

14.8.91

OS 1742 ~~X~~, II, III,

Hm

Chemins de fer fédéraux suisses  
Division du Ier arrondissement  
Division des travaux / ST-IS

LAUSANNE - LA CONVERSION -  
GRANDVAUX - PUIDOUX  
Lausanne, le 8 août 1991

à : Lausanne

La Conversion  
Grandvaux  
Puidoux  
Paléziens

Ordre de service 1742  
=====

(OS 1742)

Lausanne - La Conversion - Grandvaux - Puidoux  
=====

Block automatique et télécommande

*Annulé par OS 1802  
28.10.91*

*Puidoux annulé et remplacé par  
OS 1802 Lausanne TC / Puidoux - Chexbres*

Table des matières -----	ch.
Généralités	1
Block automatique	2
Poste de block de Pully-Nord	3
<del>Barrières automatiques du PN de Pully-Nord</del>	<del>4</del>
Régimes d'exploitation	5
Dérangements	6
Dispositions finales	7

1. Généralités

=====

1.1 Le présent OS donne la description des installations de block automatique Lausanne-Puidoux, ainsi que les directives pour la desserte de ce tronçon par le centre de télécommande de Lausanne dans son état d'équipement actuel. ~~Le présent OS fait l'objet du plan schématique~~

~~1-54/T du 25.7.91.~~

1.2 Les gares de La Conversion et Grandvaux sont équipées d'appareils d'enclenchement électrique, type "Domino 55", sans signaux nains et celle de Puidoux d'un appareil d'enclenchement mécanique.

1.3 ~~Le poste directeur de Lausanne (PD) est responsable :~~

pour l'échange et la fixation du sens de marche et de l'interdiction de la pleine voie sur le tronçon de block automatique entre Lausanne et La Conversion.

mise  
que

Le centre de télécommande de Lausanne (TC) est responsable :

- de la commande du poste de block "Pully-Nord",
- de la télécommande de La Conversion et Grandvaux".

~~- de la télécommande de La Conversion et Grandvaux~~

1.4 Palézieux est responsable :

- du télécontrôle de Puidoux, comprenant la remise à zéro de secours des compteurs d'essieux pour les sections de block Grandvaux-Puidoux-Corbèron-Palézieux et vice versa.

1.5 La transmission des ordres et des informations entre Lausanne-La Conversion, d'une part, et Lausanne-Grandvaux, d'autre part, a lieu au moyen d'installations de télétransmission électroniques, système Siemens-Albis.

1.6 ~~Au poste directeur de Lausanne (PD) les touches de commande et les voyants d'information pour le tronçon Lausanne-Puidoux sont disposés de la manière suivante :~~

- pupitre de l'enclenchement de Lausanne :

Sur le tableau vertical, à gauche du pupitre, sont situés les voyants d'information pour :

- . en haut, le tronçon banalisé Lausanne-Lutry,
- . en bas, le tronçon Lausanne-La Conversion.

- pupitre de commande (PD) :

- . les touches de commande du block automatique entre Lausanne et La conversion, et des barrières automatiques du PN du km 2.238.

11742 III

OS 11742 III

11742 III

- tableau de contrôle optique (TCO) :

- à l'extrême droite, au milieu (éléments de couleur verte), les touches et les voyants pour la commande du poste de block de Pully-Nord et des barrières automatiques du PN km 2.258,
- à droite, dans la partie supérieure (éléments de couleur verte), les touches pour les commandes normales et de secours, ainsi que les voyants pour la télécommande de La Conversion et Grandvaux.

- pupitre de télécommande (TC)

- à droite et dans la partie supérieure, les touches et les voyants pour les commandes normales de La Conversion et Grandvaux.

1.7  
11742 III  
11742 II

Les prescriptions de desserte locale, relatives aux gares du tronçon Lausanne-Puidoux, sont contenues dans les documents de service suivants :

- La Conversion

voir OS 1743 ~~10025~~

- Grandvaux

voir OS 1695 ~~1833~~

Pour la télécommande des gares et du poste de block de ce tronçon, il faut se référer :

- pour le poste de block et les barrières autom. de Pully-Nord :

aux ch. 3 et 4 du présent OS.

- pour les gares de La Conversion et Grandvaux :

au ch. 5 du présent OS et aux prescriptions générales contenues dans l'OS 1515 et 1520.

V. OS 1802

- pour Puidoux, à l'OS 1465, concernant le block automatique Puidoux-Palézieux.

2. Block automatique  
=====

"2.1 La protection des trains entre Lausanne et Puidoux-Chexbres est assurée par le block de ligne pour double voie banalisée avec interdiction de la pleine voie, système Integra. par

11742 III

2.2 L'occupation des sections de block est contrôlée par des compteurs d'essieux de type permanent centralisés à Lausanne, Grandvaux et Puidoux-Chexbres.

2.3 Le R 320.1 du 1.2.1994, règlement du block, chiffres 20 à 23 est applicable."

~~Les chiffres 100 ne sont pas applicables dans ce cas particulier. Dès qu'une des voies est mise hors service, il est possible de changer le sens de marche sur la voie en service.~~

Chaque changement de sens de marche doit être demandé à la gare voisine et accordé par celle-ci.  
La voie libre ne peut pas être accordée avant d'avoir été demandée.  
L'assentiment du sens de marche subsiste tant qu'il n'a pas été demandé et octroyé pour un train de sens contraire.

- 1802
- 2.2 La protection des trains entre La Conversion et Puidoux est assurée par le block automatique à compteurs d'essieux pour ligne à double voie, commutable pour l'exploitation à voie unique avec dépendance des signaux, système Integra.

Le R 320.1 est applicable, notamment les ch. 80-84, 100-101, 110, 112, 118a-122. Voir aussi ch. 8 de l'OS 1520 et ch. 63 du RCT.

L'exploitation à voie unique entre Grandvaux et Puidoux nécessite la desserte locale de Puidoux.

- 1802
- 2.3 Entre La Conversion et Puidoux, les capteurs pour le comptage d'essieux sont montés sur les voies d'entrée et de sortie à env. 40-80 m au-delà du signal d'entrée.

Aucun véhicule ne doit stationner sur les capteurs de comptage ou à proximité immédiate, ce qui provoquerait des erreurs de comptage.

- 2.4 La libération de la section de block Grandvaux-Puidoux a lieu au passage du signal d'entrée A de Puidoux, lorsque cette gare est occupée, ou au passage du signal de sortie E, lorsque cette gare n'est pas occupée.

- 11742 III
- 2.5 Les registres de comptage qui, en cas de dérangement, doivent être remis à zéro de secours, sont installés :

- à La Conversion pour la section de block La Conversion-Grandvaux et vice versa,

- à Puidoux pour la section de block Grandvaux-Puidoux et vice versa.

- 2.6 Les voies et les aiguilles, munies de circuits de voie, sont représentées par un trait double sur le plan schém. 1-54/1. n/01/1

- 2.7 Des téléphones de signaux sont placés aux endroits indiqués par un T sur le plan schém. 1-54/1. L'appareil téléphonique de Pully-Nord donne la communication avec Lausanne TC. n/01/1

Les appareils de La Conversion et Grandvaux donnent la communication avec Lausanne TC lorsque la gare est en télécommande.

Les appareils de Puidoux donnent la communication avec cette gare lorsqu'elle est occupée et avec Palézieux lorsqu'elle est en transit automatique.

- 1742 II
- 2.8 Des signaux de transit, selon ch. 29 du R 312.1 sont placés aux endroits indiqués par T sur le plan schém. 1-54/1. Allumés, ils indiquent que la gare est exploitée en régime de transit automatique ou en télécommande. Lors d'un appel au téléphone à La Conversion ou à Grandvaux depuis la gare concernée ou depuis Lausanne, tous les signaux de transit de la gare, émettant l'appel, clignotent simultanément.

Il n'y a pas de signaux de transit à Grandvaux.

3. Poste de block de Pully-Nord

"3.1 Le tronçon Lausanne - La Conversion est divisé en deux cantons par le poste de block "Pully-Nord" centralisé à Lausanne PD, 2<sup>e</sup> étage.

3.2 Les emplacements et désignations des signaux de block, combinés et avancés figurent sur le plan schématique annexé.

3.3 Le R 320.1 du 1.2.1994, règlement du block, chiffres 20 à 23 est applicable."

barrières soient abaissées.

- Le signal L, lorsque l'itinéraire de sortie vers Lausanne est établi sur l'appareil d'enclenchement de La Conversion, pour autant que le canton de block Pully-Nord - Lausanne soit libre. Le signal avancé d'entrée X\* de Lausanne, qui se trouve sur le mât du signal de block L, ne se met à voie libre que si le signal de block L est lui-même à voie libre.

3.3 L'état des cantons de block ainsi que la position des signaux P et L sont répétés au PD de Lausanne, sur le tableau (TCO) de Lausanne TC et sur le tableau vertical du pupitre d'enclenchement, ainsi que sur le pupitre de La Conversion.

4. Barrières automatiques du PN de Pully-Nord, km 2.258  
=====

4.1 Le PN km 2.258 est muni de barrières du type ASSA actionnées par des moteurs électriques placés dans le bâti de chaque perche. Ce PN est en outre équipé d'un signal acoustique et de signaux routiers optiques à feux rouges clignotants, placés de chaque côté du passage.

4.2 L'appareillage de commande et de contrôle se trouve dans un local du bâtiment de la halte; les voyants de répétition et les touches de commande de l'installation se trouvent sur le tableau (TCO) de Lausanne TC, sur le pupitre de commande PD Lausanne et sur le pupitre de La Conversion.

4.3 Commande automatique de fermeture des barrières

4.3.1 Sens Lausanne - La Conversion

La fermeture des barrières est commandée lors du passage du premier essieu du convoi sur les rails isolés du signal de sortie V de Lausanne, au km 0.520. Le voyant du signal de block P clignote et ledit signal ne se met à voie libre qu'une fois les barrières contrôlées en position fermée, ce qu'indique le voyant "fermé" allumé au PD de Lausanne et à La Conversion.

4.3.2 Sens La Conversion - Lausanne

La Commande de fermeture des barrières s'effectue :

- pour un train s'arrêtant à La Conversion devant le signal de sortie à l'arrêt, lors de l'établissement de l'itinéraire de sortie en direction de Lausanne,

11742 III

11742 III

e  
on  
ails  
que  
es

*✓ Texte DS 1242 I ch 2*  
~~- si le signal de sortie 3B en direction de Lausanne a été commandé, lors du passage du premier essieu du convoi sur un tronçon isolé placé au km 5.676, après la halte de Bossière.~~

~~Il s'écoule 25 secondes entre la commande de fermeture des barrières et l'apparition du contrôle de la position fermée.~~

~~Le signal de sortie 3B de La Conversion ne se met à voie libre qu'une fois les barrières contrôlées en position fermée.~~

4.4 Commande automatique d'ouverture des barrières

~~La réouverture des barrières se fait au passage du dernier essieu sur un circuit de voie sans joint et sur un contact à air "Siemens" placés au droit du PN. Pendant que les barrières se relèvent, le voyant vert "ouvert" clignote et un signal acoustique émet un son pulsé.~~

4.5 Empêchement de l'ouverture automatique des barrières pour les trains de la direction La Conversion - Lausanne

~~4.5.1 Lorsque deux trains se suivent à distance de block dans le sens Fribourg - Lausanne, la réouverture automatique des barrières du PN de Pully-Nord après le premier train entraînerait pour le second train le maintien à l'arrêt du signal de sortie 3B de La Conversion jusqu'à ce que les barrières soient à nouveau contrôlées en position abaissée, alors même que le premier train aurait déjà dégagé la section de block La Conversion - Pully.~~

~~Pour éviter cet inconvénient, un dispositif permettant d'empêcher l'ouverture automatique des barrières de ce PN a été installé.~~

~~4.5.2 Cet empêchement est introduit manuellement ou automatiquement avant qu'un train n'occupe l'isolation du PN et disparaît automatiquement lorsque ce train quitte la section de block La Conversion - Pully-Nord.~~

4.5.3 Introduction manuelle de l'empêchement

~~Cet empêchement peut être introduit à La Conversion en commande locale ou par Lausanne TC en pressant les touches commandant la fermeture des barrières, lorsqu'un train circulant avec les signaux, sur la voie normale, se trouve entre le signal de sortie 3B de La Conversion et le PN de Pully-Nord et qu'un train suiveur devant passer sans arrêt à La Conversion est engagé sur la section Grandvaux - La Conversion.~~

4.5.4 Introduction automatique de l'empêchement

*1242 I*  
~~Lorsque le transit automatique est établi pour la voie 2 à La Conversion, cet empêchement est introduit automatiquement si un convoi <sup>de voie</sup> passe sur le circuit de voie placé au km 5.676, après la halte de Bossière, alors qu'un premier train circulant avec les signaux, sur la voie normale, se trouve entre La Conversion et le PN de Pully-Nord.~~

~~Lausanne TC peut supprimer cet empêchement par une ouverture de secours des barrières, après s'être assuré que rien ne s'y oppose.~~

*commande de fermeture est donnée selon ch.4.3.2*

4.5.5 Suppression automatique de l'empêchement

Cet empêchement s'élimine automatiquement lorsque le train libère le canton de block La Conversion - Pully-Nord.

4.6 Commande des barrières en cas de marche à contre-voie

En cas d'exploitation à voie unique avec dépendance des signaux, les barrières sont commandées automatiquement, de la même manière pour le train circulant à contre-voie.

4.7 Commande manuelle des barrières

4.7.1 Sur le tableau TCO de Lausanne TC sont disposés :

- 1 touche jaune/grise "commande PN"
- 1 touche jaune plombée "ouverture de secours"
- 1 touche jaune/rouge "fermer" pour la direction Lausanne - La Conversion
- 1 touche jaune/rouge "fermer" pour la direction Lausanne- La Conversion,
- 1 touche noire/jaune "arrêt sonnerie PN"
- 2 voyants verts de répétitions "ouvertes" (un par voie),
- 2 voyants rouges de répétition "fermées" (un par voie),
- 1 voyant "dérangement barrières km 2.258",
- 1 voyant "coupure tension".

En outre, sur le pupitre de La Conversion, sont disposés les touches de fermeture par voie ainsi que les voyants donnant la position et l'état de dérangement des barrières.

4.7.2 En cas de circulation d'un transport, d'un train devant être expédié avec les signaux à l'arrêt, lors d'un dérangement au block ou aux signaux, il faut commander la fermeture à distance des barrières pour la voie considérée, et cela même si les barrières ont déjà été fermées par l'approche d'un train circulant en sens inverse sur l'autre voie. La fermeture manuelle des barrières au moyen de la touche "fermer" incombe à l'agent qui expédie le convoi. Si La Conversion est en télécommande, c'est Lausanne TC qui est chargé de fermer les barrières.

4.7.3 Après chaque circulation de transport ou de train ayant circulé avec le signal de sortie à l'arrêt, on doit s'assurer que les barrières du PN se sont ouvertes; si tel n'est pas le cas, il faut actionner la touche plombée "ouverture de secours" après s'être assuré qu'aucun train ne s'approche du PN.

5. Régimes d'exploitation

5.1 L'installation de La Conversion n'est pas desservie. Elle est en régime

"L'installation de La Conversion n'est pas desservie. Elle est en régime de télécommande et le transit automatique est normalement enclenché.

Exceptionnellement elle peut être commutée en régime de commande locale.

En mode de transit automatique, les signaux d'entrée sont commandés automatiquement à la mise à voie libre du signal de sortie de la station précédente et les signaux de sortie lorsque le train quitte Lausanne, resp. Grandvaux."

11742 III

11742 III

e.

signal de sortie 5B de Grandvaux est mis à voie libre

11742 III

1742 II

- signal d'entrée 2A : à l'occupation du tronçon Lausanne - Pully-Nord,
- signal d'entrée 4D : lorsque le train quitte Grandvaux et que le canton de block La Conversion - Pully-Nord est libre,
- signal de sortie 3B : lorsque le train quitte Grandvaux et que le signal d'entrée 4D est à voie libre,
- signal de sortie 3C : lorsque le train franchit le poste de block de Pully-Nord.

Signaux de Grandvaux 5C2 5C3

ch. 5.2, en entier par

"L'installation de Grandvaux n'est pas desservie. Elle est en régime de télécommande et le transit automatique est normalement enclenché. Exceptionnellement elle peut être commutée en régime de commande locale.

En mode de transit automatique, les signaux d'entrée sont commandés automatiquement à la mise à voie libre du signal de sortie de la station précédente et les signaux de sortie lorsque le train quitte La Conversion, resp. Puidoux-Chexbres."

5.3 La gare de Puidoux n'est pas occupée pour tous les trains. L'installation est alors commutée en mode de transit automatique. Les signaux d'entrée restent en permanence à voie libre et les signaux de sortie sont commandés automatiquement lorsque le train quitte Grandvaux, resp. franchit le poste de block de Corbèron. La libération des sections de block ne se fait qu'au passage du signal de sortie correspondant de Puidoux.

5.4 Exploitation temporaire et permanente à voie unique entre Grandvaux et Puidoux, pendant que Puidoux est occupée :

A Puidoux, les itinéraires d'entrée et de sortie (côté Grandvaux) peuvent être établis soit pour la voie normale, soit pour la contre-voie. Ces itinéraires dépendent de la position des aiguilles de la diagonale 4/6b et de l'état de commutation du block (exploitation en double voie ou en voie unique). La manoeuvre de la manette de parcours de sortie b1 (sortie de voie 1) est indépendante de la position des aiguilles précitées.

1742 II

Avant d'établir un itinéraire vers la voie normale ou vers la contre-voie, il faut disposer ces aiguilles pour l'itinéraire désiré, puis manoeuvrer successivement la manette de parcours et la manivelle de signal. Mais le signal de sortie ne se mettra à voie libre que si la position des aiguilles correspond à l'itinéraire établi vers la pleine voie, selon le mode d'exploitation du tronçon (à double ou à simple voie) déterminé par le dispositif de commutation du block.

Si tel n'est pas le cas, le signal de sortie reste à l'arrêt et une sonnerie de discordance retentit.

Lorsque l'itinéraire a été établi et qu'il y a erreur dans le choix de la position de la diagonale, il faut, avant la mise en position correcte de celle-ci, détruire l'itinéraire verrouillant cette diagonale.

#### 5.5 Exploitation temporaire à voie unique entre Grandvaux et Palézieux, pendant que Puidoux est en transit automatique

S'il n'est pas possible d'appeler la station de Puidoux pour reprise du service, celle de Grandvaux doit obligatoirement être occupée. Si tel n'est pas le cas, il faut étendre l'exploitation à voie unique entre deux gares occupées.

Après avoir pris les mesures de sécurité prescrites, l'agent de service de la gare occupée précédente remet les bulletins nécessaires pour franchissement à l'arrêt des signaux suivants :

- pour le sens Grandvaux-Palézieux :
  - o sortie de Grandvaux, côté Puidoux,
  - o sortie de Puidoux, côté Corbéron,
  - o signal de block de Corbéron,
- pour le sens Palézieux-Grandvaux :
  - o sortie de Palézieux, côté Corbéron,
  - o signal de block de Corbéron,
  - o sortie de Puidoux, côté Grandvaux,

#### 5.6 Télécommande de La Conversion et Grandvaux

Organes de contrôle et de commande (TCO et pupitre de télécommande)

Ces organes sont disposés d'une manière similaire à ceux concernant le tronçon Lausanne-Vevey décrit dans l'OS 1328<sup>II</sup>. Voir aussi ch. 1.6 du présent OS.

#### 5.6.1 Commutation des régimes d'exploitation

##### o Commande locale

Procéder selon ch. 4.3.4 de l'OS 1328  
Le voyant "L" s'allume.

##### o Commande à distance

Procéder selon ch. 4.3.3 de l'OS 1328.  
Le voyant "D" s'allume.

5.6.2 La commande à distance permet de commander, depuis le TCO :

- tous les itinéraires de trains, par voie normale et par contre-voie (voir ch. 4.3.1 de l'OS 1328<sup>II</sup>),
- toutes les aiguilles et sabots, individuellement par diagonales (voir ch. 4.2 de l'OS 1328<sup>II</sup>),
- à La Conversion, le transit automatique, séparément pour chaque voie, à Grandvaux, l'automatisme des signaux (CAS), séparément pour chaque signal, le transit automatique, séparément pour chaque voie.
- la mise hors service des pleines voies,
- l'échange du sens de marche,
- la mise à l'arrêt de secours des signaux,
- les opérations de secours au moyen des touches plombées,
- l'appel au téléphone au moyen des signaux de transit (le voyant T s'allume)
- le chauffage des aiguilles, resp. 1/2, 3/4 à La Conversion et 1/2, 5/6 à Grandvaux (se référer au ch. 12 de l'OS 1328).
- l'éclairage des sarnes de la Conversion et Grandvaux.

5.6.3 La commande à distance permet de commander, depuis le pupitre de télécommande :

les opérations mentionnées ci-dessus, à l'exception :

- de la commande individuelle des aiguilles,
- des opérations de secours,
- du chauffage des aiguilles.

5.6.4 Pour le dispositif de mise hors service des pleines voies, on peut se référer à l'OS 1328, ch. 7.8 et 7.9 mais en tenant compte des ch. 100-101 du R 320.1, concernant le block commutable pour l'exploitation à voie unique avec utilisation des signaux. Avant la mise hors service ou en service d'une pleine voie, le transit automatique à La Conversion ou le CAS à Grandvaux doivent être déclenchés respectivement pour les deux voies ou à tous les signaux.

5.6.5 Transit automatique à la Conversion et à Grandvaux

Procéder selon le ch. 3.2 de l'OS 1328<sup>II</sup>.

Le transit automatique peut être utilisé aussi pour les passages directs par contre-voie. Par conséquent, il ne peut être enclenché pour l'une ou l'autre voie que si les deux pleines voies adjacentes à La Conversion sont commandées pour la circulation à voie unique, avec dépendance des signaux et si la voie libre est accordée pour l'une ou l'autre direction.

5.6.6 Commande automatique des signaux (CAS) à Grandvaux

En régime de commande à distance, il faut normalement enclencher le mode CAS pour chaque signal séparément et par voie normale en pressant simultanément la touche commune "cde autom. sign. encl." avec la touche de chaque signal intéressé. Le voyant "autom" de chaque signal concerné s'allume. La suppression du CAS, que l'on peut effectuer en tout temps, s'opère par analogie en utilisant la touche commune "cde autom. sign. décl.". En mode CAS, les aiguilles ne sont verrouillées que lors de l'établissement automatique d'un itinéraire de train.

Par conséquent, le mode CAS peut être utilisé aussi pour passer d'une voie normale à une contre-voie et vice versa, ainsi que pour les passages directs par contre-voie. Dans le premier cas, les aiguilles sont commandées automatiquement en fonction de l'état d'exploitation des pleines voies.

1742 II

Il n'est pas permis d'enclencher le mode CAS si l'installation de sécurité de Grandvaux est en dérangement. En outre, le mode CAS n'est pas autorisé et doit être supprimé dans tous les cas où il est nécessaire de protéger une voie, de manoeuvrer une aiguille ou de circuler sans utilisation du block.

6 Dérangements  
=====

6.1 Signaux de block de Pully-Nord

6.1.1 En cas de dérangement d'un circuit de voie contrôlant l'occupation d'un canton, le signal de block correspondant ne se met pas à voie libre. Pour mettre le signal à voie libre manuellement, Lausanne TC doit :

- s'assurer que le canton est effectivement libre ,
- pour le signal P, fermer les barrières,
- déplomber et actionner la touche "mise à voie libre de secours" simultanément avec la touche du signal correspondant.

6.1.2 Si le signal de block ne se met pas automatiquement à l'arrêt au passage du train ou s'il est nécessaire de remettre le signal à l'arrêt, Lausanne TC doit :

- actionner la touche "arrêt secours" simultanément avec la touche du signal correspondant. Il ne faut remettre un signal à l'arrêt devant un train qu'en cas de danger.

6.2 Compteurs d'essieux entre La Conversion et Grandvaux

"Compteurs d'essieux entre Lausanne et Grandvaux"

Lors d'un dérangement au dispositif de comptage d'essieux, l'occupation de la voie reste affichée après le passage du train. La mise en position normale des compteurs est possible, après avoir pris toutes les mesures qui s'imposent, en pressant simultanément sur la touche plombée "position normale - compteurs d'essieux" et la touche du canton de block intéressé."

6.3 Compteurs d'essieux entre Grandvaux et Puidoux

6.3.1 Si Puidoux est occupée, la remise à zéro de secours se fait par cette dernière gare.

6.3.2 Si Puidoux est en transit automatique, la remise à zéro de secours se fait par Palézieux.

6.4 Circuits de voie (aiguille occupée)

En cas de dérangement à un circuit de voie immobilisant une aiguille et si la commande individuelle de l'aiguille est nécessaire, il faut utiliser la touche plombée "annul. isol. aig." conjointement avec la touche individuelle de l'aiguille. Préalablement, il faut s'assurer qu'aucun véhicule ne stationne sur l'aiguille.

11742 III

#### 6.5 Commande de secours des signaux à La Conversion et Grandvaux

La commande de secours annule les dépendances de block et des circuits de voie. Il faut assurer la succession des trains selon R 310.1, ch. 43 et, après avoir clairement déterminé la situation des trains, selon R 320.1, ch. 8, on procède comme il suit :

- pour une entrée :  
presser la touche plombée "mise à voie libre de secours des signaux" simultanément avec la touche du signal d'entrée, puis, après avoir relâché la touche plombée, appuyer sur la touche de but,
- pour une sortie : *les signaux 3C11, 3C12*
- à La Conversion, pour le ~~signal 3B~~, il faut préalablement fermer les barrières à Pully-Nord, presser la touche plombée "mise à voie libre de secours des signaux" simultanément avec la touche de but, puis après avoir relâché la touche plombée, appuyer sur la touche d'origine.

11742 III

#### 6.6 Destruction de secours des parcours

La destruction de secours d'un parcours se fait en pressant simultanément la touche plombée "destruction de secours" et la touche du signal intéressé.

#### ~~6.7~~ Installation de barrières et de signaux routiers du PN de Pully-Nord

- 6.7.1 Si la lampe de dérangement des barrières clignote et le klaxon retentit, il faut contrôler les fusibles d'alimentation des signaux routiers et remplacer, le cas échéant, les lampes défectueuses.
- 6.7.2 Lorsque les barrières ne peuvent pas être fermées, il y a lieu de se conformer aux instructions du R 319.1 pour maintenir la sécurité de la circulation sur la voie ferrée ou sur la route.
- 6.7.3 Si un moteur électrique de barrières ne peut pas être commandé par suite d'une panne de courant ou d'un dérangement, déclencher premièrement le disjoncteur des barrières qui se trouve sur le cadre d'alimentation, dans le local de la halte de Pully-Nord, puis prendre la clé spéciale et la manivelle déposées dans ce local et se rendre sur place.  
  
Au moyen de la clé spéciale, débrayer l'entraînement de chaque moteur de barrière, puis abaisser chacune des perches au moyen de la manivelle. Avant d'embrayer à nouveau, s'assurer que le moteur ne tourne pas.
- 6.7.4 Si les barrières ne s'ouvrent pas automatiquement après le passage du train sur le PN, il faut, après s'être assuré que rien ne s'y oppose, déplomber la touche d'ouverture de secours et l'actionner simultanément avec la touche de commande générale "commande PN".

#### 6.8 Télétransmission

En cas de dérangement de la télétransmission Lausanne - La Conversion ou Lausanne-Grandvaux, tous les voyants donnant l'état momentané des opérations se déroulant resp. à La Conversion ou Grandvaux s'éteignent et les opérations mentionnées aux ch. 5.6.2 et 5.6.3 ne peuvent plus être effectuées.

