

ORDRE DE SERVICE No.277.

(O.S.277)

Extrait pour le personnel roulant.

PUIDOUX-CHEXBRES.

Installation de sécurité.

I. Généralités.

1. L'installation de sécurité comprend un appareil d'enclenchement installé sur le quai I dans une cabine vitrée, à côté du B.V.
2. Le plan annexé au présent O.S. montre l'aspect de cet appareil et la disposition générale des voies. Le tableau des enclenchements reproduit sur le plan schématique renseigne sur les parcours que l'appareil permet d'établir.

III. Signaux.

La gare est protégée par les signaux suivants:

1. Entrées.

- a) côté Grandvaux: sémaphore à une aile A, précédé du signal avancé lumineux A*; mis à voie libre, il autorise l'entrée sur voie directe I.
- b) côté Palézieux: sémaphore à une aile F, précédé du signal avancé F*; mis à voie libre, il autorise l'entrée sur voie directe II.
- c) côté Chexbres-Village: disque de protection C; mis à voie libre, il autorise l'entrée sur voie III.

2. Sorties.

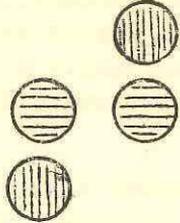
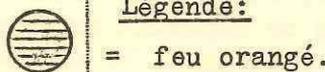
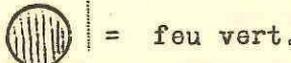
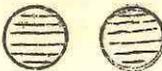
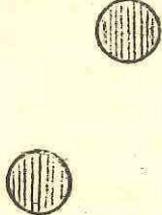
- a) Côté Grandvaux: sémaphore à une aile B; mis à voie libre, il autorise la sortie de la voie directe II, ou celle en déviation de la voie de garage 8.
- b) côté Palézieux: sémaphore à une aile E; mis à voie libre, il autorise la sortie de la voie directe I, ou celle en déviation des voies marchandises 5 ou 6.
- c) côté Chexbres-Village. sémaphore à une aile D; mis à voie libre, il autorise la sortie de la voie III.

3. Passages directs.

- a) direction Grandvaux-Palézieux: signal de passage A^d placé immédiatement devant le sémaphore A.
- b) direction Palézieux-Grandvaux: signal de passage F^d placé immédiatement devant le sémaphore F.

4. Instruction particulière concernant le signal avancé lumineux A*.

- a) Le signal avancé lumineux A*, installé à Puidoux-Chexbres, est d'un type un peu différent de celui décrit par le fichet R 71/8 du 5 mai 1937. Bien que se composant également de quatre lanternes à lentille, ces dernières sont disposées sur le panneau suivant les figures ci-après:

Disposition et couleur des feux.	Signification du signal.	
<p style="text-align: center;"><u>Fig. 1.</u></p>   	<p style="text-align: center;"><u>Fig. 2.</u></p>  <p>Arrêt au signal d'entrée.</p> <p><u>Légende:</u></p>	<p style="text-align: center;"><u>Fig. 3.</u></p>  <p>Entrées avec aiguilles en position de voie droite.</p>

b) Lorsque le signal avancé n'est pas éclairé ou l'est d'une manière douteuse, le mécanicien doit s'attendre à trouver le signal d'entrée fermé (voir l'art.46, chiff.15, du RCT).

Le signal avancé lumineux A* ne montre au revers aucun feu.

V. Manœuvres de gare.

1. Pour assurer à distance une bonne entente entre l'agent desservant l'appareil central et celui dirigeant la manœuvre, cinq postes de sonneries d'entente ont été installés à différents endroits de la gare; le plan schématique renseigne sur leurs emplacements.
2. Pour les manœuvres de gare, on se conformera aux indications de l'I.1004 du 10.12.37, relative aux signaux acoustiques pour la manœuvre des aiguilles et au code reproduit sur les plaques des sonneries.

VI. Dispositifs spéciaux.

1. Les aiguilles 1 et 6a sont pourvues d'une pédale de sûreté empêchant leur renversement sous un véhicule.
2. L'aiguille 1 est munie d'un verrou de contrôle intercalé dans la transmission du disque de protection C. L'aiguille 19, manoeuvrée sur place et placée dans la voie du Vevey - Chexbres, est également munie d'un verrou de contrôle intercalé dans la transmission des deux signaux C et D.
3. Les deux aiguilles 2 et 6a sont munies d'un verrou de lames; à l'aiguille 2, le verrou est intercalé dans la transmission du sémaphore de sortie B, et à l'aiguille 6a, le verrou est intercalé dans la transmission du sémaphore d'entrée A.
4. Sur les deux voies de la sous-station électrique sont installés des sabots de déraillement conjugués avec la manoeuvre à main de l'aiguille 20 et protégeant la sous-station contre une dérive.
5. Ces deux sabots sont montés de telle façon que lorsque l'aiguille 20 donne accès à la voie 11, le sabot placé sur cette dernière voie se trouve sur le rail; si l'aiguille 20 donne accès à la voie 10, c'est le sabot placé sur cette dernière voie qui se trouve sur le rail.
6. Lorsqu'un véhicule doit être conduit à la sous-station, cette situation oblige donc le transport à s'arrêter entre l'aiguille 20 et les sabots de déraillement pour permettre de libérer la voie sur laquelle il se trouve en renversant l'aiguille 20.

VII. Prise des aiguilles par le talon.

1. Il est interdit de prendre les aiguilles par le talon. La prise en talon d'une aiguille manoeuvrée depuis l'appareil d'enclenchement provoque le déplacement de la poulie de manoeuvre du levier de cette aiguille. Les manettes des parcours intéressés par l'aiguille talonnée sont alors immobilisées et ne peuvent être manoeuvrées

que lorsqu'on a remis en position normale, au moyen de la clef spéciale, la poulie déplacée. Il faut en outre remplacer, sur le levier de l'aiguille talonnée, la goupille de cisaillement qui sert de moyen de contrôle et dont la tête aura été coupée.

2. Les agents sont tenus d'aviser immédiatement le chef de gare de la prise en talon d'une aiguille, car celle-ci pourrait facilement occasionner un dérangement ou la déviation d'un train sur une fausse voie.

VIII. Eclairage électrique des aiguilles et des signaux.

Toutes les lanternes des aiguilles et des signaux sont éclairées à l'électricité, normalement par le courant de traction transformé à 150 volts, auquel on peut substituer, en cas de nécessité, du courant continu provenant de la sous-station.

X. Dérangements.

1. Tous les dérangements doivent être signalés sans délai, conformément à la Cg 15/36.
2. Lorsqu'une aiguille manoeuvrée depuis l'appareil d'enclenchement devra, ensuite de dérangement, être manoeuvrée sur place, on supprimera sa liaison avec la caisse de manoeuvre en enlevant le tourillon qui relie cette dernière à la tringle de commande de l'aiguille, sans toucher à l'appareil de calage. Après chaque changement dans la position de l'aiguille, on fixera la position des lames en chassant, entre le sommier et la lame ouverte, une cale en bois que l'on doit toujours tenir prête.

XI. Dispositions finales.

1. Cette installation est soumise aux prescriptions ci-après:
 - a) à l'OGS 154;
 - b) à l'I. 1004.

2. Le présent O.S. entre immédiatement en vigueur. Il annule et remplace:

- a) l'instruction du 1.8.1917;
- b) le plan schématique du 1.8.1917;
- c) les (C 263/28) et (C 25/35).

Lausanne, le 1er décembre 1938.

Le Directeur:

Chenaux.

Annexe:

1 plan schématique
No. 3135^a du 5.11.37.

- I 1 - 6.
- II 1, 2, 5, 7, 8.
- III 12, 13, P 1, 2.
- IV 1 (Ge, Ls, Ren, Pay, Vv, Bn, Zü).

In.