard	127

— O —

Obéissance aux signaux	16, 181
Observation des Règlements ...	222
Observation des signaux fixes par mauvais temps	179
Observation des signaux—Méca- niciens et Chauffeurs	17
Observation des trains au passage— Aiguilleurs	59
Ordre à suivre pour l'ouverture— Barrières	76

XII

	Articles
Outils des agents en tournée ...	232
Ouverture et fermeture des barrières	75
— P —	
Parcours non autorisés—Trolley ...	253
Passage des aiguilles	180
Passages sur voie principale—Machine	13
Permis de lorry	251
Permis de voyager sur la machine ...	163
Personne non autorisée—Utilisation de lorry	252
Pétards—Emploi	45
Pétards—Explosion	44
Place des voyageurs	291
Plaques d'équipes	224
Pièces longues—Transport	86
Poêles des fourgons	155
Ponctualité du service—Gare... ..	3
Portes des voitures—Fermeture ...	286
Portes des wagons à bestiaux	299
Portes des wagons—Fermeture ...	152
Portes latérales—Wagons couverts...	158
Pose des aiguilles	67
Pose des enclenchements	68
Pose des signaux	69
Pose ou modification des signaux ...	71
Position normale—Signaux fixes ...	19
Poste des Conducteurs de train ...	142
Poteaux de ralentissement	255
Pour effectuer les réparations—Rails	256
Poussage ou remorquage sur voie adjacente	207
Précaution à prendre sur les garages	207
Préséance	111

XIII

	Articles
Présence—Aiguilleur	60
Présence—Mécanicien et Chauffeur	162
Présence des Conducteurs et Chefs de trains	141
Présence obligatoire d'un homme sur la machine	167
Prise et remise du Service	143
Prise d'eau	191
Prise de véhicules avariés—Junction	153
Prise du Service—Personnel des gares	4
Propriété du chemin de fer	262
Protection—Trains arrêtés par ac- cident, détresse ou toute autre cause	115
Protection de la ligne pendant les travaux	228
Protection de la voie principale en cas d'obstruction	254
Protection des équipes	257
Protection des hommes au travail— Attention aux trains	257
Protection des lorrys sur la voie ...	250
Protection des rames abandonnées ...	117
Protection des travaux par les si- gnaux fixes	230
Protection en voie bloquée	251
Punitions	267

— R —

Rails cassés	240
Rails—Réparations... ..	256
Ralentissement—Poteaux.	255

	Articles
Ralentissement pour tempête de poussière... ..	131
Rames abandonnées—Protection ...	117
Rapport de la marche des trains ...	145
Réduction de vitesse pour mauvais temps	177
Refoulements	135
Refus de prendre la charge—Mécanicien	92
Registre du personnel—Voies et Travaux	224
Règlage des horloges	95
Règlement—Connaissance	221
Règlement général, avis horaires ...	269
Règlements—Observation	222
Relevage de la voie	236
Relève des signaleurs de brouillard	127
Remise du train à la fin du parcours	156
Remise et prise du Service	143
Remise des colis par les Chefs de train	289
Remorquage ou poussage sur voie adjacente	207
Renfort—Machine	1
Réparations des rails	256
Réparations des véhicules	98
Réparations urgentes—Rails cassés	240
Responsabilité de l'agent en charge d'un lorry	251
Responsabilité de l'agent en charge d'un trolley	252
Responsabilité de l'Inspecteur—Voies et Travaux	219

Responsabilité des mécaniciens ...	130
Responsabilité du Chef de gare ...	2
Responsabilité pour la connaissance du Règlement	269
Responsabilité pour la fourniture des avis	269
Responsabilité—Garde des rails, traverses et autres matériaux ...	241
Responsabilité—Trolley	253
Retards	180
Ruptures d'attelages et décrochages.	118

— S —

Sablage des quais et escaliers en temps de neige	281
Scindage des trains en pleine voie ...	119
Secours—Demande	231
Sécurité du chargement des Tenders	169
Sémaphores—Bras et lampe	20
Sémaphore—Signaux de manoeuvre	31
Service des Chefs de gare et Chefs de train	85
Service—Conditions	259
Sifflet avertisseur	258
Sifflets des difurcations	47, 183
Sifflets des machines	46
Signal d'arrêt en l'absence de dra- peaux	39
Signal de départ	178
Signal de prudence, en l'absence de drapeaux... ..	39

XVI

	Articles
Signal de manoeuvres	204
Signal de ralentissement... ..	189
Signal de voie libre	39
Signal douteux	181
Signalement des accidents	7
Signalement des accidents et avaries	231
Signalement des défauts—	
Signaux	72
Signalement des irrégularités	147
Signaleur—Définition	1
Signaleurs	254
Signaleurs de brouillard	122
Signaleurs de brouillard—Cessation de Service	124
Signaleurs de brouillard, pendant la nuit	124
Signaleurs supplémentaires	229
Signalisation en rapport avec les manoeuvres de trains	65
Signaux acoustiques—Cornets de manoeuvres	42
Signaux à distance	26, 27, 28, 29
Signaux à faire en cas d'obstruction	55
Signaux à main	38
Signaux à main—Garde-barrière...	77
Signaux d'arrière	151
Signaux d'avertissement—Poussage ou arrêt des trains aux gares et jonctions	105
Signaux d'entrée de gare	21, 22, 23, 24, 25
Signaux des aiguilleurs	57
Signaux de départ	30

XVII

Articles

Signaux des bifurcations	34
Signaux des locomotives	176
Signaux des manoeuvres la nuit	40
Signaux des voies de garage	33
Signaux fixes	18
Signaux fixes—Passage à niveau	174
Signaux fixes de départ	174
Signaux protégeant les travaux	230
Signaux—Extinction	63
Signaux—Fermeture	64
Signaux—Obéissance	16
Signaux—Observation	17
Signaux—Pose	69
Signification des signaux	225
Soins à donner aux lampes de signaux	6
Soins et disposition des colis enre-	
gistrés	289
Stationnements sur voie principale	200
Subordination aux Chefs de gares—	
Mécanicien et Chauffeur	12
Subordination aux Chefs de trains	14
Subordination des agents en charge	
des trains de Service	226
Subordination des agents—Conduc-	
teurs, Chefs de trains et garde-	
freins	8
Subordination et responsabilité du	
chauffeur	165
Surveillance à exercer—Chefs de	
trains	159
Surveillance de la marche des trains	111
Surveillance des aiguilles et garages	209
Surveillance des signaleurs	5

Surveillance des signaleurs de brouil- lard	128
Surveillant—Définition	1
— T —	
Tabloux indicateurs... ..	275
Taquet d'arrêt... ..	189
Taquet d'arrêt et passages à niveau	233
Tempête de poussière—Définition ...	1
Train—Définition	1
Trains spéciaux—Annonce	52
Trains spéciaux—Attention	235
Trains—Charge	91
Trains—Conduite	166
Trains—Direction	217
Trains—Départ	102
Trains—Formation... ..	170
Trains—Garage	112
Trains—Incendie	121
Trains arrêtés aux signaux—Devoirs des agents	66
Trains de marchandises—Définition	1
Trains de marchandises accouplés ...	90
Train de Service—Définition	1
Train de Service direct	136
Train de voyageurs—Définition ...	1
Train mixte—Définition... ..	1
Train ordinaire—Définition	1
Train spécial—Définition	1
Transport d'animaux vivants... ..	299
Transport de machines ou wagons appartenant à un particulier ...	89
Transport des pièces longues	86

XIX

Articles

Transport des trolleys par les trains	253
Travail du bureau	276
Traversée des gares... ..	187
Trolley d'inspection	253
Trolleys numérotés	253
Trolleys se suivant	253
Trolley—Défense d'attacher à un train... ..	247
Trolley—Droit d'utiliser... ..	253
Trolleys et lorrys—Distinction ...	245
Trolleys—Freins	253

— U —

Uniformes	262
Uniformes et objets à rendre en quittant le service	268

— V —

Véhicules—Définition	1
Véhicules à différer... ..	101
Véhicules déraillés	100
Véhicules en dérive... ..	211
Véhicules munis de chaînes	83
Véhicules—Réparations	98
Veilleurs	257
Vigilance—Mécanicien	173
Vigilance du chauffeur	183
Visite—Trains et véhicules	97
Visite des signaux et aiguilles en temps de neige et gelée	129
Visite des voitures	282
Visite journalière—Surveillant ...	233
Vitesse de la maclune de manoeuvre	203
Vitesse des trains	180

	Articles
Vitesse des trains spéciaux	180
Voie bloquée—Lorry	251
Voie bloquée la nuit	251
Voie—Relevage	263
Voie principale—Circulation	175
Voie principale—Définition	1
Voiture—Définition	1
— W —	
Wagons—Chargement	84
Wagons—Chargés de marchandises inflammables	154
Wagons—Définition	1
Wagons—Étiquetage	298
Wagons grues—Déplacement	88
Wagons hors d'état de rouler	152
Wagons laissés hors des gares	137



Hsi Ho Yuan, Peking.

