

# Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1938/03/01.

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](mailto:reutilisationcommerciale@bnf.fr).

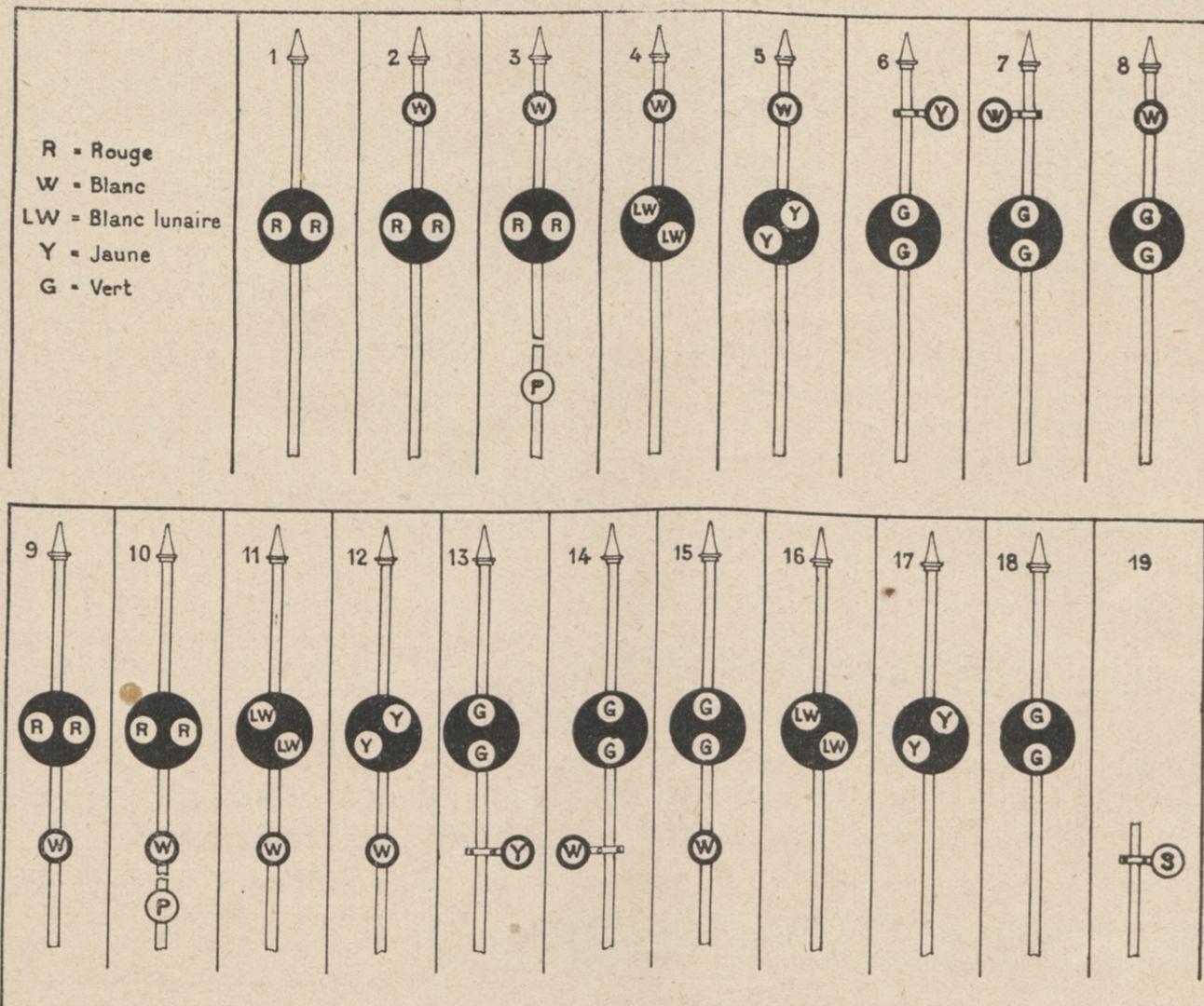
## SIGNALISATION LUMINEUSE DE POSITION A FEUX DE COULEUR SUR LE BALTIMORE AND OHIO

Le Baltimore and Ohio vient de substituer le cantonnement automatique au block manuel entre Parkersburg (Virginie de l'Ouest) et Midland City (Ohio) (240 km de ligne). Le cantonnement automatique existait déjà entre New-York et Parkersburg et entre Midland City et North Vernon (Indiana); son installation entre North Vernon et Saint-Louis (Missouri) sera achevée cette année. Nous extrayons de **Railway Signaling** de Septembre 1937 les particularités ci-après concernant la nouvelle signalisation.

Celle-ci est constituée par des panneaux lumineux du type standard du Baltimore and Ohio. Les indications, présentées sur un écran circulaire, comprennent toutes deux feux de même couleur diamétralement opposés, chaque indication étant ainsi doublement caractérisée par la couleur des feux et par leur disposition. Outre l'indication principale ainsi constituée, il peut être allumé des feux-repères ou présenté des écrans donnant des indications complémentaires. Le schéma (Fig. 4) montre les différents aspects que peuvent prendre ces signaux.

Les signaux nos 2 et 9 commandent l'arrêt sémaphorique qui doit être suivi de l'entrée en section bloquée. Sur les points où un arrêt de trains de marchandises de fort tonnage pourrait occasionner des difficultés, ceux de ces trains dont la charge réelle est d'au moins 80 % de la puissance offerte sont dispensés de l'arrêt. Une plaque portant la lettre « P » (signaux nos 3 et 10) repère les panneaux où cette dispense est en vigueur. Les signaux nos 4, 11 et 16 sont des autorisations de pénétrer, sans arrêt préalable, dans la section suivante, bien que celle-ci soit occupée, le mécanicien devant prendre ses mesures pour s'arrêter en temps utile, s'il y a lieu. Les signaux nos 5, 12 et 17 préviennent le mécanicien que le signal suivant peut être à l'arrêt. Les mécaniciens qui rencontrent le signal n° 5 doivent immédiatement réduire leur vitesse à la vitesse moyenne. Les signaux 6, 7, 13 et 14 sont des signaux de préavertissement, les signaux 6 et 13 prescrivent aux mécaniciens de se préparer à aborder le signal suivant à faible vitesse, les signaux 7 et 14 les invitent à prendre leurs dispositions pour aborder ce signal à vitesse moyenne.

Fig. 4.



Le signal n° 1 est le signal d'arrêt absolu infranchissable. Les signaux nos 2 à 8 correspondent aux itinéraires où la vitesse des trains n'est soumise à aucune limitation spéciale, les signaux nos 9 à 15 aux itinéraires où les trains ne peuvent circuler qu'à « vitesse moyenne », les signaux nos 16 à 18 aux itinéraires parcourus à faible vitesse.

Les signaux 8, 15 et 18 sont les indications de voie libre, sans limitation (signal 8), sous réserve de circuler à vitesse moyenne (signal 15) ou à faible vitesse (signal 18).

Le signal 19 est un écran qui, lorsqu'il est présenté, prévient le mécanicien qu'il va être dirigé sur une voie d'évitement.

Les feux qui constituent chaque indication sont alimentés

indépendamment l'un de l'autre, de manière que l'extinction d'une lampe laisse néanmoins subsister une indication reconnaissable à la couleur du feu.

L'extinction des feux repères supérieurs ou inférieurs des indications 2 à 15 transforme toujours l'indication en une autre plus impérative.

La fig. 5 représente un panneau-signal situé à la sortie d'un évitement. Le mât de ce signal, indépendamment des feux décrits ci-dessus, porte sur son pied un œilleton clignotant rouge dont l'allumage prévient le chef de train qu'il doit se

Derrière tout train en circulation, le cantonnement est assuré automatiquement dans les conditions habituelles ; par exemple, sur un itinéraire sans limitation de vitesse, le dernier signal franchi est à l'arrêt sémaphorique (signal 2) et est annoncé par les panneaux plus en amont qui donnent respectivement l'indication d'avertissement (signal 5) et les indications de préavertissement (signaux 6 et 7) si les conditions d'implantation l'exigent.

En ce qui concerne les signaux qui, sur la voie unique, s'adressent au sens inverse de la marche du train, la pénétration

Fig. 5.

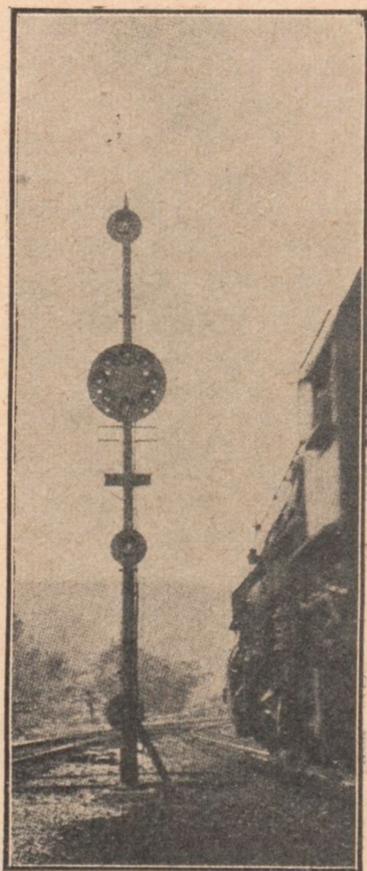


Fig. 6.



rendre au poste voisin pour y recevoir des instructions. La fig. 6 représente une autre sortie d'évitement dont les panneaux peuvent donner le préavertissement (signal 7).

\* \*

Le parcours dont l'équipement vient d'être terminé est à voie unique. Le fonctionnement du block est le suivant :

de ce train dans une section met à l'arrêt absolu (signal 1) le panneau d'entrée situé à l'autre extrémité de la section et met à l'avertissement (signal 5) les deux panneaux qui précèdent celui-ci.

La longueur moyenne des sections est d'environ 3 200 m, la vitesse maximum des trains est d'environ 100 km/h.

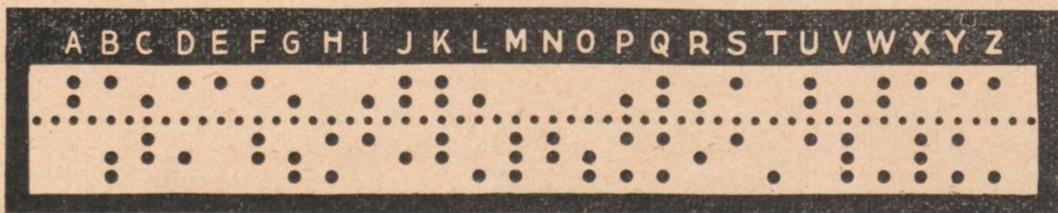
V.

## L'EMPLOI DES "TÉLÉTYPES" SUR LE MISSOURI PACIFIC

**Railway Signaling**, dans son numéro de Septembre 1937, a décrit une installation de télétypes réalisée par le Missouri Pacific à Little Rock et North Little Rock (Arkansas), ainsi qu'à

des trains, de façon à permettre de diminuer la durée des escales dans les gares de triage et de renseigner rapidement les destinataires sur l'acheminement des wagons à leur adresse.

Fig. 7.



Texarkana (Texas). Ces appareils sont destinés à la transmission, entre ces trois points et St-Louis (Missouri), de messages concernant le trafic et notamment de relevés de la composition

Un premier système, mis à l'essai précédemment, consistait en une machine à écrire émettrice et un appareil récepteur réunis par un fil spécial. Chaque touche de la machine à écrire, quand elle était actionnée, imprimait le caractère correspondant dans l'appareil récepteur. Les résultats avaient été satisfaisants dans l'ensemble, mais on avait

constaté toutefois des inconvénients assez sérieux résultant de la transmission directe au moment de la frappe.

La transmission prenait, en effet, un temps assez long, d'où