

Chemins de fer fédéraux suisses
Direction d'arrondissement 1
Travaux
Signalisation & Automatisation

LAUSANNE TC / PUIDOUX-CHEXBRES

Lausanne, le 18.11.97

ORDRE DE SERVICE 1802

Lausanne télécommande

Gare de Puidoux-Chexbres

Installations de sécurité

Table des matières

Page

1. Généralités	2
2. Éléments de desserte	2
3. Aiguilles	5
4. Contrôle de l'occupation des voies et aiguilles	5
5. Itinéraires de manoeuvre	6
6. Itinéraires de train	7
7. Signaux	10
8. Block automatique	12
9. Voie de raccordement du Verney	13
10. Annonce numérique des trains	13
11. Alimentation	13
12. Régimes d'exploitation	13
13. Appel de desserte des signaux	14
14. Téléphones de signaux	14
15. Enregistreur de l'utilisation des touches plombées	14
16. Climatisation	15
17. Dispositions finales	15

*Annule Puidoux
28.10.07
OS 1802 I*

1. **GÉNÉRALITÉS**

1.1 **Type d'installation**

La gare de Puidoux dispose d'une installation d'enclenchement électrique, type "Integra Domino 67" avec signaux nains. Ce type d'installation est décrit dans l'OS 1515 *Installation de télécommande d'enclenchements*, dans l'OS 1390 *Instructions relatives à la desserte des installations de sécurité Integra, type Domino 67* et ses Compléments I et II ainsi que dans l'OS 2000 Puidoux-Chexbres.

Les dérogations et compléments propres à la desserte de Puidoux-Chexbres depuis le centre TC de Lausanne sont décrits dans le présent OS.

Sans remarque particulière, toutes les manipulations dans la zone d'influence de Puidoux nécessitent au préalable d'avoir pressé sur la touche de gare *Puidoux*.

2. **ÉLÉMENTS DE DESSERTE**

Les touches précédées de * ne figurent que sur le tableau de contrôle optique (TCO).

Les touches précédées de ** ne figurent que sur le pupitre Est.

Sans indication particulière, les touches sont identiques tant sur le TCO que sur le pupitre Est.

Seuls les éléments différents d'une représentation standard sur pupitre Domino 67 sont décrits ci-après.

2.1 **Touches communes**

Les touches suivantes sont communes à la ligne Pully-Nord/Puidoux.

- a) *Arrêt sonnerie dérangement*, touche noire.
- b) *Répétition aiguilles*, touche blanche.
- c) *Commande locale/distance*, touches grises.
- d) *Mise à l'arrêt de secours des signaux*, touches rouges.
- e) * *Commutation pupitre/tableau*, touches grises.
- f) * *Arrêt sonnerie dérangement* de l'enregistreur touches plombées, touche noire.
- g) * *Annulation enregistreur dérangement*, touche jaune plombée.

2.2 **Fonctionnement des touches communes**

- a) N'est pas valable pour une sonnerie dérangement de l'enregistreur des touches plombées.
- b) Presser la touche *commande*, grise, de la gare concernée et la touche *répétition aiguilles*. La position des aiguilles s'affiche, pour la gare concernée seulement.
- c) Presser la touche *commande*, grise, de la gare concernée et la touche du régime d'exploitation désiré (local ou distance). Un voyant *L* (local) ou *D* (distance) s'allume au dessus de la touche de commande, au TCO et au pupitre Est, signifiant quel régime est actif.
- d) La touche *mise à l'arrêt de secours des signaux* est valable pour tous les signaux principaux.

e) Presser la touche correspondant à l'élément de desserte désiré. Un voyant *T* (TCO) ou *P* (pupitre Est) s'allume sur chacun des éléments, signifiant lequel est actif.

f) et g) Voir *ch. 15.1 Enregistreur à Lausanne* du présent OS.

2.3 Dans le tracé des voies, ou à proximité, sont disposées

2.3.1 Concernant les signaux et la commande automatique des signaux (CAS)

- Les touches de signaux principaux rouges pour l'établissement des itinéraires trains dans le sens ouest-est.
- Les touches de signaux principaux vertes pour l'établissement des itinéraires trains dans le sens est-ouest.
- Le point bleu sur les touches vertes/rouges des signaux principaux indique la possibilité d'introduire la CAS.

2.3.2 Concernant les itinéraires et les voies de gares

- Les touches d'interdiction de voie de gare, grises à point blanc.
- * Les touches jaunes pour l'établissement d'itinéraires de manoeuvres, dans le sens ouest-est, pour les voies sans itinéraires de trains.
- * Les touches bleues pour l'établissement d'itinéraires de manoeuvres, dans le sens est-ouest, pour les voies sans itinéraires de trains.

2.3.3 Concernant les aiguilles

- * Les touches grises de commande individuelle d'aiguille.

2.3.4 Concernant le block

- Les touches de block côté Grandvaux, vertes à point rouge et anneaux blancs.
- Les touches de block côté Vevey, vertes à points blancs.
- Les touches de block côté Palézieux, rouges à points blancs.
- Des carrés blancs délimitant les cantons de blocks à compteurs d'essieux actifs en permanence.
- * Les touches mentionnées au ch. 2.3.4 possèdent un anneau noir.

2.4 Dans le tracé des voies, ou à proximité, les voyants lumineux indiquent

- Le verrouillage des aiguilles (point lumineux blanc à la pointe de chaque aiguille).
- L'interdiction de pleine voie ou de voie de gare (demi-barrette rouge).
- La CAS enclenchée (fenêtre "autom." blanche).
- La CAS déclenchée (triangle blanc pointe en haut allumé).
- L'enregistrement d'un itinéraire train ou manoeuvre (triangles blancs pointes en haut clignotent à l'origine et au but).
- L'annonce de desserte signal (triangle blanc, pointe en haut, clignote).
- L'occupation/dérangement du contact de rail (triangle rouge pointe en bas).

2.5 Au-dessus du tracé des voies sont disposées

2.5.1 Concernant les signaux et la commande automatique des signaux (CAS)

- * La touche des signaux auxiliaires, verte.
- * La touche des signaux d'entrée sur voie occupée, verte.
- * La touche de verrouillage des signaux de block, déclenché, verte.
- * La touche de verrouillage des signaux de block, enclenché, rouge.
- * La touche de mise à voie libre de secours des signaux, verte.
- Les touches de commande automatique des signaux, introduite/supprimée, grises à point bleu.
- * La touche d'extinction desservance, grise à point bleu.

2.5.2 Concernant les itinéraires, les voies de gares et la voie de raccordement

- Les touches *enclencher/déclencher* pour la commutation des itinéraires manoeuvres/trains, grises.
- La touche d'annulation d'enregistrement, grise.
- Les touches pour l'interdiction des voies de gare avec un point blanc.
 - Voie de gare, interdiction : touche rouge à point blanc.
 - Voie de gare, libération : touche verte à point blanc.
- * Les touches de commandes pour la VR du Verney, grises.
 - VR Le Verney, régime introduit : touche grise à point blanc.
 - VR Le Verney, régime supprimé : touche grise à point noir.
 - VR Le Verney, introduction de secours : touche grise à point blanc
 - VR Le Verney, suppression de secours : touche grise à point noir

2.5.3 Concernant les aiguilles

- * La touche de talonnage aiguille, bleue à point blanc.
- * La touche d'annulation isolation aiguille, bleue à point jaune.
- * Les touches concernant l'aiguille à main 18, bleues.
 - Aiguille à main 18, verrouillage : touche bleue à point rouge.
 - Aiguille à main 18, libération : touche bleue à point vert.

2.5.4 Concernant le block

- Les touches concernant le block, munies d'un point blanc rappelant le point blanc/l'anneau blanc des touches de block dans le tracé des voies.
 - Voie libre, libération : touche verte à point blanc.
 - Voie libre, priorité : touche rouge à point blanc.
 - Voie libre, appel : touche bleue à point blanc.
 - Pleine voie, libération : touche verte à point blanc.
 - Pleine voie, interdiction : touche rouge à point blanc.
- * La touche de remise en position normale des compteurs d'essieux actifs en permanence, blanche à point noir et anneau noir.

2.5.5 Concernant le chauffage d'aiguille

- * Les touches de commande du chauffage d'aiguille au gaz, grises.
 - Chauffage aiguille au gaz, manuel/automatique : touches grise à point vert.
 - Déclenchement de secours : touche grise à point rouge.

2.5.6 Concernant la reprise de desserte

- * La touche pour la reprise de secours de la desserte par Lausanne TC, grise à point jaune.

3. AIGUILLES

Eclairage des lanternes d'aiguilles : il n'est pas possible d'enclencher/déclencher l'éclairage des aiguilles depuis Lausanne TC.

La répétition d'une aiguille en dérangement est décrite dans l'OS 1515 ch. 4.2.4.

La représentation du verrouillage des aiguilles est décrit au ch. 2.4 du présent OS.

4. CONTRÔLE DE L'OCCUPATION DES VOIES ET AIGUILLES

4.1 A circuits de voie

Les voies et aiguilles munies de circuits de voie sont représentées sur le plan schématique par un trait fin.

Il est interdit d'enregistrer des itinéraires convergents lors de la circulation de véhicules légers n'assurant qu'un mauvais contact roue-rail (échelles, UNIMOG, etc.). De plus la commande automatique des signaux doit être déclenchée. (Voir Cg 17/69 ch. 5).

4.2 A compteurs d'essieux actifs en permanence

Les voies munies de compteurs d'essieux actifs en permanence sont représentées sur le plan schématique par un trait fort complété, à chaque extrémité, par le signe \square qui symbolise le compteur d'essieux.

Comme son nom l'indique, ce compteur d'essieux compte les essieux qui entrent, respectivement décompte les essieux qui sortent, à toutes les extrémités du tronçon, ceci en permanence, sans dépendance avec le block ou l'enclenchement. Le nombre d'essieux n'est pas indiqué sur le pupitre. L'état libre ou occupé d'un tel tronçon est représenté de façon analogue à celle d'un circuit de voie auquel il s'apparente.

La représentation au centre Lausanne TC de ce type de compteur d'essieux s'appuie sur les principes suivants:

- les limites du tronçon contrôlé sont repérées par des petits rectangles blancs placés dans le tracé de la voie,
- l'état occupé du tronçon contrôlé est signalé par l'illumination en rouge du tracé des voies correspondantes, comme pour un circuit de voie,
- les touches à utiliser pour desservir ce type de compteur sont cerclées d'un anneau noir peint à même le pupitre.

Les registres de comptage d'essieux pour les cantons de block 106, 206, 108, 208, 110, 210 et 301 se trouvent à Puidoux. Il est par conséquent nécessaire d'avoir pressé sur la touche de gare *Puidoux* avant d'agir sur les registres des cantons de block mentionnés ci-dessus.

Dérangement : la libération d'un tronçon occupé sans raison est possible. Cette commande, appelée *remise en position normale du compteur*, n'est efficace que si le dernier essieu pris en compte par le système est un essieu décompté. La procédure de *remise en position normale du compteur* est décrite dans une check-list.

Pour remettre le compteur en position normale, il faut presser simultanément la touche de fonction, à anneau noir, *position normale compteur essieux* et la touche de la pleine voie concernée, cas échéant du signal, à anneau noir également, placée entre les rectangles blancs sur le tronçon de voie dérangé.

Il est interdit d'enrailler/dérailer des véhicules sur de tels tronçons ou aiguilles puis de franchir une pédale de compteur d'essieux.

5. ITINÉRAIRES DE MANOEUVRE

5.1 Etablissement des itinéraires de manoeuvre

Au centre de TC Lausanne, puisque toutes les touches des signaux nains et de voies de gare ne figurent pas sur les éléments de desserte, des touches communes sont utilisées.

Il est possible d'établir certains itinéraires de manoeuvre. Ces derniers peuvent être uniques ou totalisés. Le poste de TC Lausanne ne permet pas l'établissement de tous les itinéraires uniques existant en commande locale.

Afin de sélectionner le mode *manoeuvre*, presser les touches *commande* et *itinéraire de manoeuvre enclenché*. Le voyant *M* s'allume au-dessus de la touche *commande*.

Les itinéraires de manoeuvre peuvent avoir comme touche d'origine et but :

- Deux touches de signaux principaux de même sens (touches rouges à point bleu, sens ouest-est ou touches vertes à point bleu, sens est-ouest).
- Deux touches jaunes, figurant dans les voies sans itinéraire train (sens ouest-est).
- Deux touches bleues, figurant dans les voies sans itinéraire train (sens est-ouest).
- Une touche jaune et une touche rouge à point bleu (sens ouest-est).
- Une touche bleue et une touche verte à point bleu (sens est-ouest).
- Une touche de pleine voie, verte à point blanc, (côté Grandvaux ou côté Vevey) avec soit une touche bleue soit une touche verte à point bleu.
- Une touche rouge des signaux de Corbéron avec une touche rouge à point bleu des signaux de sortie côté Palézieux.

Le tableau ci-dessous indique les itinéraires pouvant être établis dans le sens ouest-est :

Touche origine		Touche but		Itinéraire établi	
Signal	Voie	Signal	Voie	De voie	Sur voie
6A		7E1		11	1
		7E2			2
6B		7E2		12	2
	5 (jaune)	7E1		5	1
		7E2			2
1C		7E2		13	2
		7E3			3
	5 (jaune)	4 (jaune)		4	
		6 (jaune)		5	6
		7 (jaune)			7
		7E2		101	2
	101 (jaune)	7E3			3
		4 (jaune)			4
7E1		8P		1	61
7E2		8P		2	61
		8Q			62
		8 (jaune)			8
		8 (jaune)		3	8
	4 (jaune)	8 (jaune)		4	8

Le tableau ci-dessous indique les itinéraires pouvant être établis dans le sens est-ouest :

Touche origine		Touche but		Itinéraire établi	
Signal	Voie	Signal	Voie	De voie	Sur voie
8G		7D1		61	1
		7D2			2
8F		7D2		62	2
	8 (bleue)	7D2		8	2
		7D3			3
		4 (bleue)			4
		5 (bleue)		1	5
7D1		106			11
		5 (bleue)		2	5
7D2		106			11
		206			12
		301			13
		101 (bleue)			101
7D3		301		3	13
		101 (bleue)			101
	4 (bleue)	301		4	13
		101 (bleue)			101
	6 (bleue)	5 (bleue)		6	5
	7 (bleue)	5 (bleue)		7	5

L'enregistrement de l'itinéraire de manoeuvre totalisé est signalé par le clignotement des triangles pointés en haut, à proximité des touches origine et but.

L'annulation de l'enregistrement d'un itinéraire se fait avec la touche *annulation enregistrement*, grise, et la touche de but.

La destruction de service d'un itinéraire totalisé se fait avec la touche *destruction de service*, rouge à point noir et la touche de but.

5.2 Destruction automatique des itinéraires de manoeuvre

La destruction automatique d'un itinéraire de manoeuvre doit résulter de l'action conjuguée de deux éléments distincts qui, en fonction des conditions locales, sont soit deux circuits de voie successifs, soit un circuit de voie associé à un contact de rail. Cette dernière solution est mise en oeuvre pour les itinéraires de manoeuvre empruntant les aiguilles 7 et 12 à proximité desquelles se trouvent les contacts de rail du même nom.

Sur le TCO, le contact de rail est représenté par un triangle pointe en bas qui s'allume rouge en cas d'occupation ou de dérangement.

5.3 Itinéraires de manoeuvre empêchés

Lorsque l'aiguille à main 18 n'est pas verrouillée, les itinéraires de manoeuvre 4A-voie 8 et 8B-voie 4 sont empêchés.

Voir aussi *ch. 3.2 Aiguille à main 18* de l'OS 2000.

6. ITINÉRAIRES DE TRAIN

6.1 Généralités

Les itinéraires de train possibles sont indiqués dans le tableau des itinéraires et de signalisation du *ch. 7.3 Signaux principaux* du présent OS et figurent sur le plan schématique.

Les itinéraires de train peuvent avoir comme touche d'origine et but :

- Deux touches de signaux principaux de même sens (touches rouges à point bleu, sens ouest-est ou touches vertes à point bleu, sens est-ouest).
- Une touche de signal principal de sortie, verte à point bleu, et une touche de pleine voie, verte à point blanc (côté Grandvaux ou côté Vevey).
- Une touche de signal principal de sortie, rouge à point bleu, et une touche rouge des signaux de Corbéron.

L'établissement de l'itinéraire de sortie de la voie 3 sur la voie 301 est soumis à des conditions dépendant du régime de la voie de raccordement du Verney. Voir aussi *ch. 9 Voie de raccordement du Verney* du présent OS.

6.2 Interdiction de voie de gare

Le dispositif d'interdiction de voie de gare :

- permet d'empêcher l'établissement d'itinéraires de train empruntant la voie ou les aiguilles concernées,
- n'a aucune influence sur l'établissement des itinéraires de manoeuvre.

Pour interdire une voie de gare, il faut presser simultanément la touche *interdiction voie de gare*, rouge à point blanc, et la touche de la voie concernée, grise à point blanc. L'interdiction est signalée sur le TCO par une demi-barrette rouge allumée perpendiculairement au tracé de la voie interdite.

Pour libérer une voie, il faut presser simultanément la touche *libération voie de gare*, verte à point blanc et la touche de la voie intéressée.

Sur le pupitre Est, seules les voies 1, 2 et 3 peuvent être interdites.

L'interdiction ou la libération d'une voie de gare peut être commandée à n'importe quel moment.

L'introduction d'une interdiction ne provoque pas la remise à l'arrêt de signaux principaux préalablement mis à voie libre.

6.3 Itinéraires avec réduction de vitesse

Lorsqu'un itinéraire d'entrée est établi en voie droite et que le signal de sortie est à l'arrêt, le signal d'entrée indique une image de voie libre avec réduction de vitesse. Dès la mise à voie libre du signal de sortie, l'image de voie libre à la vitesse maximale apparaît au signal d'entrée. Tous les signaux d'entrée sont concernés sauf le signal 1C.

6.4 Établissement d'un itinéraire avec des touches plombées

L'utilisation de touches plombées pour l'établissement d'un itinéraire est décrit dans l'OS 1515 ch. 5.2.4.

6.5 Destruction des itinéraires de train

6.5.1 Temporisation de la destruction automatique

Lorsque la distance de sécurité - distance entre le signal et le point dangereux qu'il protège - est insuffisante, l'établissement simultané d'itinéraires antagonistes est empêché :

- 1° Lorsqu'un itinéraire train, ayant pour but le signal 7D1, est établi, il est possible d'enregistrer l'itinéraire train antagoniste entre les voies 2 et 11. Ce dernier reste enregistré jusqu'à la destruction retardée de l'itinéraire établi. Le retard est généré par une temporisation qui s'enclenche à l'occupation, par le train, d'un circuit de voie de la voie 1.

De même, lorsqu'un itinéraire train est établi entre les voies 2 et 11, il est possible d'enregistrer un itinéraire train ayant pour but le signal 7D1. L'itinéraire reste enregistré jusqu'à l'occupation puis la libération de l'aiguille 3.

- 2° Lorsqu'un itinéraire train, ayant pour but le signal 7E3, est établi, il est possible d'enregistrer l'itinéraire manoeuvre antagoniste entre les voies 4 et 8. Ce dernier reste enregistré jusqu'à la destruction retardée de l'itinéraire établi. Le retard est généré par une temporisation qui s'enclenche à l'occupation, par le train, d'un circuit de voie de la voie 3.

De même, lorsqu'un itinéraire manoeuvre est établi entre les voies 4 et 8, il est possible d'enregistrer l'itinéraire train antagoniste ayant pour but le signal 7E3. Ce dernier reste enregistré jusqu'à la destruction de l'itinéraire manoeuvre.

Le fonctionnement de la temporisation est indiqué par le voyant blanc *destruction temporisée*.

6.5.2 Destruction de service offerte

Itinéraires d'entrée sur voie 1, signaux 7D1 et 7E1,

Itinéraires d'entrée sur voie 2, signaux 7D2 et 7E2.

Itinéraire d'entrée sur voie 3, signal 7E3,

Lorsqu'un itinéraire train n'est pas franchi en totalité, il ne se détruit pas totalement. Le solde de l'itinéraire peut être détruit, quel que soit le régime de desserte, en pressant simultanément la touche *destruction de service* et la touche de but.

La possibilité de commander la destruction de service dépend du point d'arrêt du train. Elle est signalée par le clignotement du triangle pointe en haut, situé à proximité de la touche de but de l'itinéraire.

6.5.3 Destruction manuelle (destruction de secours)

Pour détruire un itinéraire de train établi, il faut procéder selon l'OS 1390 ch. 6.3.3.

Pendant les 2 minutes durant lesquelles la temporisation est en action, les voyants blancs *destruction de secours "itinéraires"* et *"aiguilles"* sont illuminés simultanément.

Si, à l'expiration de la temporisation :

- le voyant *itinéraires* reste allumé, l'établissement d'itinéraires n'est plus possible. La commande individuelle des aiguilles reste efficace,
- le voyant *aiguilles* reste allumé, la commande individuelle des aiguilles n'est plus possible. Les aiguilles ne peuvent être commandées qu'en établissant des itinéraires.

Dans l'un ou l'autre cas, le service des installations de sécurité doit être avisé immédiatement.

7. **SIGNAUX**

7.1 Commutation jour/nuit

La commutation jour/nuit de l'alimentation des signaux est automatique et ne peut pas être sélectionnée manuellement.

L'état *nuit* est indiqué par un voyant *N* allumé.

7.2 Signaux nains

Les signaux nains figurent sur le plan schématique. Ils s'adressent aux trains, aux mouvements de manoeuvre et aux transports selon R 310.2.

En régime télécommandé, les signaux nains ne peuvent présenter que les images *arrêt* et *oblique*, voir OS 1515 ch. 4.2.2.

La répétition d'un signal nain en dérangement est décrite dans l'OS 1515 ch. 4.2.7.

Un signal nain en dérangement est annoncé par la fenêtre *signal nain* clignotant rouge accompagné d'une annonce acoustique.

7.3 Signaux principaux

Les signaux principaux sont de type lumineux. Ils figurent sur le plan schématique.

Sur le TCO du centre de TC Lausanne, les signaux présentant l'image d'arrêt sont normalement représentés éteints.

La mise à voie libre de secours des signaux est décrite dans l'OS 1515 ch. 5.2.4. Les conditions de mise à voie libre sont identiques à la desserte locale.

La mise à l'arrêt de secours des signaux est identique pour tous les signaux principaux (de gare ou de block) soit : presser la touche de *mise à l'arrêt de secours des signaux*, touche rouge, et la touche du signal en question.

La répétition d'un signal principal ou avancé en dérangement est décrite dans l'OS 1515 ch. 4.2.5, respectivement ch. 4.2.7.

Tous les signaux sont équipés de l'appareil *d'arrêt automatique des trains*. Ce dispositif transmet:

- l'impulsion d'arrêt lorsque le signal présente l'image d'arrêt,
- l'impulsion d'avertissement lorsque le signal annonce l'arrêt ou une réduction de vitesse au prochain signal.

7.3.1 Commande automatique des signaux CAS

Les signaux principaux sont équipés de la commande automatique selon OS 1390 ch. 6.1.3.

Le traitement des informations nécessaires au fonctionnement de la commande automatique des signaux s'effectue au moyen d'un automate programmable situé au local à relais de Puidoux.

La commande automatique des signaux peut être enclenchée par le centre TC Lausanne lorsque Puidoux est en régime télécommandé.

L'introduction de la CAS s'effectue en pressant simultanément la touche *introduction commande automatique signaux*, grise à point bleu, et la touche du signal concerné. Lorsque la CAS est introduite, la fenêtre *automatique* est allumée et le triangle blanc à proximité n'est pas allumé pour cette fonction.

- Voir texte 1802 I*
- Lorsque tous les signaux ont la CAS enclenchée, la fenêtre A s'allume au-dessus de la touche *commande*.
 - Lorsque la CAS est enclenchée, les itinéraires de train s'établissent en cherchant systématiquement à remettre sur la voie de gauche un train circulant sur la voie de droite.
 - Pour le signal 7D3, un coffret sur le quai 2 est équipé d'un interrupteur avec clé carrée. Lorsque la CAS est enclenchée au signal 7D3, et que les conditions requises sont présentes, il suffit de tourner l'interrupteur *train prêt voie 3* dans le coffret pour provoquer l'établissement automatique de l'itinéraire de sortie 7D3-voie 301. Si la CAS n'est pas enclenchée, l'appel de desserte signal s'enclenche.
Voir aussi ch. 13 *Appel de desserte des signaux* du présent OS.

L'suppression de la CAS s'effectue en pressant simultanément la touche *suppression commande automatique signaux*, grise à point bleu, et la touche du signal concerné. Lorsque la CAS est supprimée, la fenêtre *automatique* est éteinte et le triangle blanc s'allume. Il est également possible de supprimer d'un seul coup la commande automatique de tous les signaux. Pour ce faire, il faut presser simultanément la touche *suppression commande automatique signaux* et la touche de *commande*.

En cas de dérangement de l'automate programmable, un voyant *automate programmable* clignote en rouge sur le pupitre et un signal acoustique retentit. Dès ce moment-là, il est nécessaire d'établir manuellement les itinéraires trains.

Acheminement

Voir texte 1802 I

7.3.2 Tableau des itinéraires et de signalisationEntrées

	Sur voie	Image	Signal	Remarques
Grandvaux par voie 106	1	1	6A	Image 1 au 7E1
	2	3	6A	Arrêt au 7E1
		3	6A	
Grandvaux par voie 206	2	1	6B	Images 1/3 au 7E2
		3	6B	Arrêt au 7E2
Vevey	2	2	1C	
	3	1	1C	
		2	1C	Entrée Vocc
Palézieux par voie 108	1	1	8G	Image 1 au 7D1
		3	8G	Arrêt au 7D1
		2	8G	Entrée Vocc
	2	3	8G	
		2	8G	Entrée Vocc
Palézieux par voie 208	2	1	8F	Images 1/2/3 au 7D2
		3	8F	Arrêt au 7D2
		2	8F	Entrée Vocc

Sorties

De voie	A	Image	Signal
1	Grandvaux par voie 106	1	7D1
2		3	7D2
2	Grandvaux par voie 206	1	7D2
2		Vevey	2
3		3	7D3
1	Palézieux par voie 108	1	7E1
2		3	7E2
2	Palézieux par voie 208	1	7E2

7.3.3 Signaux auxiliaires

Tous les signaux d'entrée sont équipés de signaux auxiliaires.

Pour établir l'entrée d'un train au moyen du signal auxiliaire, il faut procéder selon l'OS 1390 ch. 7.4. Sur le TCO, la barre oblique s'illumine sous le signal principal.

7.3.4 Signaux d'entrée sur voie occupée

Les signaux 1C, 8F et 8G sont équipés de signaux d'entrée sur voie occupée. De ces signaux, il est possible de faire des entrées sur voies occupées selon le tableau ci-dessous.

Signal	Entrée sur Vocc	Isolation occ
1C	3	V3b
8F	2	V2a et/ou V2b
8G	1	V1a et/ou V1b
8G	2	V2a et/ou V2b

Pour établir une entrée sur voie occupée, il faut procéder selon l'OS 1390 ch. 7.5. Sur le TCO, la barre horizontale s'illumine sous le signal principal.

8. BLOCK AUTOMATIQUE

8.1 Généralités

Entre Grandvaux et Palézieux ainsi qu'entre Vevey et Puidoux, la protection des trains circulant en pleine voie est assurée par le block automatique à *compteurs d'essieux actifs en permanence*, système Integra - équipé pour la banalisation (pour Grandvaux- Palézieux) - avec dispositif d'inversion du sens de marche selon R 320.1 du 1.2.94 ch. 22.2.3 lettre U, complété par l'interdiction de voie.

8.2 Appareillage

L'appareillage de commande du poste de block de Corbéron est centralisé dans l'installation de Puidoux. Le poste de block de Corbéron figure sur le plan schématique annexé au présent OS.

Les registres de comptage d'essieux pour les cantons de block 106, 206, 108, 208, 110, 210 et 301 se trouvent à Puidoux.

8.3 Fonctionnement

Le blocage a lieu à la sortie effective du train. Lors d'une destruction de secours d'un itinéraire de sortie, le block est libéré automatiquement à l'écoulement de la temporisation.

Le R 320.1 du 1.2.94, règlement du block ch. 20-23, est applicable à ces installations.

8.4 Desserte

Les touches, dont la description se trouve au ch. 2.3 du présent OS, sont à utiliser pour les cantons de block 106, 206, 108, 208, 110, 210 et 301.

9. VOIE DE RACCORDEMENT DU VERNEY

Le ch. 9 de l'OS 2000 est valable.

Les touches, dont la description se trouve au ch. 2.5 du présent OS, sont à utiliser pour desservir la voie de raccordement.

10. **ANNONCE NUMÉRIQUE DES TRAINS**

Le centre de TC Lausanne est équipé d'un terminal d'annonce numérique des trains. Le fonctionnement de l'appareillage et sa desserte sont décrits dans un mode d'emploi séparé, édité par la gare de Lausanne.

11. **ALIMENTATION**

L'installation est alimentée en énergie électrique par un groupe convertisseur rotatif selon ch. 9 de l'OS 1390. Cet appareillage se trouve dans le bâtiment de service de Puidoux au local d'alimentation.

Lorsque les fenêtres *disjoncteur déclenché*, *convertisseur* ou *alimentation de secours* clignotent et qu'une alarme retentit, l'agent de service doit aviser immédiatement le service des installations de sécurité.

12. **RÉGIMES D'EXPLOITATION**

Les régimes d'exploitation possibles sont:

- la commande locale (L)
- la commande à distance/télécommande (TC).

Les R 310.6 et OS 1515 décrivent ces régimes d'exploitation. Il faut s'y référer lorsque des mesures d'organisation ou d'exploitation doivent être prises.

12.1 **Commande locale**

En régime de commande locale, l'installation ne peut être desservie que depuis le pupitre de commande de Puidoux. Les annonces optiques sont toutefois répétées au centre de télécommande de Lausanne.

12.2 **Commande à distance**

En régime de commande à distance, l'installation ne peut être desservie que depuis le centre de télécommande de Lausanne. Les touches du pupitre local sont inopérantes, à l'exception des touches *commande* et *mise à l'arrêt de secours des signaux*.

En cas de dérangement de l'installation de transmission de la télécommande, une fenêtre *dérangement télétransmission* clignote en rouge sur le TCO et une alarme retentit. L'agent de service avise immédiatement le service des installations de sécurité.

12.3 **Commutation de régime**

L'initiative de la commutation peut être prise aussi bien par le centre de TC que par la gare qui lui est subordonnée. L'assentiment de l'autre gare est demandé par une annonce optique et acoustique. Tant que l'assentiment n'a pas été octroyé par l'autre gare, la demande de changement de régime peut être annulée en redemandant le régime antérieur.

La demande de changement de régime se fait en pressant simultanément la touche *commande à distance* et la touche de *commande*. Le voyant *D* s'allume au-dessus de la touche *commande*.

La commutation d'une installation en dérangement, du régime *desserte locale* au régime *desserte à distance*, n'est pas autorisée sans entente préalable.

13. APPEL DE DESSERTE DES SIGNAUX

Un équipement, conjugué avec le block de ligne, entre en action chaque fois qu'un train approche d'un signal principal à l'arrêt et que celui-ci ne se met pas automatiquement à voie libre.

Une annonce acoustique retentit et le triangle pointe en haut, à proximité du signal à desservir, clignote.

L'annonce acoustique peut être arrêtée en pressant la touche *arrêt sonnerie dérangement*, noire, ou en commandant la mise à voie libre du signal concerné. Le cas du signal 7D3 est décrit au *ch. 7.3.1 Commande automatique des signaux CAS* du présent OS.

L'annonce optique peut être éteinte en pressant, sur le TCO, la touche du signal concerné conjointement avec la touche *extinction desservance*, grise à point bleu, ou en commandant la mise à voie libre du signal concerné.

14. TÉLÉPHONES DE SIGNAUX

Les téléphones de signaux sont installés aux emplacements indiqués sur le plan schématique. Ces appareils sont reliés à la gare de Puidoux en régime de commande locale et à la gare de Lausanne en régime de télécommande.

15. ENREGISTREUR DE L'UTILISATION DES TOUCHES PLOMBÉES

Le contrôle d'utilisation des touches plombées se fait au moyen d'un enregistreur situé au local à relais à Lausanne et à Puidoux.

15.1 **Enregistreur de Lausanne**

Lors de l'utilisation de la plupart des touches plombées, l'enregistreur travaille.

Le fonctionnement de l'enregistreur est répété sur le TCO par le voyant *occupé* allumé et un coup de gong. Pour que l'opération de secours commandée par la touche plombée soit efficace, il faut maintenir celle-ci enfoncée jusqu'à ce que le gong retentisse.

Lorsque le voyant rouge *dérangement* clignote et que la sonnerie de dérangement retentit, la manipulation des touches plombées est inefficace.

- Il est nécessaire de presser la touche *arrêt sonnerie* associée à l'enregistreur pour que la sonnerie s'arrête.
- Il est alors nécessaire de procéder comme suit :
 - Presser la touche jaune *annulation enregistreur dérangement*. Le voyant *annulation* s'allume au-dessus de la touche *arrêt sonnerie* associée à l'enregistreur.
 - Effectuer l'opération de secours désirée comme si l'enregistreur fonctionnait normalement.

Chaque annulation de l'enregistreur est contrôlée par un compteur individuel.

L'annulation n'est valable que pour une seule manipulation à l'aide d'une touche de secours. Il faut annuler l'enregistreur autant de fois qu'une opération de secours est nécessaire, à chaque fois, le compteur avance d'une unité.

15.2 **Enregistreur de Puidoux**

Chaque manipulation:

- d'une touche normalement plombée ou
- de la touche mise à l'arrêt de secours des signaux

est enregistrée par un appareillage placé au local à relais à Puidoux.

Le régime de desserte en vigueur est également enregistré.

Un dérangement de l'enregistreur est signalé sur le TCO par le clignotement, en rouge, de la fenêtre *imprimante* et par l'alarme acoustique. La reprise de secours de la desserte et/ou les dessertes de secours sont possibles quel que soit l'état de l'imprimante à Puidoux.

Seul le service des installations de sécurité est habilité à intervenir sur cet appareil; il doit être avisé le jour ouvrable suivant.

16. **CLIMATISATION**

Si, pour une raison quelconque, à Puidoux, la température du local à relais ou du local du convertisseur vient à dépasser un certain seuil, sur le TCO la fenêtre rouge *température local IS* se met à clignoter et une annonce acoustique retentit. Cette dernière peut être arrêtée en pressant la touche *arrêt sonnerie dérangement*, noire; la fenêtre continue de clignoter jusqu'à ce que la température soit redescendue à la valeur de consigne.

La même annonce est utilisée pour indiquer la présence d'eau dans le local à relais à Puidoux.

En cas d'alarme, l'agent de service avise immédiatement le service des installations de sécurité.

17. **DISPOSITIONS FINALES**

17.1 **Sont applicables à cette installation**

R 310.1, 2, 6

R 311.1

R 312.1, 2

R 315.1

R 320.1 du 1.2.94, R320.4, 7, 8, 10, 11

OS 1390, 1515, 2000

Présent OS 1802 et plan schématique *Puidoux-Chexbres* n° 54/1 du 1.4.97

17.2 **Sont annulés**

OS 1742 (*Block automatique et télécommande LS-CVN-GRV-PUJ*) ch. 1.4, 2.4, 5.3, 5.4, 5.5, 6.3

17.3 **Sont modifiés en fonction du présent OS**

OS 1742 ch. 1.7, 2.2, 2.3, 2.7

Plan schématique 1/01/1, annexé à l'OS 1742, du km 9.000 au km 14.000.

17.4 Divers

Concernées par cet OS : les gares de Puidoux, Grandvaux, Palézieux, Vevey et Lausanne.

Le chef de district des installations de sécurité 2, à Lausanne, est chargé de l'entretien et de la surveillance de cette installation.

Le présent OS entre en vigueur immédiatement.

Direction 1

Adm. centrale (TZ1)	CI	1
Travaux	C II	spéc.
VPR TZ Méc.	C III	4a,4c, 4d(Ge,Ls,Pay,Bn,Fri,Bi,Zü)
Adm. centrale (BF1)	C I	1
VPR BF/PE	C III	1a-d,g(Puidoux-Chexbres,Palézieux,Grandvaux,Vevey,TC Lausanne)
RMUR	C IV	1(Ge,Ls,Bn,Bi)

Lausanne, den 18.11.97

DIENSTVORSCHRIFT 1802

Lausanne Fernsteuerzentrum und Puidoux-Chexbres

Sicherungsanlagen

	<u>Inhaltsverzeichnis</u>	Seite
1.	ALLGEMEINES	2
2.	BEDIENELEMENTE	2
3.	WEICHEN	5
4.	GLEIS- UND WEICHENBELEGUNGSKONTROLLE	5
5.	RANGIERFAHRSTRASSEN	6
6.	ZUGFAHRSTRASSEN	8
7.	SIGNALE	10
8.	AUTOMATISCHER BLOCK	12
9.	ANSCHLUSSGLEIS LE VERNEY	13
10.	ZUGNUMMERMELDEANLAGE	13
11.	STROMVERSORGUNG	13
12.	BETRIEBSARTEN	13
13.	SIGNALBEDIENAUFRUF	14
14.	SIGNALTELEFONE	14
15.	AUFZEICHNUNGSGERÄT BEZÜGLICH BENÜTZUNG PLOMBIERTER TASTEN	14
16.	KLIMATISIERUNG	15
17.	SCHLUSSBESTIMMUNGEN	16

1. ALLGEMEINES

1.1 Anlagentyp

Der Bahnhof Puidoux ist mit einem elektrischen Stellwerk des Typs "Integra Domino 67" mit Zwergsignalen ausgerüstet. Diese Anlagenart ist in der DV 1515 *Stellwerkfernsteuereinrichtungen*, DV 1390 *Weisungen betreffend Bedienung von Integra-Sicherungsanlagen, Typ Domino 67* und ihren Nachträgen I und II sowie in der DV 2000 Puidoux-Chexbres beschrieben.

Die Abweichungen und Ergänzungen - in Bezug auf die Bedienung von Puidoux-Chexbres vom Fernsteuerzentrum Lausanne aus - sind in der vorliegenden DV beschrieben.

Vor jeglichem Arbeitsschritt im Einflussbereich von Puidoux ist die Bahnhofstaste *Puidoux* zu drücken, sofern nichts anderes vermerkt ist.

2. BEDIENELEMENTE

Die Tasten mit einem * davor befinden sich einzig auf der optischen Kontrolltafel.

Die Tasten mit zwei ** davor befinden sich nur auf den Stellpult Ost.

Die Tasten auf der optischen Kontrolltafel sowie auf dem Stellpult Ost sind, sofern nichts anderes vermerkt ist, dieselben.

Einzig die von einer Standarddarstellung auf dem Stellpult Domino 67 abweichenden Elemente sind nachstehend beschrieben.

2.1 Gemeinschaftstasten

Die Bedienung der Linie Pully-Nord/Puidoux weist folgende Gemeinschaftstasten auf.

- a) *Arrêt sonnerie dérangement*, schwarze Taste
- b) *Répétition aiguilles*, weisse Taste
- c) *Commande locale/distance*, graue Tasten
- d) *Mise à l'arrêt de secours des signaux*, rote Tasten
- e) * *Commutation pupitre/tableau*, graue Tasten
- f) * *Arrêt sonnerie dérangement* der plombierten Tastenspeicherung, schwarze Taste
- g) * *Annulation enregistreur dérangement*, plombierte gelbe Taste

2.2 Arbeitsweise der Gemeinschaftstasten

- a) Ist nicht gültig für einen Störungswecker des plombierten Tastenspeichers.
- b) Die graue Taste *commande* des betreffenden Bahnhofs und die Taste *répétition aiguilles* drücken. Die Stellung der Weichen wird für den betreffenden Bahnhof angezeigt.
- c) Die graue Taste *commande* des betreffenden Bahnhofs und die Taste des gewünschten Betriebs (Ortsbetrieb oder Fernsteuerung) drücken. Ein Leuchtmelder *L* (Ortsbetrieb) oder *D* (Fernsteuerung) leuchtet über der Steuertaste an der optischen Kontrolltafel und auf dem Stellpult Ost auf um anzuzeigen, welche Betriebsart tätig ist.
- d) Die Taste *mise à l'arrêt de secours des signaux* ist für alle Hauptsignale gültig.
- e) Die dem gewünschten Bedienelement entsprechende Taste drücken. Ein Leuchtmelder *T* (optische Kontrolltafel) oder *P* (Stellpult Ost) leuchtet auf jedem der Elemente auf um anzuzeigen, welches tätig ist.
- f) und g) S. *Ziffer. 15.1 Aufzeichnungsgerät in Lausanne* der vorliegenden DV.

2.3 Folgende Tasten sind in der Gleistrasse oder in der Nähe angebracht

2.3.1 Betreffend Signale und automatischer Signalbetrieb (ASB)

- Die roten Hauptsignalastasten zum Einstellen von Zugfahrstrassen der Richtung West-Ost.
- Die grünen Hauptsignalastasten zum Einstellen von Zugfahrstrassen der Richtung Ost-West.
- Der blaue Punkt auf den roten und grünen Hauptsignalastasten besagt, dass der ASB möglich ist.

2.3.2 Betreffend Fahrstrassen und Bahnhofgleise

- Die grauen Tasten mit weissem Punkt zum Sperren eines Bahnhofgleises.
- * Die gelben Tasten zum Einstellen von Rangierfahrstrassen der Richtung West-Ost, für jene Gleise ohne Zugfahrstrassen.
- * Die blauen Tasten zum Einstellen von Rangierfahrstrassen der Richtung Ost-West, für jene Gleise ohne Zugfahrstrassen.

2.3.3 Betreffend Weichen

- * Die grauen Tasten der Weicheneinzelsteuerung.

2.3.4 Betreffend Block

- Die Blocktasten Seite Grandvaux, grün mit rotem Punkt und weissem Ring.
- Die Blocktasten Seite Vevey, grün mit weissem Punkt.
- Die Blocktasten Seite Palézieux, rot mit weissem Punkt.
- Weisse Vierecke, welche die Blockabschnitte mit Achszählern in ständiger Betriebsbereitschaft begrenzen.
- * Die in dieser Ziffer erwähnten Tasten weisen einen schwarzen Ring auf.

2.4 Die Leuchtmelder in der Gleistrasse oder in der Nähe zeigen folgendes auf

- Die Weichenverriegelung (weisser Leuchtpunkt an der Spitze jeder Weiche).
- Strecken- oder Bahnhofgleissperre (roter Halbbalken).
- Den eingeschalteten ASB (weisses Fenster "autom.").
- Den ausgeschalteten ASB (weisses Dreieck, Spitze nach oben, beleuchtet).
- Speicherung einer Zug- oder Rangierfahrstrasse (weisse Dreiecke, Spitze nach oben, blinken am Start und Ziel).
- Signalbedienaufruf (weisses Dreieck, Spitze nach oben, blinkt).
- Belegung/Störung des Schienenkontakts (rotes Dreieck, Spitze nach unten).

2.5 Über der Gleistrasse sind folgende Tasten angeordnet

2.5.1 Betreffend Signale und automatischer Signalbetrieb (ASB)

- * Die grüne Taste der Hilfssignale.
- * Die grüne Taste der Besetztsignale.
- * Die grüne, ausgeschaltete Blockverriegelungstaste.
- * Die rote, eingeschaltete Blockverriegelungstaste.
- * Die grüne Signalnotöffnungstaste.
- Die grauen mit blauem Punkt versehenen ASB-Steuerungstasten der Signale, eingeschaltet/ausgeschaltet.
- * Die graue Bedienungsaufhebetaste mit blauem Punkt.

2.5.2 Betreffend die Fahrstrassen, Bahnhofgleise und das Anschlussgleis

- Die grauen Tasten *enclencher/déclencher* zum Umschalten der Rangier- und Zugfahrstrassen.
- Die graue Speicherauflösungstaste.
- Die Tasten mit weissem Punkt zum Sperren von Bahnhofgleisen.
 - Bahnhofgleis sperren : rote Taste mit weissem Punkt.
 - Bahnhofgleis freigeben : grüne Taste mit weissem Punkt.
- * Die grauen Steuerungstasten für das Anschlussgleis (AG)
 - AG Le Verney, Betrieb eingeschaltet : Graue Taste mit weissem Punkt.
 - AG Le Verney, Betrieb ausgeschaltet : Graue Taste mit schwarzem Punkt.
 - AG Le Verney, Noteinschaltung : Graue Taste mit weissem Punkt.
 - AG Le Verney, Notausschaltung : Graue Taste mit schwarzem Punkt.

2.5.3 Betreffend Weichen

- * Die Taste Weichenaufschneidung, blau mit weissem Punkt.
- * Die Weichenisolierungumgehungstaste, blau mit gelbem Punkt.
- * Die blauen Tasten der Handweiche 18.
 - Handweiche 18, Verriegelung : Blaue Taste mit rotem Punkt.
 - Handweiche 18, Freigabe : Blaue Taste mit grünem Punkt.

2.5.4 Betreffend Block

- Die Blocktasten mit weissem Punkt, hinweisend auf den weissen Punkt/weissen Ring der Blocktasten in der Gleistrasse.
 - Gleis frei, Freigabe : Grüne Taste mit weissem Punkt.
 - Gleis frei, Festhaltung : Rote Taste mit weissem Punkt.
 - Gleis frei, Anfrage : Blaue Taste mit weissem Punkt.
 - Streckengleis, Freigabe : Grüne Taste mit weissem Punkt.
 - Streckengleis, gesperrt : Rote Taste mit weissem Punkt.
- * Die Taste um die Achszähler in ständiger Betriebsbereitschaft in die Grundstellung zurückzuversetzen, weiss mit schwarzem Punkt und schwarzem Ring.

2.5.5 Betreffend Weichenheizung

- * Die grauen Tasten zum Steuern der Weichengasheizung.
 - Weichengasheizung, manuell/automatisch : Graue Taste mit grünem Punkt.
 - Notausschaltung : Graue Taste mit rotem Punkt.

2.5.6 Betreffend Rücknahme der Bedienung

* Die graue Taste mit gelbem Punkt für die Notrücknahme der Bedienung durch das Fernsteuerzentrum Lausanne.

3. WEICHEN

Weichenlaternenbeleuchtung : diese kann nicht vom Fernsteuerzentrum Lausanne aus ein/ausgeschaltet werden.

Die Rückmeldung einer gestörten Weiche ist in der DV 1515, Ziffer 4.2.4 beschrieben.

Die Darstellung der Weichenverriegelung ist in der Ziffer 2.4 der vorliegenden DV beschrieben.

4. GLEIS- UND WEICHENBELEGUNGSKONTROLLE

4.1 Mit Gleisstromkreisen

Die mit Gleisstromkreisen bestückten Gleise und Weichen sind auf dem Schemaplan mit einem feinen Strich dargestellt.

Es ist verboten feindliche Fahrstrassen zu speichern, wenn leichte Fahrzeuge verkehren, die einen schlechten Schienenkontakt aufweisen (Leitern, UNIMOG usw.). Im weiteren muss der automatische Signalbetrieb ausgeschaltet sein. (S. AZ 17/69, Ziffer 5).

4.2 Mit Achszählern in ständiger Betriebsbereitschaft

Die Gleise, die mit solchen Achszählern ausgerüstet sind, stellen auf dem Schemaplan einen dicken Strich dar, der an jedem Ende durch das Zeichen \square ergänzt ist und den Achszähler symbolisiert.

Diese Art Achszähler zählt die Achsen an allen Strecken-Enden ständig ein, bzw. aus, ohne in Abhängigkeit mit dem Block oder Stellwerk zu sein. Die Zahl der Achsen wird auf dem Stellpult nicht rückgemeldet. Der freie oder besetzte Zustand einer solchen Strecke wird gleich eines Gleisstromkreises angezeigt.

Die Stellpultdarstellung dieser Art Achszähler stützt sich auf folgende Grundsätze ab:

- die Abgrenzungen der überwachten Strecke sind mit kleinen schwarzen Rechtecken in der Gleistrasse dargestellt,
- der besetzte Zustand der überwachten Strecke wird durch das rote Aufleuchten des entsprechenden Gleisbilds angezeigt, wie eines Stromkreises,
- die zur Bedienung dieser Art Achszähler benützten Tasten weisen einen schwarzen Ring auf, der auf das Stellpult gemalt ist.

Die Achszählregister für die Blockabschnitte 106, 206, 108, 208, 110, 210 und 301 befinden sich in Puidoux. Daher ist vor dem Betätigen der vorerwähnten Blockabschnittregister die Bahnhofstaste *Puidoux* zu drücken.

Störung : Die Freigabe eines belegten Abschnitts ohne Grund ist möglich. Diese Steuerung, genannt *remise en position normale du compteur*, ist nur wirksam, wenn die letzte durch das System gezählte Achse eine ausgezählte Achse ist. Die Vorgehensweise bezüglich der *Rückstellung der Achszähler in die Grundstellung* ist in einer Check-list beschrieben.

Zum Rückstellen der Achszähler in die Grundstellung ist gleichzeitig die Funktionstaste mit schwarzem Ring, *position normale compteur essieux* und die betreffende Streckengleistaste zu drücken, allenfalls die Signaltaste, ebenfalls mit schwarzem Ring, die sich zwischen den weissen Rechtecken auf der gestörten Gleistrasse befindet.

Jegliches Auf- oder Abgleisen von leichten Fahrzeugen auf solchen Gleisabschnitten und das Befahren von Achszählkontakten ist verboten.

5. **RANGIERFAHRSTRASSEN**

5.1 **Einstellen von Rangierfahrstrassen**

Im Fernsteuerzentrum Lausanne werden die Gemeinschaftstasten verwendet, weil die Zwergsignal- und Gleistasten nicht auf den Bedienungselementen vorzufinden sind.

Gewisse Rangierfahrstrassen können eingestellt werden, entweder als Einzel- oder Gesamtfahrstrassen. Das Fernsteuerzentrum kann nicht alle bei Ortsbetrieb üblich einstellbaren Einzelfahrstrassen nachvollziehen.

Zum Anwählen des *Rangier*-Status sind gleichzeitig die Tasten *commande* und *itinéraire de manoeuvre enclenché* zu drücken. Der Leuchtmelder *M* über der Taste *commande* leuchtet auf.

Die Rangierfahrstrassen können folgende Tasten als Start und Ziel haben :

- Zwei Hauptsignaltasten derselben Richtung (rote Tasten mit blauem Punkt, Richtung West-Ost oder grüne Tasten mit blauem Punkt, Richtung Ost-West).
- Zwei gelbe Tasten in den Gleistrassen ohne Zugfahrstrasse (Richtung West-Ost).
- Zwei blaue Tasten in den Gleistrassen ohne Zugfahrstrasse (Richtung Ost-West).
- Eine gelbe und eine rote Taste mit blauem Punkt (Richtung West-Ost).
- Eine blaue und eine grüne Taste mit blauem Punkt (Richtung Ost-West).
- Eine grüne Streckengleistaste mit weissem Punkt (Seite Grandvaux oder Vevey), entweder mit einer blauen oder mit einer grünen Taste mit blauem Punkt.
- Eine rote Taste der Signale von Corbéron mit einer roten Taste mit blauem Punkt der Ausfahrtsignale Seite Palézieux.

Die folgende Tabelle zeigt die möglichen Fahrstrassen der Richtung West-Ost :

Starttaste		Zieltaste		Eingestellte Fahrstrasse	
Signal	Gleis	Signal	Gleis	Aus Gleis	In Gleis
6A		7E1		11	1
		7E2			2
6B	5 (gelb)	7E2		12	2
		7E1		5	1
1C		7E2		13	2
		7E3			3
			4 (gelb)		4
			6 (gelb)	5	6
			7 (gelb)		7
	101 (gelb)	7E2		101	2
		7E3			3
			4 (gelb)		4
7E1		8P		1	61
7E2		8P		2	61
		8Q			62
			8 (gelb)		8
7E3			8 (gelb)	3	8
	4 (gelb)		8 (gelb)	4	8

Die folgende Tabelle zeigt die möglichen Fahrstrassen der Richtung Ost-West :

Starttaste		Zieltaste		Eingestellte Fahrstrasse	
Signal	Gleis	Signal	Gleis	Aus Gleis	In Gleis
8G		7D1		61	1
		7D2			2
8F	8 (blau)	7D2		62	2
		7D3		8	2
			4 (blau)		3
					4
7D1			5 (blau)	1	5
			106		11
7D2			5 (blau)	2	5
			106		11
			206		12
			301		13
			101 (blau)		101
7D3			301	3	13
			101 (blau)		101
	4 (blau)		301	4	13
			101 (blau)		101
	6 (blau)		5 (blau)	6	5
	7 (blau)		5 (blau)	7	5

Die Speicherung der Gesamtangriffsfahrstrasse wird durch das Blinken der Dreiecke, Spitze nach oben, nahe der Start- und Zieltasten angezeigt.

Die Speicherauflösung einer Fahrstrasse erfolgt mit der grauen Taste *annulation enregistrement* und der Zieltaste.

Die Betriebsauflösung einer Gesamtfahrstrasse erfolgt mit der roten Taste mit schwarzem Punkt *destruction de service* und der Zieltaste.

5.2 Automatische Auflösung der Rangierfahrstrassen

Die automatische Auflösung einer Rangierfahrstrasse muss das Ergebnis eines gemeinsamen Vorgangs zwei verschiedener Elemente, die je nach örtlichen Verhältnissen, entweder zwei sich folgende Gleisstromkreise oder ein mit einem Schienenkontakt verbundener Gleisstromkreis. Letztere Lösung findet für die Rangierfahrstrassen über die Weichen 7 und 12 Anwendung, in deren Nähe die Schienenkontakte desselben Namens angebracht sind.

Auf der optischen Kontrolltafel ist der Schienenkontakt mit einem Dreieck, Spitze nach unten dargestellt, das bei Belegung oder Störung rot aufleuchtet.

5.3 Verweigerung von Rangierfahrstrassen

Ist die Handweiche 18 nicht verriegelt werden die Rangierfahrstrassen 4A-Gleis 8 und 8B-Gleis 4 verweigert.

S. auch *Ziffer 3.2 Handweiche 18* der DV 2000.

6. ZUGFAHRSTRASSEN

6.1 Allgemeines

Die möglichen Zugfahrstrassen sind in der Fahrstrassen- und Signalisierungstabelle der *Ziffer 7.3 Hauptsignale* der vorliegenden DV und im Schemaplan aufgeführt.

Die Zugfahrstrassen können folgende Start- und Zieltasten aufweisen :

- Zwei Hauptsignaltasten derselben Richtung (rote Tasten mit blauem Punkt, Richtung West-Ost oder grüne Tasten mit blauem Punkt, Richtung Ost-West).
- Eine grüne Hauptausfahrtsignaltaste mit blauem Punkt und eine grüne Streckengleistaste mit weissem Punkt (Seite Grandvaux oder Vevey).
- Eine rote Hauptausfahrtsignaltaste mit blauem Punkt und eine rote Signaltaste von Corbéron.

Das Einstellen der Ausfahrtsfahrstrasse aus Gleis 3 nach Gleis 301 ist Bedingungen unterstellt, welche im Zusammenhang mit dem Betrieb des Anschlussgleises Le Verney stehen. S. auch *Ziffer 9 Anschlussgleis Le Verney* der vorliegenden DV.

6.2 Sperren eines Bahnhofgleises

Diese Sperrvorrichtung:

- bezweckt die Verweigerung einer Zugfahrstrasse über das betroffene Gleis oder die betroffenen Weichen,
- hat keinerlei Einfluss auf das Einstellen von Rangierfahrstrassen.

Das Sperren eines Bahnhofgleises erfolgt durch gleichzeitiges Drücken der Taste *interdiction voie de gare*, rot mit weissem Punkt, und der Taste des betreffenden Gleises, grau mit weissem Punkt. Auf der optischen Kontrolltafel wird die Sperre mit einem rot aufleuchtenden Halbbalken quer zur Trasse des gesperrten Gleises angezeigt.

Die Gleisfreigabe erfolgt durch gleichzeitiges Drücken der Taste *libération voie de gare*, grün mit weissem Punkt und der Taste des betreffenden Gleises.

Auf dem Stellpult Ost können einzig die Gleise 1, 2 und 3 gesperrt werden.

Ein Bahnhofgleis kann jederzeit gesperrt oder freigegeben werden.

Das Einführen einer Sperre stellt die vorher auf Fahrt gestellten Signale nicht auf Halt.

6.3 Fahrstrassen mit Geschwindigkeitsermässigung

Wenn die Einfahrstrasse in ein gerades Gleis führt und das Ausfahrtsignal Halt verlangt, zeigt das Einfahrtsignal freie Fahrt mit Geschwindigkeitsermässigung an. Sobald das Ausfahrtsignal freie Fahrt zeigt, erscheint am Einfahrtsignal der Fahrbegriff der Höchstgeschwindigkeit. Mit Ausnahme des Signals 1C betrifft dies alle Signale.

6.4 Einstellen einer Fahrstrasse mit plombierten Tasten

Die Verwendung plombierter Tasten zum Einstellen einer Fahrstrasse ist in der DV 1515, Ziffer 5.2.4 beschrieben.

6.5 Auflösung der Zugfahrstrassen

6.5.1 Verzögerung der automatischen Auflösung

Ist der Sicherheitsabstand - Entfernung zwischen dem Signal und dem Gefahrenpunkt den es schützt - ungenügend, wird das Einstellen von feindlichen Fahrstrassen verweigert :

1° Besteht eine Zugfahrstrasse mit Ziel bei Signal 7D1, kann eine feindliche Fahrstrasse zwischen den Gleisen 2 und 11 gespeichert werden. Letztere bleibt bis zur verzögerten Auflösung der eingestellten Fahrstrasse gespeichert. Die Verzögerung setzt ein, wenn der Zug einen Gleisstromkreis des Gleises 1 belegt.

Desgleichen, wenn eine Zugfahrstrasse zwischen den Gleisen 2 und 11 eingestellt ist, kann eine Zugfahrstrasse mit Ziel bei Signal 7D1 gespeichert werden. Die Fahrstrasse bleibt bis zur Belegung und nachfolgender Freigabe der Weiche 3 gespeichert.

2° Besteht eine Zugfahrstrasse mit Ziel bei Signal 7E3, kann eine feindliche Fahrstrasse zwischen den Gleisen 4 und 8 gespeichert werden. Letztere bleibt bis zur verzögerten Auflösung der eingestellten Fahrstrasse gespeichert. Die Verzögerung setzt ein, wenn der Zug einen Gleisstromkreis des Gleises 3 belegt.

Desgleichen, wenn eine Zugfahrstrasse zwischen den Gleisen 4 und 8 eingestellt ist, kann eine Zugfahrstrasse mit Ziel bei Signal 7E3 gespeichert werden. Die Fahrstrasse bleibt bis zur Auflösung der Rangierfahrstrasse gespeichert.

Die wirkende Verzögerung wird durch den weissen Leuchtmelder *destruction temporisée* angezeigt.

6.5.2 Angebotene Betriebsauflösung

Einfahrstrassen in Gleis 1, Signale 7D1 und 7E1,

Einfahrstrassen in Gleis 2, Signale 7D2 und 7E2.

Einfahrstrassen in Gleis 3, Signal 7E3,

Wird die Zugfahrstrasse nicht vollständig befahren, löst sie sich nicht ganz auf. Die verbleibende Fahrstrasse kann unabhängig von der Betriebsart durch gleichzeitiges Drücken der Taste *destruction de service* und der Zieltaste aufgelöst werden.

Die Möglichkeit die Betriebsauflösung zu steuern hängt vom Haltepunkt des Zugs ab. Sie wird durch Blinken des Dreiecks, Spitze nach oben, nahe der Fahrstrassenzieltaste angezeigt.

6.5.3 Manuelle Auflösung (Notauflösung)

Zur Auflösung einer eingestellten Zugfahrstrasse ist gemäss DV 1390, Ziffer 6.3.3, vorzugehen.

Während der 2 Minuten dauernden Verzögerung, leuchten gleichzeitig die weissen Leuchtmelder *destruction de secours "itinéraires"* und *"aiguilles"* auf.

Wenn nach Ablauf der Verzögerung

- der Rückmelder *itinéraires* weiterhin aufleuchtet, ist das Einstellen von Fahrstrassen ist nicht mehr möglich. Die Weicheneinzelsteuerung bleibt wirksam,
- der Rückmelder *aiguilles* weiterhin aufleuchtet, ist die Weicheneinzelsteuerung nicht mehr wirksam. Die Weichen können nur durch Einstellen von Fahrstrassen gesteuert werden.

Der Sw-Dienst ist in jedem Fall sofort zu verständigen.

7. SIGNALE

7.1 Umschaltung Tag/Nacht

Die Umschaltung Tag/Nacht der Signalstromversorgung erfolgt ausschliesslich automatisch.

Der Zustand *nuit* wird durch einen leuchtenden Melder *N* angezeigt.

7.2 Zwergsignale

Diese sind auf dem Schemaplan dargestellt. Sie richten sich an Züge, Rangierbewegungen und Transporte gemäss R 310.2.

Bei Fernsteuerung können die Zwergsignale nur *Halt* und den *schrägen* Fahrbegriff zeigen, s. DV 1515, Ziffer 4.2.2.

Die Rückmeldung eines gestörten Zwergsignals ist in der DV 1515, Ziffer 4.2.7, beschrieben.

Ein gestörtes Zwergsignal wird durch das rot blinkende Fenster *signal nain* und einen akustischen Alarm angezeigt.

7.3 Hauptsignale

Die Hauptsignale sind Leuchtsignale. Sie sind im Schemaplan ersichtlich.

Auf der optischen Kontrolltafel des Fernsteuerzentrums Lausanne sind die Halt zeigenden Signale normalerweise dunkel dargestellt.

Die Notfahrtstellung der Signale ist in der DV 1515, Ziffer 5.2.4, beschrieben. Die Bedingungen zur Fahrtstellung stimmen mit jenen des Ortsbetriebs überein.

Die Nothaltestellung ist für alle Hauptsignale (Bahnhof- oder Blocksignale) dieselbe: Die Taste *mise à l'arrêt de secours des signaux*, rote Taste, und die betreffenden Signaltaste.

Die Rückmeldung eines gestörten Haupt- oder Vorsignals ist in der DV 1515, Ziffer 4.2.5, bzw. Ziffer 4.2.7 beschrieben.

Alle Signale sind mit der Vorrichtung der *automatischen Zugsicherung* ausgerüstet. Diese übermittelt

- den Halteimpuls, wenn das Signal Halt zeigt,
- den Warnimpuls, wenn das nächste Signal Halt oder eine Geschwindigkeitsermässigung anzeigt.

7.3.1 Automatischer Signalbetrieb ASB

Die Hauptsignale sind mit dem ASB gemäss DV 1390, Ziffer 6.1.3, ausgerüstet.

Die zur Wirkungsweise des ASB nötigen Daten verarbeitet ein programmierbarer Automat im Relaisraum von Puidoux.

Der ASB kann durch das Fernsteuerzentrum Lausanne eingeschaltet werden, wenn Puidoux im Fernsteuerbetrieb steht.

Der ASB ist durch gleichzeitiges Drücken der grauen Taste mit blauem Punkt *introduction commande automatique signaux* und der betreffenden Signaltaste einzuschalten. Danach leuchtet das Fenster *automatique* auf und das weisse Dreieck in der Nähe ist für diese Funktion dunkel.

- Ist der ASB aller Signale eingeschaltet, leuchtet das Fenster A über der Taste *commande* auf.
- Ist der ASB eingeschaltet, stellen sich die Zugfahrstrassen so ein, indem systematisch versucht wird, ein auf dem rechten Gleis verkehrender Zug auf das linke Gleis zu leiten.
- Für das Signal 7D3 ist auf dem Perron 2 ein Kästchen mit einem Schalter vorhanden, der mit einem Vierkantschlüssel zu betätigen ist. Bei eingeschaltetem ASB des Signals 7D3 und sofern die erforderlichen Bedingungen erfüllt sind, ist zum automatischen Einstellen der Ausfahrstrasse 7D3-Gleis 301 der Schalter *train prêt voie 3* im Kästchen zu drehen. Bei ausgeschaltetem ASB, wird der Bedienaufruf wirksam.

S. auch Ziffer 13 *Signalbedienaufruf* dieser DV.

Der ASB ist durch gleichzeitiges Drücken der grauen Taste mit blauem Punkt *suppression commande automatique signaux* und der betreffenden Signaltaste auszuschalten. Ist der ASB aufgehoben, erlischt das Fenster *automatique* und das weisse Dreieck leuchtet auf. Es ist auch möglich, den ASB aller Signal in einem Vorgang aufzuheben; dazu ist gleichzeitig die Taste *suppression commande automatique signaux* und die Taste *commande* zu drücken.

Ist der programmierbare Automat gestört, blinkt auf dem Stellpult der Rückmelder *automate programmable* rot auf und ein akustisches Signal ertönt. Ab diesem Zeitpunkt sind die Zugfahrstrassen von Hand einzustellen.

7.3.2 Fahrstrassen- und Signalisierungstabelle

Einfahrten

	In Gleis	Fahrbeginn	Signal	Hinweise
Grandvaux über Gleis 106	1	1	6A	Fahrbeginn 1 am 7E1
		3	6A	Halt bei 7E1
	2	3	6A	
Grandvaux über Gleis 206	2	1	6B	Fahrbeginn 1/3 am 7E2
		3	6B	Halt bei 7E2
Vevey	2	2	1C	
	3	1	1C	
		2	1C	Einfahrt in besetztes Gleis
Palézieux über Gleis 108	1	1	8G	Fahrbeginn 1 am 7D1
		3	8G	Halt bei 7D1
		2	8G	Einfahrt in besetztes Gleis
	2	3	8G	
		2	8G	Einfahrt besetztes Gleis
Palézieux über Gleis 208	2	1	8F	Fahrbeginn 1/2/3 am 7D2
		3	8F	Halt bei 7D2
		2	8F	Einfahrt in besetztes Gleis

Ausfahrten

Aus Gleis	Nach	Fahrbeginn	Signal
1	Grandvaux über Gleis 106	1	7D1
2		3	7D2
2	Grandvaux über Gleis 206	1	7D2
2		2	7D2
3	Vevey	3	7D3
1		1	7E1
2	Palézieux über Gleis 108	3	7E2
2		1	7E2

7.3.3 Hilfssignale

Alle Einfahrtsignale sind mit Hilfssignalen ausgerüstet.

Zum Einstellen einer Zugseinfahrt mit Hilfssignal ist gemäss DV 1390, Ziffer 7.4 vorzugehen. Auf der optischen Kontrolltafel leuchtet unter dem Hauptsignal der Schrägbalken auf.

7.3.4 Besetztsignale

Die Signale 1C, 8F und 8G sind mit Besetztsignalen ausgerüstet. Damit können Einfahrten auf besetzte Gleise gemäss nachstehender Tabelle eingestellt werden.

Signal	Einfahrt in das besetzte Gleis	Belegte Isolierung
1C	3	V3b
8F	2	V2a und/oder V2b
8G	1	V1a und/oder V1b
8G	2	V2a und/oder V2b

Zum Einstellen einer Zugseinfahrt in ein besetztes Gleis ist gemäss DV 1390, Ziffer 7.4 vorzugehen. Auf der optischen Kontrolltafel leuchtet unter dem Hauptsignal der Querbalken auf.

8. AUTOMATISCHER BLOCK

8.1 Allgemeines

Zwischen Grandvaux und Palézieux sowie zwischen Vevey und Puidoux wird die Zugfolge auf offener Strecke durch den automatischen Block mit *Achszählern in ständiger Betriebsbereitschaft*, System Integra gesichert, welcher für den Wechselbetrieb Grandvaux - Palézieux, mit Fahrtrichtungswechsel gemäss R 320.1 vom 1.2.94, Ziffer 22.2.3 lit. U und Gleissperre ausgerüstet ist.

8.2 Gerätschaften

Die Steuergerätschaften der Blockstelle Corbéron sind in der Anlage von Puidoux zentralisiert. Die Blockstelle Corbéron ist aus dem dieser DV beigelegten Schemaplan ersichtlich.

Die Achszahlregister der Blockabschnitte 106, 206, 108, 208, 110, 210 und 301 befinden sich in Puidoux.

8.3 Arbeitsweise

Die Strecke wird bei Zugsausfahrt geblockt. Bei Notauflösung einer Ausfahrtrasse wird der Block nach Ablauf der Verzögerung automatisch freigegeben.

Das R 320.1 vom 1.2.94, Block-R Ziffer 20-23, ist für diese Anlagen anwendbar.

8.4 Bedienung

Die unter Ziffer 2.3 der vorliegenden DV beschriebenen Tasten sind für die Blockabschnitte 106, 206, 108, 208, 110, 210 und 301 zu betätigen.

9. **ANSCHLUSSGLEIS LE VERNEY**

Die Ziffer 9 der DV 2000 ist anwendbar.

Die unter Ziffer 2.5 der vorliegenden DV beschriebenen Tasten sind für die Bedienung des Anschlussgleises zu betätigen.

10. **ZUGNUMMERMELDEANLAGE**

Das Fernsteuerzentrum Lausanne ist mit einem diesbezüglichen Endgerät ausgerüstet. Die Arbeitsweise und Bedienung der Gerätschaften ist in einer getrennten, durch den Bahnhof Lausanne erstellten Bedienungsanleitung beschrieben.

11. **STROMVERSORGUNG**

Die Anlage wird durch eine Drehumformergruppe gemäss Ziffer 9 der DV 1390 gespeist. Diese Gerätschaften sind im Versorgungsraum des Aufnahmegebäudes Puidoux untergebracht.

Wenn die Fenster *disjoncteur déclenché*, *convertisseur* oder *alimentation de secours* blinken und ein Alarm ertönt, ist der Sw-Dienst sofort zu verständigen.

12. **BETRIEBSARTEN**

Folgende Betriebsarten sind möglich:

- Ortsbetrieb (L)
- Fernsteuerung (TC).

Das R 310.6 und die DV 1515 beschreiben diese Betriebsarten und sind bei organisatorischen oder betrieblichen Anweisungen massgebend.

12.1 **Ortsbetrieb**

Bei Ortsbetrieb kann die Anlage nur vom Stellpult Puidoux aus bedient werden. Die optischen Meldungen werden jedoch im Fernsteuerzentrum Lausanne rückgemeldet.

12.2 **Fernsteuerung**

Bei Fernsteuerung kann die Anlage nur vom Fernsteuerzentrum Lausanne aus bedient werden. Die Tasten des örtlichen Stellpults sind unwirksam, mit Ausnahme der Tasten *commande* und *mise à l'arrêt de secours des signaux*.

Bei Störung der Fernübermittlungsanlage blinkt auf der optischen Kontrolltafel ein Fenster *dérangement télétransmission* rot und ein Alarm ertönt. Der Sw-Dienst ist sofort zu verständigen.

12.3 **Betriebsumschaltung**

Die Anlage kann sowohl durch das Fernsteuerzentrum als auch durch den ihm unterstellten Bahnhof umgeschaltet werden. Die Zustimmung des anderen Bahnhofs wird durch eine optische und akustische Meldung angefordert. Solange die Zustimmung durch den anderen Bahnhof nicht vorliegt, kann die Anfrage des Betriebsartenwechsels mit erneutem Verlangen der bisher bestehenden Betriebsart annulliert werden.

Der Betriebsartenwechsel wird durch gleichzeitiges Drücken der Taste *commande à distance* und der Steuertaste angefordert. Der Leuchtmelder *D* über der Taste *commande* leuchtet auf.

Die Umschaltung einer gestörten Anlage von Ortsbetrieb *desserte locale* in Fernsteuerung *desserte à distance* ist nur nach vorheriger Absprache gestattet.

13. **SIGNALBEDIENAUFRUF**

Eine mit dem Streckenblock verbundene Einrichtung setzt sich jedesmal in Gang, wenn sich ein Zug einem Halt zeigenden Einfahrsignal nähert und sich dieses nicht automatisch öffnet.

Ein akustischer Alarm ertönt und ein das Signal identifizierender Leuchtmelder blinkt nahe des zu bedienenden Signals auf.

Der Alarm stellt beim Drücken der schwarzen Taste *arrêt sonnerie dérangement* oder beim Öffnen des betreffenden Signals ab. Der Fall des Signals 7D3 ist in der vorerwähnten Ziffer 7.3.1 *Automatischer Signalbetrieb ASB* der vorliegenden DV beschrieben.

Die optische Meldung kann durch Drücken der entsprechenden Signaltaste zusammen mit der Taste *extinction desserte signal* oder durch Öffnen des entsprechenden Signals abgelöscht werden.

14. **SIGNALTELEFONE**

Die Signaltelefone sind an den auf dem Schemaplan bezeichneten Standorten eingerichtet. Sie sind bei Ortsbetrieb mit dem Bahnhof Puidoux oder bei Fernsteuerung mit Lausanne verbunden.

15. **AUFZEICHNUNGSGERÄT BEZÜGLICH BENÜTZUNG PLOMBIERTER TASTEN**

Jegliche Bedienung einer plombierten Taste wird mit den Druckern in den Relaisräumen von Lausanne und Puidoux aufgezeichnet.

15.1 **Aufzeichnungsgerät Lausanne**

Der Drucker arbeitet bei der Verwendung der meisten plombierten Tasten.

Die Arbeitsweise des Druckers wird auf der optischen Kontrolltafel durch den aufleuchtenden Leuchtmelder *occupé* und einen Gong angezeigt. Damit eine durch eine plombierte Taste gesteuerte Notbedienung wirksam wird, muss diese gedrückt festgehalten werden, bis der Gong ertönt.

Blinkt der Leuchtmelder *dérangement* rot auf und ertönt der Störungsalarm, bleibt die Betätigung der plombierten Tasten unwirksam.

- Mit der mit dem Drucker verbundenen Taste *arrêt sonnerie* kann der Alarm abgestellt werden.
- Nun ist wie folgt vorzugehen :
 - Die gelbe Taste *annulation enregistreur dérangement* drücken. Der Leuchtmelder *annulation* über der mit dem Drucker verbundenen Taste *arrêt sonnerie* leuchtet auf.
 - Die gewünschte Notbedienung ausführen, wie wenn der Drucker normal arbeiten würde.

Jede Druckerumgehung wird durch einen besonderen Zähler kontrolliert.

Die Umgehung ist nur für eine Bedienung mit einer Nottaste gültig und für jede einzelne Notbedienung zu wiederholen, wobei der Zähler jede Bedienung aufzeichnet.

15.2 Aufzeichnungsgerät Puidoux

Jegliche Bedienung

- einer normalerweise plombierten Taste
- der Taste *mise à l'arrêt de secours des signaux*

wird durch einen Drucker im Relaisraum aufgezeichnet, so auch die benützte Betriebsart.

Eine Druckerstörung wird mit rotem Blinken des Fensters *imprimante* und durch den akustischen Alarm angezeigt. Die notmässige Rücknahme der Bedienung und/oder die Notbedienungen sind unabhängig vom Zustand des Druckers möglich.

Einzig der Sw-Dienst ist berechtigt dieses Gerät zu handhaben; er ist am nächsten Werktag zu verständigen.

16. KLIMATISIERUNG

Wenn aus irgend welchem Grunde die Temperatur des Relaisraums oder des Umformerraums eine gewisse Grenze überschreitet, beginnt auf der optischen Kontrolltafel das Fenster *climatisation* rot zu blinken, begleitet mit einem akustischen Alarm. Dieser kann mit Druck auf die Taste *arrêt sonnerie dérangement* abgestellt werden; das Fenster blinkt weiterhin, bis die Temperatur den Grenzwert wieder unterschreitet.

Dieselbe Meldung kann auch Wasserschäden im Relaisraum anzeigen.

Im Falle eines Alarms ist der Sw-Dienst unverzüglich zu verständigen.

17. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

17.1 Für diese Anlage sind anwendbar

R 310.1, 2, 6

R 311.1

R 312.1, 2

R 315.1

R 320.1 vom 1.2.94, R320.4, 7, 8, 10, 11

DV 1390, 1515, 2000

Die vorliegende DV 1802 mit Schemaplan *Puidoux-Chexbres* Nr. 54/1 vom 1.4.97

17.2 Sind aufgehoben

DV 1742 (*Automatischer Block und Fernsteuerung LS-CVN-GRV-PUI*) Ziffer 1.4, 2.4, 5.3, 5.4, 5.5, 6.3

17.3 Sind aufgrund der vorliegenden DV zu ändern

DV 1742 Ziffer 1.7, 2.2, 2.3, 2.7

Schemaplan 1/01/1, als Beilage zur DV 1742, von km 9.000 bis km 14.000.

17.4 Verschiedenes

Diese DV betrifft : die Bahnhöfe Puidoux, Grandvaux, Palézieux, Vevey und Lausanne.

Der Sw-Bezirkschef 2, in Lausanne, ist für den Unterhalt und die Überwachung dieser Anlage verantwortlich.

Die vorliegende DV tritt sofort in Kraft.

Kreisdirektion 1

Adm. centrale (TZ1)	CI	1
Travaux	C II	spéc.
VPR TZ Méc.	C III	4a,4c, 4d(Ge, Ls, Pay, Bn, Fri, Bi, Zi)
Adm. centrale (BF1)	CI	1
VPR BF/PE	C III	1a-d,g(Puidoux-Chexbres, Palézieux, Grandvaux, Vevey, TC Lausanne)
RMUR	C IV	1(Ge, Ls, Bn, Bi)