

Berne, le 30 juin 1953

## C g 20/53

### Nouvelles prescriptions sur la distance entre le signal avancé et le signal principal de tronçons de voie à franchir en permanence ou temporairement à une vitesse réduite

1. Les distances prescrites par le chiffre 105 RS entre les signaux avancés et les signaux principaux de tronçons de voie à franchir à une vitesse de 45 km/h ou moins ne tiennent pas suffisamment compte des longs chemins de freinage des trains circulant à des vitesses élevées. Il en est de même pour les distances, fixées uniformément à 300 m environ par le chiffre 101 RS, entre les signaux avancés et signaux principaux des écrans de vitesse des tronçons de voie devant être parcourus en permanence à une vitesse réduite.

Pour permettre, en cas de mauvaise visibilité aussi, de réduire la vitesse du train à temps au maximum requis, les distances entre les signaux avancés et les signaux principaux doivent désormais être augmentées conformément au tableau ci-après:

Distances minimums entre signaux avancés et signaux principaux

Réduction de la vitesse de marche à km/h	Vitesse de ligne maximum en km/h								
	125	120	110	100	90	80	70	60	50
	m	m	m	m	m	m	m	m	m
<b>10</b>	810	790	730	670	600	530	450	400	350
<b>20</b>	790	770	700	650	570	500	420	360	300
<b>30</b>	770	730	680	610	540	460	390	330	270
<b>40</b>	740	700	640	570	500	430	360	300	250
<b>45</b>	710	670	610	540	470	400	330	250	
<b>50</b>	690	650	580	510	430	360	300		
<b>60</b>	650	600	530	450	380	300	250		
<b>70</b>	580	540	470	390	320	250			
<b>75</b>	550	500	430	350	250				
<b>80</b>	510	470	390	300					
<b>90</b>	450	400	320	250					
100	400	350	250						
110	350	300							
					Pour les réductions temporaires de vitesse, seules doivent être prescrites les vitesses imprimées en caractères gras.				
<b>Supplément pour les pentes:</b>					<b>Déduction pour les rampes:</b>				
de 11 à 20 ‰ = 50 m					de 11 à 20 ‰ = 50 m				
de 21 à 30 ‰ = 100 m					de 21 à 30 ‰ = 100 m				

2. Le tableau ci-dessus indique toutes les distances nécessaires entre le signal avancé et le signal principal en fonction de la vitesse de ligne maximum pour toutes les restrictions de vitesse pouvant se présenter. Il comprend également les distances entre les signaux avancés et les signaux de vitesse amovibles pour les tronçons de voie à franchir tem-

porairement à une vitesse maximum dépassant 45 km/h, contenues dans la Cg 25/52, chiffre 4, du 23 août 1952, distances qui satisfont déjà aux conditions requises pour les trains circulant à de grandes vitesses.

3. A retenir que les distances indiquées dans le tableau doivent être prolongées de 50 m sur les pentes de 11 à 20 ‰ et de 100 m sur celles de 21 à 30 ‰. Inversement, les distances doivent être réduites de 50 m sur les rampes de 11 à 20 ‰ et de 100 m sur celles de 21 à 30 ‰.

4. Règle générale, les distances entre le signal avancé et le signal principal ne peuvent pas être inférieures à 250 m.

5. On procédera de la manière suivante pour déterminer la distance nécessaire entre le signal avancé et le signal principal:

Il faut d'abord constater, à l'aide des documents d'horaire (hs ou R-A-B), la vitesse de ligne maximum valable à l'emplacement présumé du signal avancé d'après la catégorie de trains R. Si la catégorie de trains R n'est pas mentionnée, c'est la catégorie prévue la plus élevée qui entrera en considération en ses lieu et place. Il faut tenir compte des restrictions à la vitesse de marche, p. ex. pour le franchissement de courbes ou de gares.

Sur la base de cette vitesse maximum et de la limitation de vitesse prescrite, on tirera du tableau la distance minimum entre le signal avancé et le signal principal; au besoin, cette vitesse sera augmentée ou réduite selon la déclivité entre le signal avancé et le signal principal, comme cela est dit au chiffre 3 ci-dessus.

*Exemple:* Pose de signaux de ralentissement pour une vitesse de 30 km/h sur une pente de 12 ‰ entre Fribourg et Guin.

Vitesse de ligne maximum selon catégorie de trains R = 105 km/h	
Distance entre le signal avancé et le signal principal pour 110 km/h = 680 m	
Distance entre le signal avancé et le signal principal pour 100 km/h = 610 m	
Distance moyenne pour	105 km/h = 1290 m : 2 = 645 m
Supplément pour pente de 12 ‰	= 50 m
Distance entre le signal avancé et le signal principal	= 695 m

Si le signal avancé se trouve dans la courbe située entre la sortie de Fribourg et le km 66.57, où la vitesse est limitée à 95 km/h, la distance entre le signal avancé et le signal principal se réduit à

$$\frac{610 + 540}{2} + 50 = 625 \text{ m.}$$

6. En dérogation aux dispositions du chiffre 7 de la Cg 25/52, les dépôts de locomotives ne doivent à l'avenir barrer le formulaire n° 5037 d'un trait noir en diagonale que s'il s'agit de signaux pour parcours soufflés qui sont posés et enlevés quotidiennement avant et après le travail. Comme jusqu'ici, l'heure de la pose et de l'enlèvement quotidiens des signaux doit être mentionnée sous « observations ».

7. Les présentes instructions entrent en vigueur immédiatement. Elles abrogent et remplacent les dispositions des chiffres 101 et 105 RS sur les distances entre les signaux avancés et les signaux principaux. Sont en outre supprimés de ce fait le tableau du chiffre 4 et le chiffre 7 de la Cg 25/52 du 23 août 1952. Un renvoi approprié sera apporté en regard des dispositions en question. Des fiches rectifiant le RS seront publiées plus tard.

*Pour la Direction générale  
des Chemins de fer fédéraux suisses :*

**Gschwind**