

Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1928/01.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.

- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter reutilisationcommerciale@bnf.fr.

— (20 Mai 1927). — *Les signaux à feux colorés et la signalisation automatique en Angleterre* (Résumé d'une conférence faite devant une réunion d'Ingénieurs par M. W.-J. Thorrowgood, Chef du Service des Signaux et de la télégraphie du Southern Railway).

Les signaux colorés installés sur le Southern Railway utilisent trois couleurs : rouge (arrêt), jaune (attention) et vert (voie libre).

Le fonctionnement général de ces signaux a été décrit en détail dans les numéros des 5 Mars, 12 Mars, 26 Mars 1926 de *Railway Gazette* et l'auteur de l'article y renvoie le lecteur.

Il s'étend davantage sur la technique de la signalisation automatique. Les sections de block ont de 180 à 450 mètres de longueur, avec parfois un « overlap » (1).

Aux stations et aux postes de manœuvres, les signaux sont *semi-automatiques*, c'est-à-dire que l'employé peut maintenir au rouge le signal de protection, les deux signaux précédents donnant alors, si les sections correspondantes sont libres, respectivement l'attention et l'avertissement d'attention (double feu jaune) ; mais, quand l'employé met le levier à la position « libre », le signal de protection devient entièrement automatique ainsi que les signaux d'avertissement précédents ; leur aspect ne dépend plus alors que de l'occupation ou de la non-occupation de la voie.

L'employé est informé que le train est entré dans la zone protégée par le signal au moyen d'une lampe qui s'allume sur son « diagramme » ; il doit alors remettre son levier dans la position « arrêt ». S'il ne fait pas cette opération, le signal reste bloqué quand la section est dégagée.

Les circuits de voies, alimentés en courant alternatif, ont été installés avec des relais protégés contre le courant de traction, dont le retour se fait par les rails.

On n'a pas éprouvé de difficultés d'isolement du fait des tirefonds.

Pour l'éclissage, on emploie un dispositif d'isolement évitant de percer des trous dans la fibre ; le rail peut s'allonger, se contracter ou se déplacer sans affecter l'isolant..

L'article comporte ensuite la description, avec schémas et photographies :

1° Des postes d'enclenchement de Cannon Street (140 leviers) et de Charing Cross (100 leviers) du type Westinghouse et Saxby ;

2° Des signaux à feux colorés à quatre indications en usage dans ces postes et du dispositif spécial adopté pour les bifurcations.

— (3 Juin 1927). — *Locomotives Garratt, type 2-6-0 + 0-6-2 du London Midland and Scottish Railway*.

Trois locomotives Garratt construites par Beyer Peacock et Cie, viennent d'être livrées au London Midland and Scottish Railway et effectuent un service lourd de marchandises entre Toton et Londres.

Leur empatement, leurs charges par essieu et leur gabarit (hauteur de 3 m,885 depuis le rail, relativement faible), permettront de les employer sur une section quelconque du réseau.

(1) Voir « Overlap ». — *Revue Générale* de Mai 1927, p. 450.