

C.F.F.



Enclenchement

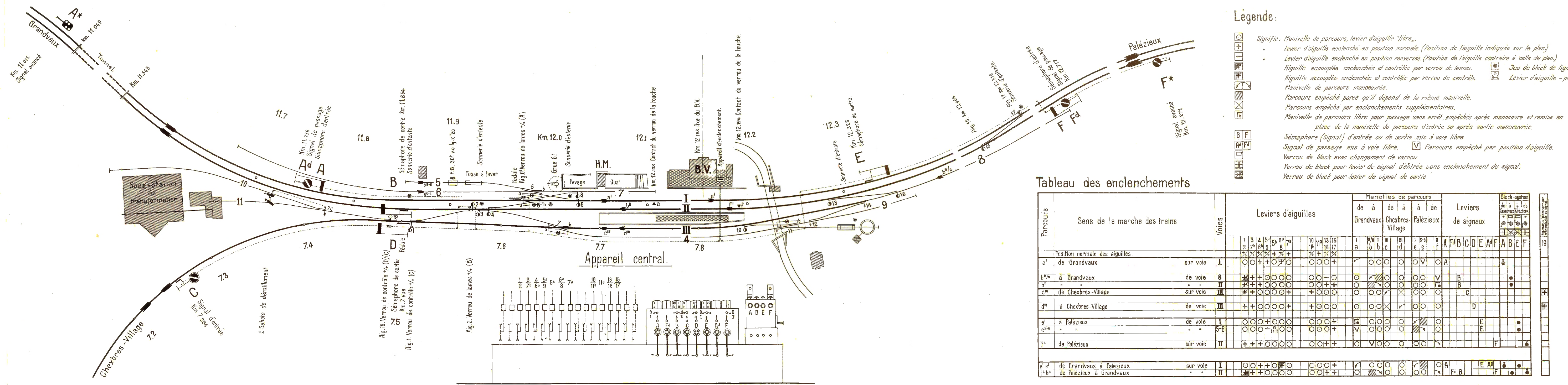
# PUIDOUX- -CHEXBRES

Plan schématique.

Tableau des enclenchements.

Ce plan annule et remplace celui du 1 Août 1917

N° 3135.			
Etabli	5.7.1935	Gd.	Gd.
a	5.11.1937	Jn	Jn



Légende:

- Signifie: Manivelle de parcours, levier d'aiguille "libre."
- Levier d'aiguille enclenché en position normale. (Position de l'aiguille indiquée sur le plan.)
- Levier d'aiguille enclenché en position renversée. (Position de l'aiguille contraire à celle de plan.)
- Aiguille accouplée enclenchée et contrôlée par verrou de lames.
- Aiguille accouplée enclenchée et contrôlée par verrou de contrôle.
- Manivelle de parcours manœuvrée.
- Parcours empêché parce qu'il dépend de la même manivelle.
- Parcours empêché par enclenchements supplémentaires.
- Manivelle de parcours libre pour passage sans arrêt, empêchée après manœuvre et remise en place de la manivelle du parcours d'entrée ou après sortie manœuvrée.
- Semaphore (signal) d'entrée ou de sortie mis à voie libre.
- Signal de passage mis à voie libre.
- Parcours empêché par position d'aiguille.
- Verrou de block avec changement de verrou
- Verrou de block pour levier de signal d'entrée sans enclenchement du signal.
- Verrou de block pour levier de signal de sortie.

Tableau des enclenchements

Parcours	Sens de la marche des trains	Voies	Leviers d'aiguilles																	Manettes de parcours			Leviers de signaux		Block-système												
																				de Grandvaux	à Chexbres-Village	à Palézieux	de Grandvaux	à Palézieux	de Grandvaux	à Palézieux											
			1	2	3	4	5 <sup>a</sup>	5 <sup>b</sup>	6 <sup>a</sup>	6 <sup>b</sup>	7 <sup>a</sup>	10	11 <sup>a</sup>	13	15	16	17	a	b	c	d	e	e	f	A	F	B	C	D	E	F	A	F	A	B	E	F
	Position normale des aiguilles		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	
a <sup>1</sup>	de Grandvaux sur voie I	I	○	○	+	+	○	○	○	○	○	○	+	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
b <sup>2/4</sup>	à Grandvaux de voie 8	8	+	+	+	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
b <sup>11</sup>	" " " " II	II	+	+	+	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
c <sup>111</sup>	de Chexbres-Village sur voie III	III	+	+	+	○	○	○	○	+	+	+	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
d <sup>1111</sup>	à Chexbres-Village de voie III	III	+	+	+	○	○	○	○	+	+	+	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
e <sup>1</sup>	à Palézieux de voie I	I	○	○	○	+	○	○	○	○	○	○	+	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
e <sup>5-6</sup>	" " " " 5-6	5-6	○	○	○	○	+	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
f <sup>11111</sup>	de Palézieux sur voie II	II	+	+	+	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
a <sup>1</sup> e <sup>1</sup>	de Grandvaux à Palézieux sur voie I	I	○	○	○	+	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
f <sup>11111</sup> b <sup>11</sup>	de Palézieux à Grandvaux " " II	II	+	+	+	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

Fig. 19. Plan des enclenchements par le système de signal.