

27.6.75

1417 I

M

Chemins de fer fédéraux suisses
Direction du 1er arrondissement
Division des travaux/IS

PUIDOUX-CHEXBRES - CHEXBRES

Lausanne, le 27 juin 1975

Ordre de service 1417

Puidoux-Chexbres
Chexbres

(OS 1417)

Puidoux-Chexbres - Chexbres

Embranchement particulier de la Minoterie Coopérative du Léman

1. Description de la voie et des installations de sécurité

- 1.1 L'embranchement se compose des voies 1, 3 et 6, des aiguilles simples 101 et 104 et du sabot de déraillement SD 101.
- 1.2 L'embranchement est raccordé à la voie de circulation des trains, au point kilométrique 7.065, par l'aiguille 101 prise en pointe par les trains de la direction Puidoux-Chexbres - Chexbres-Village.
- 1.3 L'aiguille 101 est manoeuvrée sur place au moyen d'un levier sur fondation et elle est verrouillée au moyen d'une serrure dont la clé est normalement déposée en gare de Puidoux-Chexbres. Un double de cette clé est déposé sous scellé en gare, à l'appareil d'enclenchement.
- 1.4 L'aiguille 101 est pourvue d'un appareil de calage de lames et d'un signal d'aiguille mobile éclairé.
- 1.5 L'aiguille 101 n'est pas isolée.
- 1.6 Un sabot de déraillement SD 101 est conjugué avec l'aiguille 101 par transmission rigide. Ce sabot est pourvu d'un signal de barrage (selon R 312.1, ch. 142) éclairé.
- 1.7 En position normale, l'aiguille 101 est disposée pour la voie de circulation des trains et le sabot de déraillement est relevé sur le rail, en position de protection des trains.
- 1.8 La position en voie droite de l'aiguille 101 (position normale) n'est pas répétée en gare.
- 1.9 Un appareil téléphonique, placé à proximité du sabot de déraillement, permet de correspondre avec la station de Puidoux-Chexbres.

1.10 La station de Puidoux-Chexbres est chargée, pour le compte de l'embranché, du nettoyage et du graissage de l'aiguille de raccordement et de ses organes de commande ainsi que du sabot de déraillement.

2. Description des installations pour la traction électrique

2.1 Les voies 1 et 3 sont électrifiées. La voie 6 n'est que partiellement électrifiée. La ligne de contact de l'embranchement particulier peut être enclenchée et déclenchée par l'interrupteur à cornes no 91 placé sur le support no 37.

2.2 La ligne de contact de l'embranchement particulier est normalement déclenchée et mise à la terre au moyen d'une perche de mise à terre ad hoc, qui est suspendue au droit du pylône no 37.

2.3 L'isolation de section est située à 3 m du pylône no 37. Un signal de fin de ligne de contact, selon figure 240 du R 312.1, est placé à proximité du pylône no 5 A sur voie no 6.

3. Service des wagons à l'embranché

3.1 Les wagons destinés à l'embranché ou à d'éventuels usagers sont mis en place par les CFF sur voie 3, à la pointe de l'aiguille 104. Les CFF reprennent au même endroit les wagons qui leur sont restitués par l'embranché.

Les manoeuvres subséquentes sur l'embranchement sont assurées par l'embranché, au moyen d'un treuil de manoeuvre, sous sa seule responsabilité.

3.2 Pour la mise en place et la reprise des wagons, ainsi que pour le service des installations assuré par le chemin de fer, l'embranché verse aux CFF la taxe qui est fixée dans la convention d'embranchement.

3.3 Manipulation des installations de sécurité de l'embranchement

L'agent fonctionnant comme chef de manoeuvre et chef de train est désigné par le chef de gare. Il est responsable du convoi en cours de route et sur l'embranchement. Avant le départ du convoi vers l'embranchement, le chef de manoeuvre doit demander la clé à l'agent chargé de la circulation des trains.

3.3.1 Le convoi fait arrêt devant la pointe de l'aiguille 101 de l'embranchement, le chef de manoeuvre introduit la clé dans la serrure du levier puis donne un demi tour de clé, ce qui libère ledit levier. Après le renversement du

levier 101, la clé ne peut plus être retirée de la serrure. Dans cette position, l'aiguille 101 donne accès aux voies de l'embranchement, et le sabot SD 101 dégage le rail.

- 3.3.2 Pour pouvoir reprendre la clé lorsque la manoeuvre est terminée, il faut préalablement remettre l'aiguille 101 en position de voie droite.
- 3.3.3 De retour en gare, le chef de manoeuvre remet la clé à l'agent responsable de la circulation des trains.

4. Dispositions particulières concernant la circulation des trains et la couverture du convoi de desserte de l'embranchement

4.1 Avant d'expédier un train ou un convoi en direction de Chexbres-Village, la gare de Puidoux-Chexbres doit s'assurer que la clé est bien déposée en gare, à l'appareil d'enclenchement.

4.2 Il n'y a aucune dépendance avec les installations de sécurité.

4.3 Lors de la desserte de l'embranchement, les trains qui le desservent circulent selon RCT ch. 54, et l'aiguille 1 de Chexbres-Village doit être mise en position de protection, afin d'empêcher les dérives en direction de Vevey.

4.4 En conséquence, la desserte de l'embranchement peut s'effectuer uniquement lorsque la station de Chexbres-Village est desservie.

5. Dispositions finales

5.1 Est annulée

C 51/74

5.2 Tout dérangement ou irrégularité doivent être annoncés conformément au R 320.11.

5.3 Le chef de secteur des installations de sécurité 6, à Fribourg, est chargé de l'entretien et de la surveillance de cette installation.

5.4 Le présent OS entre en vigueur immédiatement.

C I 1
C II Spéciale
C III 1a
P III 2ce, 7g
C IV 1, 2ab, 3^I, 4a (Ge, Ls, Vv, Bri, Bn)
P IV 4a (Rés. Ls)
4b (Vv)

Le Directeur

Brocard