

Français

SIGNAL SNCF AVEC ANCIEN PANNEAU LUMINEUX DE TYPE REGION « EST ».

Signal SNCF «NF » pour portique ancien (Non Franchissable) avec œillette.

Terme important:

L'œillette de franchissement. (Signal blanc sur le Mât NF).

En B.A.L., les signaux étant permissifs (à l'exception du carré) il est donc possible de les franchir en marche à vue lorsqu'ils sont fermés. Il existe un risque de confusion entre un signal carré (non-franchissable) et un sémaphore (franchissable) lorsque l'un des deux feux rouges du carré est grillé et ne s'allume pas. Pour éliminer ce risque, on place en bas à gauche du signal un œillette blanc, qui est allumé quand le signal est franchissable. Lorsqu'un signal est équipé d'un œillette de franchissement, celui-ci restera éteint lorsque le signal présente l'indication: C (carré).

B.A.L. :

Le **block automatique lumineux (BAL)** est un système de signalisation ferroviaire automatique utilisé en France pour assurer l'espacement des trains circulant sur une même voie. Il fait appel à des signaux lumineux placés à l'entrée de chaque canton, et à des circuits de voie permettant d'en changer l'aspect en fonction de l'avancement des trains. Ce système est implanté sur les lignes principales à fort trafic, avec une longueur de canton limitée (de l'ordre de 1500 m avec un maximum de 2800 m), ce qui autorise un débit important.

Les Signaux NF1, NF2, NF3, NF4, sont pour le cantonnement mais aussi pour l'ensemble de la circulation en ligne. Ils étaient surtout implantés sur les grandes lignes, en entrée et sorties de gares. Ils constituent en réalité une infime partie des signaux utilisés par la SNCF à la même époque. Ils étaient très concurrencés par les signaux mécaniques déjà implantés en nombre dans les diverses régions de la SNCF. Vous pouvez donc réaliser vos installations SNCF pour EEP, avec ces signaux en attendant que d'autres soient réalisés, mais ceci ne correspondra pas à une vraie réalité. Pour ceux qui ont déjà réalisés leurs propres signaux SNCF, ceux que je propose peut donc vous permettre de varier les signaux sur vos installations. Pour les Fans qui n'auront que ceux que je propose ici, faites-vous plaisir, utilisez les comme bon vous semble, et si d'autres signaux SNCF plus récent venaient à paraître pour EEP, vous pourrez alors changer un certains nombres d'entre eux pour créer une variante plus réaliste.

Signal NF1 :(10 positions.)

Le Carré Rouge : 2 feux Rouges Horizontaux : 1 Position

Le double feu rouge commande l'arrêt avant le signal. C'est un signal de protection non franchissable. Il sert à protéger des aiguillages (croisements), mais peut aussi servir à protéger certaines zones particulières (sas de manœuvre, sectionnement électrique, zones de chutes de pierres). En cas de dérangement, il peut cependant être franchi sur ordre de l'aiguilleur, mais ceci est une procédure exceptionnelle faisant l'objet de consignes de sécurité strictes.

Feu rouge (Sémaphore) : 1 Position

Le feu rouge simple est appelé sémaphore, et commande au mécanicien de s'arrêter avant le signal. C'est un signal d'espacement qui permet d'éviter le rattrapage des trains. En « B.A.L. », le sémaphore impose un arrêt avant le signal. Le train peut ensuite repartir en marche à vue. Lors de manœuvres on peut le franchir sans arrêt (et sur ordre du chef de manœuvres).

Feu rouge clignotant : 1 Position

Le feu rouge clignotant est un signal dont l'arrêt n'est pas obligatoire. Le mécanicien qui rencontre ce signal peut le franchir en marche à vue, sans marquer d'arrêt, et sans dépasser la vitesse de 15 Km/h. On utilise ce signal soit dans les gares, pour éviter aux trains qui ne la desservent pas de s'arrêter à quai ou pour annoncer un « carré rouge » à distance réduite (cas à Paris-Lyon). Il se rencontre également dans certaines rampes pour éviter aux trains lourds (fret) de s'arrêter au risque de ne pouvoir repartir.

Feu rouge (sémaphore) pour « Marche à vue ». 1 position

J'ai rajouté une fonction permettant de redémarrer le convoi en restant au rouge sémaphore, et autorisant une marche à vue à 30 km/h. Pour pouvoir simuler un redémarrage après autorisation de la régulation. En France, la marche à vue « impose au conducteur d'avancer avec prudence, en réglant sa vitesse compte tenu de la partie de voie qu'il aperçoit devant lui, de manière à pouvoir s'arrêter avant une queue de train, un signal d'arrêt (pouvant être un panneau anormalement éteint) ou un obstacle », et de ne pas dépasser la vitesse de 30 km/h.

Feu vert (Voir libre) : 1 position

Le feu vert indique au mécanicien que la voie est libre, et que la marche normale est autorisée si rien ne s'y oppose.

Feu vert clignotant : 1 position

Le feu vert clignotant est équivalent au feu vert fixe pour les trains dont la vitesse ne dépasse pas 160 Km/h. Pour les trains à vitesse plus élevée, ce signal commande au mécanicien de réduire sa vitesse à 160 Km/h le plus tôt possible, afin d'être en mesure de franchir le signal suivant au plus à cette vitesse. C'est un signal de cantonnement, qui demande de se comporter comme sur une ligne à 160, car on risque de rencontrer un signal fermé de la réglementation 160: avertissement par exemple. Ce signal n'est implanté que sur les lignes dont la vitesse plafond est supérieure à 160 Km/h (lignes à 200 Km/h).

Feu jaune : Avertissement : 2 positions sur le signal : 90 et 60 km/h

Le feu jaune fixe commande au mécanicien de pouvoir s'arrêter avant le signal suivant : carré, sémaphore, carré violet; ou d'être en mesure de respecter un rouge clignotant. Enfin. L'avertissement en signalisation lumineuse peut annoncer au mécanicien un panneau éteint.

Feu jaune clignotant : 2 positions sur le signal : 90 et 60 km/h

Le feu jaune clignotant commande au mécanicien d'être en mesure de s'arrêter avant le signal annoncé à distance réduite par l'avertissement suivant. Ce signal est implanté lorsque la distance entre l'avertissement (signal jaune) et le signal d'arrêt (signal rouge) est insuffisante pour permettre l'arrêt du train (canton court).

SIGNAL NF2 : (10 position)

Carré rouge : 1 position, Feu rouge (Sémaphore) : 1 Position / Feu vert (Voir libre) : 1 position / Feu jaune : Avertissement : 2 positions sur le signal : 90 et 60 km/h / Feu jaune clignotant : 1 position sur le signal : 90km/h

Rajout de :

2 Feux jaune verticaux de « Rappel de Ralentissement 30 km/h »: 1 position

Le rappel de ralentissement 30 est une indication pouvant être combinée avec les autres signaux. Il confirme au mécanicien de ralentir à 30 Km/h pour le franchissement d'aiguillages.

2 Feux jaune verticaux, clignotant de « Rappel de Ralentissement 60 km/h »: 1 position

Le rappel de ralentissement 60 est une indication pouvant être combinée avec les autres signaux. Il confirme au mécanicien de ralentir à 60 Km/h pour le franchissement d'aiguillages.

2 Feux jaune verticaux de « Rappel de Ralentissement 30 km/h + Avertissement »: 1 position

Le rappel de ralentissement 30 est une indication pouvant être combinée avec les autres signaux. Il confirme au mécanicien de ralentir à 30 Km/h pour le franchissement d'aiguillages.

2 Feux jaune verticaux, clignotant de « Rappel de Ralentissement 60 km/h + Avertissement »: 1 position

Le rappel de ralentissement 60 est une indication pouvant être combinée avec les autres signaux. Il confirme au mécanicien de ralentir à 60 Km/h pour le franchissement d'aiguillages.

Signal NF3 : (10 positions)

Carré rouge : 1 position, Feu rouge (Sémaphore) : 1 Position / Feu vert (Voir libre) : 1 position / Feu jaune : Avertissement : 2 positions sur le signal : 90 et 60 km/h / Feu jaune clignotant : 1 position sur le signal : 90km/h

Rajout de :

2 Feux jaune horizontaux de « Ralentissement 30 km/h »: 1 position

Le ralentissement 30 est une indication pouvant être combinée avec les autres signaux. Il commande au mécanicien de ralentir à 30 Km/h pour le franchissement d'aiguillages.

2 Feux jaune clignotant horizontaux de « Ralentissement 60 km/h »: 1 position

Le ralentissement 60 est une indication pouvant être combinée avec les autres signaux.
Il commande au mécanicien de ralentir à 60 Km/h pour le franchissement d'aiguillages.

2 Feux jaune horizontaux de « Ralentissement 30 km/h + Avertissement »: 1 position

Le ralentissement 30 est une indication pouvant être combinée avec les autres signaux.
Il commande au mécanicien de ralentir à 30 Km/h pour le franchissement d'aiguillages.

2 Feux jaune clignotant horizontaux de « Ralentissement 60 km/h + Avertissement »: 1 position

Le ralentissement 60 est une indication pouvant être combinée avec les autres signaux.
Il commande au mécanicien de ralentir à 60 Km/h pour le franchissement d'aiguillages.

SIGNAL NF4 : (10 positions)

Carré rouge : 1 position, Feu rouge (Sémaphore) : 1 Position / Feu vert (Voir libre) : 1 position / Feu jaune : Avertissement : 2 positions sur le signal : 90 et 60 km/h / Feu jaune clignotant : 1 position sur le signal : 90km/h

Rajout de :

2 Feux jaune horizontaux de « Ralentissement 30 km/h »: 1 position

Le ralentissement 30 est une indication pouvant être combinée avec les autres signaux.
Il commande au mécanicien de ralentir à 30 Km/h pour le franchissement d'aiguillages.

2 Feux jaune clignotant horizontaux de « Ralentissement 60 km/h »: 1 position

Le ralentissement 60 est une indication pouvant être combinée avec les autres signaux.
Il commande au mécanicien de ralentir à 60 Km/h pour le franchissement d'aiguillages.

2 Feux jaune verticaux de « Rappel de Ralentissement 30 km/h »: 1 position

Le rappel de ralentissement 30 est une indication pouvant être combinée avec les autres signaux.
Il confirme au mécanicien de ralentir à 30 Km/h pour le franchissement d'aiguillages.

2 Feux jaune verticaux, clignotant de « Rappel de Ralentissement 60 km/h »: 1 position

Le rappel de ralentissement 60 est une indication pouvant être combinée avec les autres signaux.
Il confirme au mécanicien de ralentir à 60 Km/h pour le franchissement d'aiguillages.

English

SNCF SIGNAL WITH OLD LIGHT PANEL TYPE REGION "EST".

SNCF "NF" signal for old gantry (Non Crossable) with eyelet.

Important term:

The crossover eyecup. (White signal on the NF mast).

In B.A.L., the signals being permissive (except for the square) it is thus possible to cross them on sight when they are closed. There is a risk of confusion between a square signal (not passable) and a semaphore (passable) when one of the two red lights of the square is burnt out and does not light up. To eliminate this risk, a white eyecup is placed at the bottom left of the signal, which is lit when the signal is passable. When a signal is equipped with a passing eyelet, the eyelet will remain unlit when the signal is marked: C (square).

B.A.L:

The automatic block lights (BAL) is an automatic railway signalling system used in France to ensure the spacing of trains running on the same track. It uses light signals placed at the entrance to each block, and track circuits that can be changed according to the progress of trains. This system is installed on high-traffic main lines, with a limited length of block (around 1500 m with a maximum of 2800 m), which allows a high throughput.

Signals NF1, NF2, NF3, NF4, are for the blockade but also for the entire line traffic. They were mainly installed on the main lines, at station entrances and exits. They are actually a tiny part of the signals used by the SNCF at the same time. They were very much in competition with the mechanical signals already installed in large numbers in the various regions of the SNCF. You can therefore realize your SNCF installations for EEP, with these signals while waiting for others to be realized, but this will not correspond to a real reality. For those who have already realized their own SNCF signals, the ones I propose can thus allow you to vary the signals on your installations. For the Fans who will only have the ones that I propose here, please, use them as you wish, and if other more recent SNCF signals were to appear for EEP, you can then change a certain number of them to create a more realistic variant.

NF1 signal : (10 positions)

The Red Square : 2 Red Lights Horizontal : 1 Position

The double red light commands to stop before the signal. It is a protection signal that cannot be crossed. It is used to protect switches (crossings), but can also be used to protect specific areas (switch locks, electrical disconnection, rockfall areas). In the event of a malfunction, however, it can be crossed on the switchman's orders, but this is an exceptional procedure subject to strict safety instructions.

Red light (Semaphore): 1 Position

The single red light is called a semaphore, and commands the locomotive engineer to stop before the signal. It is a spacing signal to prevent trains from overtaking each other. In "B.A.L.", the semaphore requires a stop before the signal. The train can then restart on sight. When shunting, it can be passed without stopping (and on the order of the shunting master).

Flashing red light: 1 Position

The flashing red light is a signal that does not have to be stopped. The mechanic who encounters this signal can pass it on sight, without stopping, and without exceeding the speed of 15 km/h.

This signal is used either in stations, to prevent trains that do not serve it from stopping on the platform or to announce a "red square" at a reduced distance (case in Paris-Lyon). It can also be found on certain ramps to prevent heavy trains (freight) from stopping at the risk of not being able to restart.

Red light (semaphore) for "Walking on sight". 1 position

I added a function allowing to restart the convoy while remaining in semaphore red, and allowing a visual walk at 30 km/h. To be able to simulate a restart after the regulation has been authorized. In France, visual running "requires the driver to proceed with caution, adjusting his speed according to the part of the track he sees in front of him, so as to be able to stop before a tail end, a stop signal (which may be an abnormally extinguished sign) or an obstacle", and not to exceed the speed of 30 km/h.

Green light (See free): 1 position

The green light indicates to the locomotive engineer that the track is clear, and that normal operation is authorized if there is nothing to prevent it.

Flashing green light: 1 position

The flashing green light is equivalent to the fixed green light for trains whose speed does not exceed 160 km/h. For higher speed trains, this signal commands the locomotive engineer to reduce his speed to 160 km/h as soon as possible, in order to be able to pass the next signal at that speed at the most. It is a block signal, which requires the locomotive engineer to behave as if on a 160 line, as there is a risk of encountering a Rule 160 closed signal, such as a warning.

This signal is only implemented on lines with a maximum speed of more than 160 km/h (lines at 200 km/h).

Yellow light: Warning: 2 positions on the signal: 90 and 60 km/h

The fixed amber light commands the locomotive engineer to be able to stop before the following signal: square, semaphore, purple square; or to be able to comply with a flashing red. Finally. The light signal warning may inform the locomotive engineer that the sign is extinguished.

Flashing amber light: 2 positions on the signal: 90 and 60 km/h

The flashing amber light commands the locomotive engineer to be able to stop before the signal announced at reduced distance by the following warning. This signal is implemented when the

distance between the warning (yellow signal) and the stop signal (red signal) is insufficient to stop the train (short block).

NF2 SIGNAL: (10 positions)

Red square: 1 position, Red light (Semaphore): 1 position / Green light (See free): 1 position / Yellow light: Warning: 2 positions on the signal: 90 and 60km/h / Flashing yellow light: 1 position on the signal: 90km/h

Addition of :

2 Vertical yellow lights of "30 km/h Deceleration Reminder": 1 position

The slow-down reminder 30 is an indication that can be combined with the other signals. It confirms to the locomotive engineer to slow down to 30 km/h when passing switches.

2 Vertical yellow lights, flashing "Slowdown reminder 60 km/h": 1 position

The slow-down reminder 60 is an indication that can be combined with the other signals. It confirms to the locomotive engineer to slow down to 60 km/h when passing over switches.

2 Vertical yellow lights of "Slowdown reminder 30 km/h + Warning": 1 position

The slow-down reminder 30 is an indication that can be combined with the other signals. It confirms to the locomotive engineer to slow down to 30 km/h when passing switches.

2 Vertical yellow lights, flashing "Slowdown reminder 60 km/h + Warning": 1 position

The slow-down reminder 60 is an indication that can be combined with the other signals. It confirms to the locomotive engineer to slow down to 60 km/h when passing over switches.

NF3 signal: (10 positions)

Red square: 1 position, Red light (Semaphore): 1 position / Green light (See free): 1 position / Yellow light: Warning: 2 positions on the signal: 90 and 60km/h / Flashing yellow light: 1 position on the signal: 90km/h

Addition of :

2 Horizontal yellow lights of "Slowing down 30 km/h": 1 position

The slow-down 30 is an indication that can be combined with the other signals. It commands the locomotive engineer to slow down to 30 km/h when passing over switches.

2 horizontal flashing yellow lights for "Slowing down 60 km/h": 1 position

Slow-down 60 is an indication that can be combined with the other signals. It commands the locomotive engineer to slow down to 60 km/h when passing over switches.

2 Horizontal yellow lights of "Slowing down 30 km/h + Warning": 1 position

The slow-down 30 is an indication that can be combined with the other signals. It commands the locomotive engineer to slow down to 30 km/h when passing over switches.

2 Horizontal flashing yellow lights for "Slowing down 60 km/h + Warning": 1 position

Slow-down 60 is an indication that can be combined with the other signals. It commands the locomotive engineer to slow down to 60 km/h when passing over switches.

NF4 SIGNAL: (10 positions)

Red square: 1 position, Red light (Semaphore): 1 position / Green light (See free): 1 position / Yellow light: Warning: 2 positions on the signal: 90 and 60km/h / Flashing yellow light: 1 position on the signal: 90km/h

Addition of:

2 Horizontal yellow lights of "Slowing down 30 km/h": 1 position

The slow-down 30 is an indication that can be combined with the other signals. It commands the locomotive engineer to slow down to 30 km/h when passing over switches.

2 horizontal flashing yellow lights for "Slowing down 60 km/h": 1 position

Slow-down 60 is an indication that can be combined with the other signals. It commands the locomotive engineer to slow down to 60 km/h when passing over switches.

2 Vertical yellow lights of "Slowdown reminder 30 km/h": 1 position

The slow-down reminder 30 is an indication that can be combined with the other signals. It confirms to the locomotive engineer to slow down to 30 km/h when passing switches.

2 Vertical yellow lights, flashing "Slowdown reminder 60 km/h": 1 position

The slow-down reminder 60 is an indication that can be combined with the other signals. It confirms to the locomotive engineer to slow down to 60 km/h when passing over switches.

Deutsch

SNCF-SIGNAL MIT ALTEM LEUCHTTAFELBEREICH "EST".

SNCF-Signal "NF" für altes Portal (nicht befahrbar) mit Öse.

Wichtiger Begriff:

Die Kreuzungsöse. (Weißes Signal am NF-Mast).

Da die Signale in B.A.L. freizügig sind (mit Ausnahme des Quadrats), ist es also möglich, sie auf Sicht zu überqueren, wenn sie geschlossen sind. Es besteht die Gefahr der Verwechslung zwischen einem Rechtecksignal (nicht passierbar) und einer Semaphore (passierbar), wenn eines der beiden roten Lichter des Quadrats ausgebrannt ist und nicht leuchtet. Um dieses Risiko zu eliminieren, wird unten links im Signal eine weiße Augenmuschel angebracht, die aufleuchtet, wenn das Signal passierbar ist. Wenn ein Signal mit einer Durchgangsöse versehen ist, bleibt die Öse unbeleuchtet, wenn das Signal mit C (quadratisch) gekennzeichnet ist.

B.A.L.:

Die automatische Blockbeleuchtung (BAL) ist ein automatisches Eisenbahnsignalsystem, das in Frankreich eingesetzt wird, um die Abstände zwischen den Zügen, die auf dem gleichen Gleis fahren, zu gewährleisten. Es verwendet Lichtsignale, die am Eingang jedes Blocks angebracht sind, und Gleisstromkreise, die es ermöglichen, das Aussehen des Signals je nach der Fahrt der Züge zu verändern. Dieses System wird auf hochfrequentierten Hauptstrecken installiert, mit einer begrenzten Blocklänge (ca. 1500 m mit maximal 2800 m), was einen hohen Durchsatz ermöglicht.

Die Signale NF1, NF2, NF3, NF4, sind für die Blockade, aber auch für den gesamten Linienverkehr.

Sie wurden hauptsächlich auf den Hauptstrecken, an den Bahnhofsein- und -ausgängen installiert. Sie sind eigentlich ein winziger Teil der Signale, die die SNCF gleichzeitig nutzt. Sie standen in starker Konkurrenz zu den mechanischen Signalen, die in den verschiedenen Regionen der SNCF bereits in großer Zahl installiert sind. Sie können also Ihre SNCF-Installationen für EEP mit diesen Signalen realisieren, während Sie auf die Realisierung anderer Signale warten, aber dies wird nicht der Realität entsprechen. Für diejenigen, die bereits eigene SNCF-Signale realisiert haben, können Sie mit den von mir vorgeschlagenen Signalen die Signale auf Ihren Anlagen variieren. Für die Fans, die nur die von mir hier vorgeschlagenen haben werden, benutzen Sie sie bitte so, wie Sie es wünschen, und wenn andere neuere SNCF-Signale für EEP erscheinen sollten, können Sie dann eine bestimmte Anzahl von ihnen ändern, um eine realistischere Variante zu schaffen.

NF1-Signal:(10 Positionen.)

Das rote Quadrat : 2 horizontale rote Lichter : 1 Position

Das doppelte rote Licht befiehlt, vor dem Signal anzuhalten. Es ist ein Schutzsignal, das nicht gekreuzt werden kann. Sie dient dem Schutz von Weichen (Kreuzungen), kann aber auch zum Schutz bestimmter Bereiche (Weichenschlösser, elektrische Trennung, Steinschlaggebiete) eingesetzt

werden. Im Störfall kann sie jedoch auf Anordnung des Weichenstellers überfahren werden, was jedoch nur in Ausnahmefällen und unter Einhaltung strenger Sicherheitsvorschriften möglich ist.

Rotes Licht (Semaphor): 1 Position

Das einzelne rote Licht wird als Semaphor bezeichnet und befiehlt dem Lokführer, vor dem Signal anzuhalten. Es ist ein Abstandssignal, um zu verhindern, dass Züge sich gegenseitig überholen. In "B.A.L." erfordert die Semaphore einen Stopp vor dem Signal. Der Zug kann dann auf Sicht wieder starten. Beim Rangieren kann sie ohne Halt (und auf Anordnung des Rangiermeisters) passiert werden.

Rotes Blinklicht: 1 Position

Das blinkende rote Licht ist ein Signal, das nicht gestoppt werden muss. Der Mechaniker, der auf dieses Signal trifft, kann es auf Sicht, ohne anzuhalten und ohne die Geschwindigkeit von 15 km/h zu überschreiten, passieren.

Dieses Signal wird entweder in Bahnhöfen verwendet, um zu verhindern, dass Züge, die es nicht bedienen, auf dem Bahnsteig halten, oder um ein "rotes Quadrat" in einem reduzierten Abstand anzukündigen (Fall in Paris-Lyon). Sie ist auch an bestimmten Rampen zu finden, um zu verhindern, dass schwere Züge (Güter) auf die Gefahr hin stehen bleiben, dass sie nicht wieder anfahren können.

Rotes Licht (Semaphor) für "Marche à vue". 1 Position

Ich fügte eine Funktion hinzu, die es erlaubt, den Konvoi neu zu starten, während er in Semaphorrot bleibt, und die einen visuellen Spaziergang mit 30 km/h erlaubt. Um einen Neustart nach der Freigabe der Regelung simulieren zu können. In Frankreich erfordert die Sichtfahrt "eine vorsichtige Fortbewegung des Triebfahrzeugführers, wobei er seine Geschwindigkeit entsprechend dem vor ihm liegenden Streckenabschnitt so anpassen muss, dass er vor einem Ende, einem Haltesignal (bei dem es sich um ein ungewöhnlich erloschenes Zeichen handeln kann) oder einem Hindernis anhalten kann", und die Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überschreiten darf.

Grünes Licht (siehe frei): 1 Position

Das grüne Licht zeigt dem Lokomotivführer an, dass das Gleis frei ist und dass der normale Betrieb erlaubt ist, wenn nichts dagegen spricht.

Grünes Blinklicht: 1 Position

Das grüne Blinklicht entspricht dem festen grünen Licht für Züge, deren Geschwindigkeit 160 km/h nicht überschreitet. Bei Hochgeschwindigkeitszügen befiehlt dieses Signal dem Lokführer, seine Geschwindigkeit so schnell wie möglich auf 160 km/h zu reduzieren, um das nächste Signal höchstens mit dieser Geschwindigkeit passieren zu können. Es handelt sich um ein Blocksignal, das vom Lokführer verlangt, sich wie auf einer 160er Strecke zu verhalten, da die Gefahr besteht, auf ein Regel 160 geschlossenes Signal, wie z.B. eine Warnung, zu stoßen.

Dieses Signal ist nur auf Strecken mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 160 km/h (Strecken mit 200 km/h) implementiert.

Gelbes Licht: Warnung: 2 Positionen auf dem Signal: 90 und 60 km/h

Das feste gelbe Licht befiehlt dem Lokführer, vor dem folgenden Signal zu halten: Quadrat, Semaphor, Violettes Quadrat; oder einem rot blinkenden Signal nachzukommen. Endlich. Die Lichtsignalwarnung kann den Lokführer darüber informieren, dass das Schild gelöscht ist.

Gelbes Blinklicht: 2 Positionen auf dem Signal: 90 und 60 km/h

Das blinkende Gelblicht befiehlt dem Lokführer, vor dem in verringertem Abstand angekündigten Signal durch folgende Warnung anhalten zu können. Dieses Signal wird eingesetzt, wenn der Abstand zwischen der Warnung (gelbes Signal) und dem Haltesignal (rotes Signal) nicht ausreicht, um den Zug anzuhalten (kurzer Block).

NF2-SIGNAL: (10 Stellen)

Rotes Quadrat: 1 Position, Rotes Licht (Semaphore): 1 Position / Grünes Licht (Siehe frei): 1 Position / Gelbes Licht: Warnung: 2 Positionen auf dem Signal: 90 und 60km/h / Gelbes Blinklicht: 1 Position auf dem Signal: 90km/h

Hinzufügen von :

2 Vertikale gelbe Lichter der "30 km/h-Verzögerungserinnerung": 1 Position

Die Verlangsamungserinnerung 30 ist ein Hinweis, der mit den anderen Signalen kombiniert werden kann. Sie bestätigt dem Lokomotivführer, beim Überfahren von Weichen auf 30 km/h zu verlangsamen.

2 Vertikale gelbe Lichter, blinkend "Verlangsamungs-Erinnerung 60 km/h": 1 Position

Die Verlangsamungserinnerung 60 ist ein Hinweis, der mit den anderen Signalen kombiniert werden kann. Sie bestätigt dem Lokomotivführer, beim Überfahren von Weichen auf 60 km/h zu verlangsamen.

2 Vertikale gelbe Lichter der "Verlangsamungs-Erinnerung 30 km/h + Warnung": 1 Position

Die Verlangsamungserinnerung 30 ist ein Hinweis, der mit den anderen Signalen kombiniert werden kann. Sie bestätigt dem Lokomotivführer, beim Überfahren von Weichen auf 30 km/h zu verlangsamen.

2 Vertikale gelbe Lichter, blinkend "Verlangsamungs-Erinnerung 60 km/h + Warnung": 1 Position

Die Verlangsamungserinnerung 60 ist ein Hinweis, der mit den anderen Signalen kombiniert werden kann. Sie bestätigt dem Lokomotivführer, beim Überfahren von Weichen auf 60 km/h zu verlangsamen.

NF3-Signal: (10 Positionen)

Rotes Quadrat: 1 Position, Rotes Licht (Semaphore): 1 Position / Grünes Licht (Siehe frei): 1 Position / Gelbes Licht: Warnung: 2 Positionen auf dem Signal: 90 und 60km/h / Gelbes Blinklicht: 1 Position auf dem Signal: 90km/h

Hinzufügen von :

2 horizontale gelbe Lichter der "Verlangsamung 30 km/h": 1 Position

Die Verlangsamung 30 ist ein Hinweis, der mit den anderen Signalen kombiniert werden kann. Es befiehlt dem Lokführer, beim Überfahren von Weichen auf 30 km/h zu verlangsamen.

2 horizontale, gelb blinkende Lichter für "Verlangsamung 60 km/h": 1 Position

Die Verlangsamung 60 ist ein Hinweis, der mit den anderen Signalen kombiniert werden kann. Es befiehlt dem Lokführer, beim Überfahren von Weichen auf 60 km/h zu verlangsamen.

2 horizontale gelbe Lichter von "Verlangsamung 30 km/h + Warnung": 1 Position

Die Verlangsamung 30 ist ein Hinweis, der mit den anderen Signalen kombiniert werden kann. Es befiehlt dem Lokführer, beim Überfahren von Weichen auf 30 km/h zu verlangsamen.

2 Horizontale gelbe Blinkleuchten für "Verlangsamung 60 km/h + Warnung": 1 Position

Die Verlangsamung 60 ist ein Hinweis, der mit den anderen Signalen kombiniert werden kann. Es befiehlt dem Lokführer, beim Überfahren von Weichen auf 60 km/h zu verlangsamen.

NF4-SIGNAL: (10 Positionen)

Rotes Quadrat: 1 Position, Rotes Licht (Semaphore): 1 Position / Grünes Licht (Siehe frei): 1 Position / Gelbes Licht: Warnung: 2 Positionen auf dem Signal: 90 und 60km/h / Gelbes Blinklicht: 1 Position auf dem Signal: 90km/h

Hinzufügen von:

2 Horizontale gelbe Lichter der "Verlangsamung 30 km/h": 1 Stellung

Die Verlangsamung 30 ist eine Anzeige, die mit den anderen Signalen kombiniert werden kann. Es befiehlt dem Lokführer, beim Überfahren von Weichen auf 30 km/h zu verlangsamen.

2 waagrecht blinkende gelbe Lichter für "Verlangsamung 60 km/h": 1 Stellung

Die Verlangsamung 60 ist eine Anzeige, die mit den anderen Signalen kombiniert werden kann. Es befiehlt dem Lokführer, beim Überfahren von Weichen auf 60 km/h zu verlangsamen.

2 Vertikale gelbe Lichter der "Verlangsamungs-Erinnerung 30 km/h": 1 Position

Die Verlangsamungsanzeige 30 ist eine Anzeige, die mit den anderen Signalen kombiniert werden kann. Sie bestätigt dem Lokführer, beim Überfahren von Weichen auf 30 km/h zu verlangsamen.

2 Vertikale gelbe Lichter, blinkend "Verlangsamungs-Erinnerung 60 km/h": 1 Position

Die Verlangsamungsanzeige 60 ist eine Anzeige, die mit den anderen Signalen kombiniert werden kann. Sie bestätigt dem Lokführer, beim Überfahren von Weichen auf 60 km/h zu verlangsamen.

Polacy

SYGNAŁ SNCF ZE STARYM PANELEM ŚWIETLNYM TYPU "EST".

Sygnal SNCF "NF" dla starej bramy (nie krzyżowej) z oczkiem.

Ważny termin:

Oczko krzyżowe. (Biały sygnal na maszcie NF).

W B.A.L., sygnały są pobłażliwe (z wyjątkiem kwadratu), dlatego możliwe jest przekazanie ich na widok, gdy są zamknięte. Istnieje ryzyko pomylenia sygnału kwadratowego (nieprzejezdnego) z semaforem (przejezdnego), gdy jedno z dwóch czerwonych świateł w kwadracie jest wypalone i nie zapala się. Aby wyeliminować to ryzyko, na dole po lewej stronie sygnału znajduje się biała muszla oczna, która świeci, gdy sygnal jest przepuszczalny. Gdy sygnal jest wyposażony w oczko przelotowe, oczko pozostanie nieoświetlone, gdy sygnal jest oznaczony: C (kwadrat).

B.A.L:

Automatyczne światła blokowe (BAL) to automatyczny system sygnalizacji kolejowej stosowany we Francji w celu zapewnienia odstępów między pociągami jadącymi po tym samym torze. Wykorzystuje on sygnalizatory świetlne umieszczone przy wejściu do każdego bloku oraz obwody torowe, które mogą być zmieniane w zależności od postępów pociągów. System ten jest instalowany na liniach głównych o dużym natężeniu ruchu, o ograniczonej długości bloku (ok. 1500 m przy maksymalnej długości 2800 m), co pozwala na uzyskanie dużej przepustowości.

Sygnały NF1, NF2, NF3, NF4, są dla bloku, ale także dla całego ruchu liniowego. Były one instalowane głównie na liniach głównych, przy wejściach i wyjściach z dworców. W rzeczywistości są one małą częścią sygnałów używanych przez SNCF w tym samym czasie. Były one bardzo konkurencyjne w stosunku do sygnałów mechanicznych już zainstalowanych w dużej ilości w różnych regionach SNCF. Możesz więc realizować swoje instalacje SNCF dla EEP, z tymi sygnałami w oczekiwaniu na realizację innych, ale nie będzie to odpowiadało rzeczywistej rzeczywistości. Dla tych, którzy już zrealizowali swoje własne sygnały SNCF, te, które proponują, mogą w ten sposób pozwolić na różnicowanie sygnałów w swoich instalacjach. Dla Fanów, którzy będą mieli tylko te, które tutaj proponuję, proszę, użyj ich jak chcesz, a jeśli inne, nowsze sygnały SNCF miałyby się pojawić dla EEP, możesz wtedy zmienić pewną ich liczbę, aby stworzyć bardziej realistyczny wariant.

Sygnal NF1:(10 pozycji).

Kwadrat czerwony : 2 Światła poziome czerwone : 1 Pozycja

Podwójne czerwone światło nakazuje zatrzymać się przed sygnałem. Jest to sygnal ochronny, którego nie można przekroczyć. Służy do ochrony wyłączników (skrzyżowań), ale może być również stosowany do ochrony określonych obszarów (blokady wyłączników, rozłączniki elektryczne, obszary kaskadowe). W przypadku awarii można ją jednak przekroczyć na polecenie łącznika, ale jest to procedura wyjątkowa, podlegająca surowym przepisom bezpieczeństwa.

Czerwone światło (Semafor): 1 Pozycja

Pojedyncze czerwone światło nazywane jest semaforem i nakazuje inżynierowi lokomotywy zatrzymać się przed sygnałem. Jest to sygnał odległościowy, który zapobiega wyprzedzaniu się pociągów. W "B.A.L.", semafor wymaga zatrzymania przed sygnałem. Pociąg może wtedy zrestartować się na miejscu. Podczas manewrowania można go przejść bez zatrzymywania się (i na polecenie mistrza manewrowego).

Migające czerwone światło: 1 Pozycja

Migające czerwone światło jest sygnałem, który nie musi być zatrzymany. Mechanik, który napotka ten sygnał, może go przekazać na wizji, bez zatrzymywania się i bez przekraczania prędkości 15 km/h.

Sygnał ten jest używany albo na stacjach, aby uniemożliwić zatrzymanie się na peronie pociągów, które go nie obsługują, albo aby ogłosić "czerwony kwadrat" w zmniejszonej odległości (przypadek w Paryżu-Lyonie). Można go również znaleźć na niektórych rampach, aby zapobiec zatrzymywaniu się ciężkich pociągów (towarowych) z ryzykiem niemożności ich ponownego uruchomienia.

Czerwone światło (semafor) dla "Marche à vue". 1 stanowisko

Dodałem funkcję pozwalającą na ponowne uruchomienie konwoju, pozostając w semaforowym kolorze czerwonym, oraz umożliwiającą wizualny spacer z prędkością 30 km/h. Aby móc symulować restart po zatwierdzeniu regulacji. We Francji jazda wizualna "wymaga od kierowcy zachowania ostrożności, dostosowania prędkości do części toru, którą widzi przed sobą, tak aby mógł zatrzymać się przed końcem ogona, sygnałem stop (który może być nienormalnie wygaszonym znakiem) lub przeszkodą" i nie przekraczać prędkości 30 km/h.

Zielone światło (patrz wolne): 1 pozycja

Zielona lampka sygnalizuje maszyniście lokomotywy, że tor jest czysty, a normalna praca jest dozwolona, jeśli nic nie stoi na przeszkodzie.

Migające zielone światło: 1 pozycja

Migające światło zielone jest równoważne ze stałym światłem zielonym dla pociągów, których prędkość nie przekracza 160 km/h. W przypadku pociągów o większej prędkości, sygnał ten nakazuje maszyniście lokomotywy zmniejszenie prędkości do 160 km/h tak szybko jak to możliwe, aby mógł przejechać następny sygnał z tą prędkością maksymalnie. Jest to sygnał blokowy, który wymaga od inżyniera lokomotywy zachowania się jak na linii 160, ponieważ istnieje ryzyko natknięcia się na zamknięty sygnał zasady 160, taki jak ostrzeżenie.

Sygnał ten jest realizowany tylko na liniach o maksymalnej prędkości większej niż 160 km/h (linie o prędkości 200 km/h).

Żółte światło: Ostrzeżenie: 2 pozycje na sygnale: 90 i 60 km/h

Stałe bursztynowe światło nakazuje maszyniście lokomotywy zatrzymanie się przed następującym sygnałem: kwadrat, semafor, fioletowy kwadrat; lub dostosowanie się do migającego czerwonego. W końcu. Ostrzeżenie o sygnale świetlnym może informować inżyniera lokomotywy o wygaszeniu znaku.

Migające żółte światło: 2 pozycje na sygnale: 90 i 60 km/h

Migające bursztynowe światło nakazuje inżynierowi lokomotywy zatrzymać się przed sygnałem zapowiedzianym w zmniejszonej odległości za pomocą następującego ostrzeżenia. Sygnał ten jest realizowany, gdy odległość pomiędzy sygnałem ostrzegawczym (sygnał żółty) a sygnałem stopu (sygnał czerwony) jest niewystarczająca do zatrzymania pociągu (krótki blok).

NF2 SIGNAL: (10 pozycji)

Czerwony kwadrat: 1 pozycja, czerwone światło (semafor): 1 pozycja / zielone światło (patrz wolne): 1 pozycja / żółte światło: Ostrzeżenie: 2 pozycje na sygnale: 90 i 60km/h / migające żółte światło: 1 pozycja na sygnale: 90km/h

Dodanie :

2 Pionowe żółte światła o prędkości "30 km/h Przypomnienie o opóźnieniu": 1 pozycja

Przypomnienie o spowolnieniu 30 jest wskazówką, która może być łączona z innymi sygnałami. Potwierdza on inżynierowi lokomotywy, że podczas mijania zwrotnic należy zwolnić do 30 km/h.

2 Pionowe żółte światła, migające "Przypomnienie o spowolnieniu 60 km/h": 1 pozycja

Przypomnienie o spowolnieniu 60 jest sygnałem, który może być łączony z innymi sygnałami. Potwierdza on inżynierowi lokomotywy, że podczas przejeżdżania przez zwrotnice należy zwolnić do 60 km/h.

2 Pionowe żółte światła "Przypomnienie o spowolnieniu 30 km/h + Ostrzeżenie": 1 pozycja

Przypomnienie o spowolnieniu 30 jest wskazówką, która może być łączona z innymi sygnałami. Potwierdza on inżynierowi lokomotywy, że podczas mijania zwrotnic należy zwolnić do 30 km/h.

2 Pionowe żółte światła, pulsujące "Przypomnienie o spowolnieniu 60 km/h + Ostrzeżenie": 1 pozycja

Przypomnienie o spowolnieniu 60 jest sygnałem, który może być łączony z innymi sygnałami. Potwierdza on inżynierowi lokomotywy, że podczas przejeżdżania przez zwrotnice należy zwolnić do 60 km/h.

Sygnał NF3: (10 pozycji)

Czerwony kwadrat: 1 pozycja, czerwone światło (semafor): 1 pozycja / zielone światło (patrz wolne): 1 pozycja / żółte światło: Ostrzeżenie: 2 pozycje na sygnale: 90 i 60km/h / migające żółte światło: 1 pozycja na sygnale: 90km/h

Dodanie :

2 Poziome żółte światła "Spowolnienie 30 km/h": 1 pozycja

Spowolnienie 30 jest wskaźnikiem, który może być łączony z innymi sygnałami. Nakazuje on maszyniście lokomotywy, aby podczas przejeżdżania przez zwrotnice zwolnił do 30 km/h.

2 poziome, migające żółte światła dla "Spowolnienia 60 km/h": 1 pozycja

Slow-down 60 to wskaźnik, który może być łączony z innymi sygnałami. Nakazuje on maszyniście lokomotywy, aby podczas przejeżdżania przez zwrotnice zwolnił do 60 km/h.

2 Poziome żółte światła "Spowolnienie 30 km/h + Ostrzeżenie": 1 pozycja

Spowolnienie 30 jest wskaźnikiem, który może być łączony z innymi sygnałami. Nakazuje on maszyniście lokomotywy, aby podczas przejeżdżania przez zwrotnice zwolnił do 30 km/h.

2 Poziomo migające żółte światła dla "Spowolnienie 60 km/h + Ostrzeżenie": 1 pozycja

Slow-down 60 to wskaźnik, który może być łączony z innymi sygnałami. Nakazuje on maszyniście lokomotywy, aby podczas przejeżdżania przez zwrotnice zwolnił do 60 km/h.

NF4 SIGNAL: (10 pozycji)

Czerwony kwadrat: 1 pozycja, czerwone światło (semafor): 1 pozycja / zielone światło (patrz wolne): 1 pozycja / żółte światło: Ostrzeżenie: 2 pozycje na sygnale: 90 i 60km/h / migające żółte światło: 1 pozycja na sygnale: 90km/h

Dodanie:

2 Poziome żółte światła "Spowolnienie 30 km/h": 1 pozycja

Spowolnienie 30 jest wskaźnikiem, który może być łączony z innymi sygnałami. Nakazuje on maszyniście lokomotywy spowolnienie do 30 km/h podczas przejeżdżania przez zwrotnice.

2 poziome, migające żółte światła dla "Spowolnienia 60 km/h": 1 pozycja

Slow-down 60 to wskaźnik, który może być łączony z innymi sygnałami. Nakazuje on maszyniście lokomotywy, aby podczas przejeżdżania przez zwrotnice zwolnił do 60 km/h.

2 Pionowe żółte światła "Przypomnienie o spowolnieniu 30 km/h": 1 pozycja

Przypomnienie o spowolnieniu 30 jest wskazówką, która może być łączona z innymi sygnałami. Potwierdza to inżynierowi lokomotywy, że podczas mijania zwrotnic należy zwolnić do 30 km/h.

2 Pionowe żółte światła, migające "Przypomnienie o spowolnieniu 60 km/h": 1 pozycja

Przypomnienie o spowolnieniu 60 jest sygnałem, który może być łączony z innymi sygnałami. Potwierdza on inżynierowi lokomotywy, że podczas przejeżdżania przez zwrotnice należy zwolnić do 60 km/h.

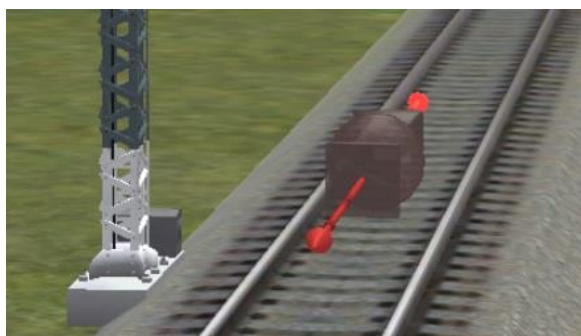
Astuce : Tip: Trinkgeld: Wskazówka:

(Pour reprendre la vitesse désirée, poser un contact de vitesse au pied du signal, indiquer la vitesse, et poser une condition. Reprendre cette vitesse si le signal est en voie libre. Ainsi au franchissement du signal en voie libre votre train retrouvera la vitesse de ligne. Et oui...Il n'y a pas de conducteur réel dans les trains d'EEP).

(To resume the desired speed, place a speed contact at the bottom of the signal, indicate the speed, and set a condition. Resume this speed if the signal is in free track. Thus, when crossing the free track signal, your train will return to line speed. And yes... There is no real conductor in EEP trains).

(Um die gewünschte Geschwindigkeit wieder aufzunehmen, platzieren Sie einen Geschwindigkeitskontakt am unteren Ende des Signals, geben Sie die Geschwindigkeit an und stellen Sie eine Bedingung. Setzen Sie diese Geschwindigkeit fort, wenn sich das Signal in der freien Spur befindet. Wenn Sie also das freie Gleissignal überqueren, kehrt Ihr Zug zur Streckengeschwindigkeit zurück. Und ja.... Es gibt keinen echten Schaffner in EEP-Zügen).

(Aby przywrócić żądaną prędkość, umieść styk prędkości na dole sygnału, wskaż prędkość i ustaw warunek. Wznówić tę prędkość, jeśli sygnał znajduje się w wolnym torze. W ten sposób, podczas przejeżdżania przez wolny sygnał torowy, pociąg powróci do prędkości na linii. I tak.... W pociągach EEP nie ma prawdziwego przewodnika).



Exemples d'implantations des signaux.

Examples of signal implementations.

Beispiele für Signalimplementierungen.

Przykłady realizacji sygnałów.

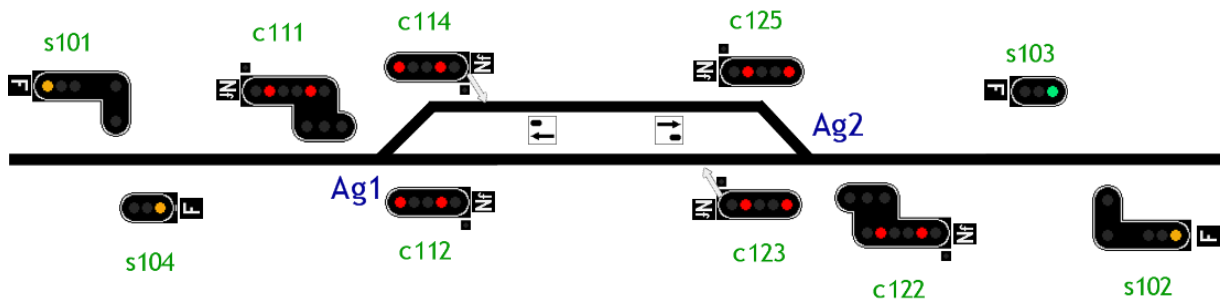
N'ayant pas d'exemple d'implantations et de fonctionnement avec des signaux de Type EST, j'utilise donc des schémas avec des signaux plus recent.

As I don't have any examples of implementation and operation with EST type signals, I use schematics with more recent signals.

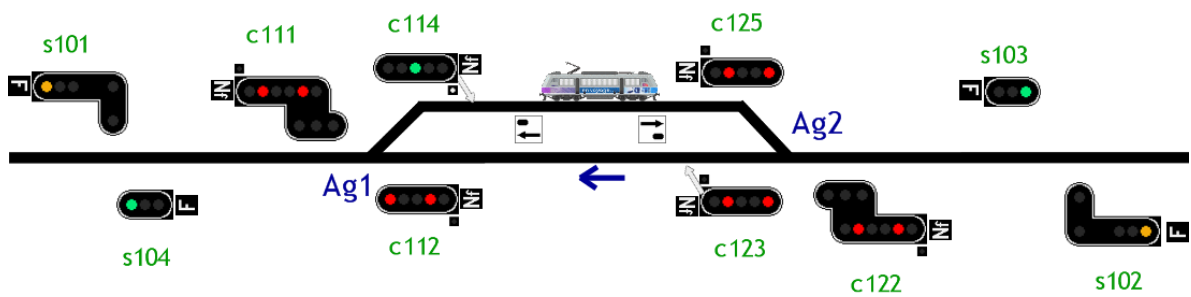
Da ich keine Beispiele für die Implementierung und den Betrieb mit Signalen vom Typ EST habe, verwende ich Schaltpläne mit neueren Signalen.

Ponieważ nie mam żadnych przykładów implementacji i działania z sygnałami typu EST, używam schematów z nowszymi sygnałami.

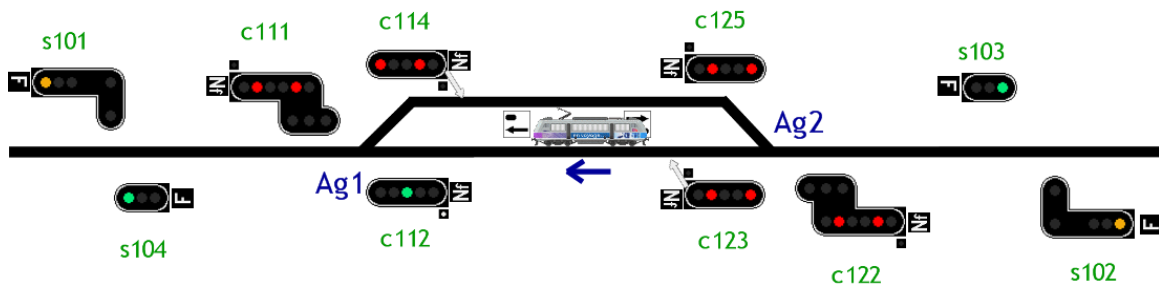
Gare A



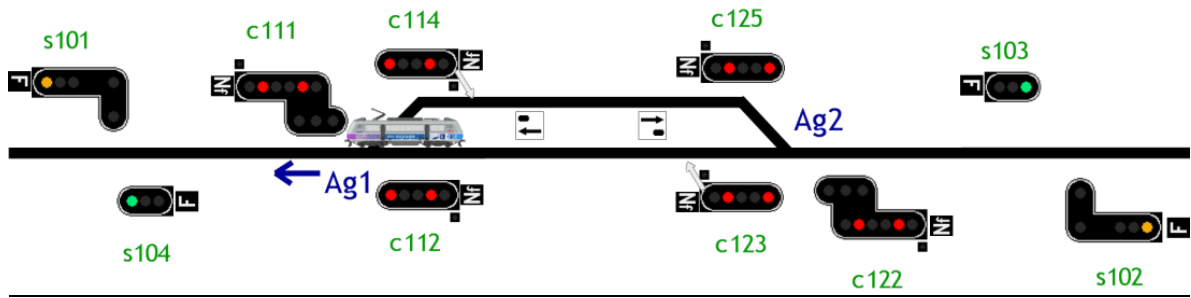
Gare A



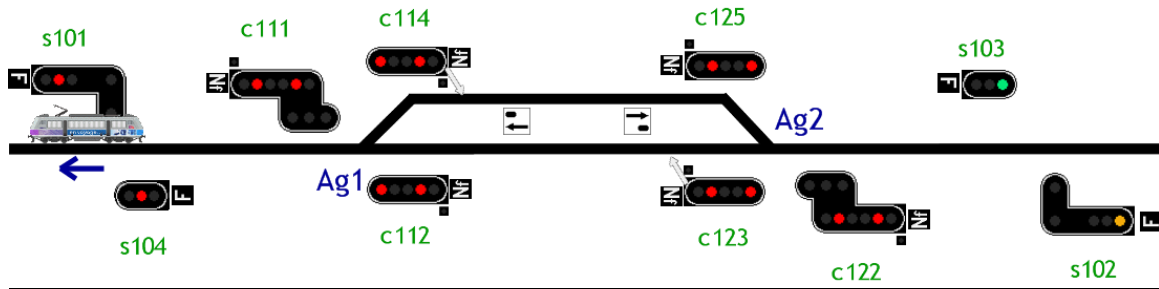
Gare A



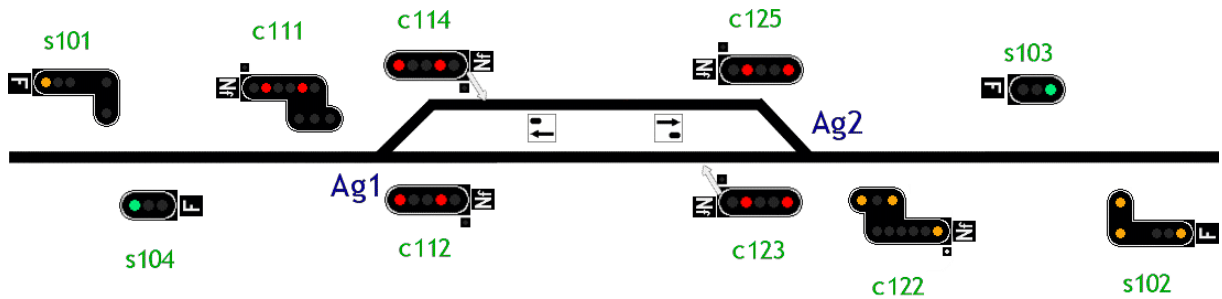
Gare A



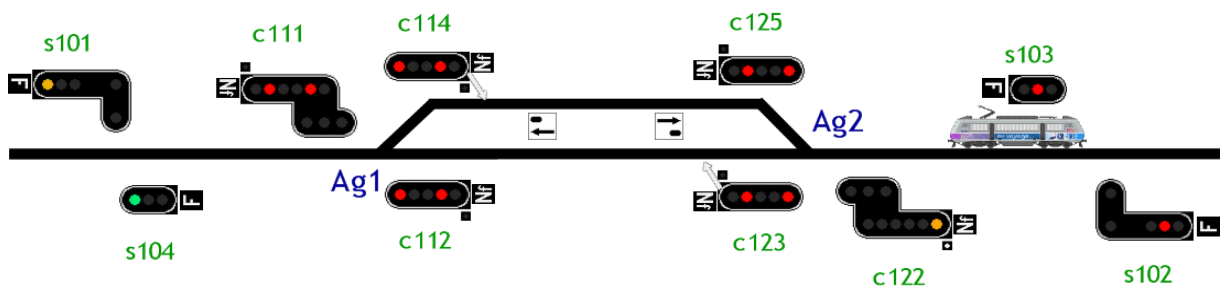
Gare A



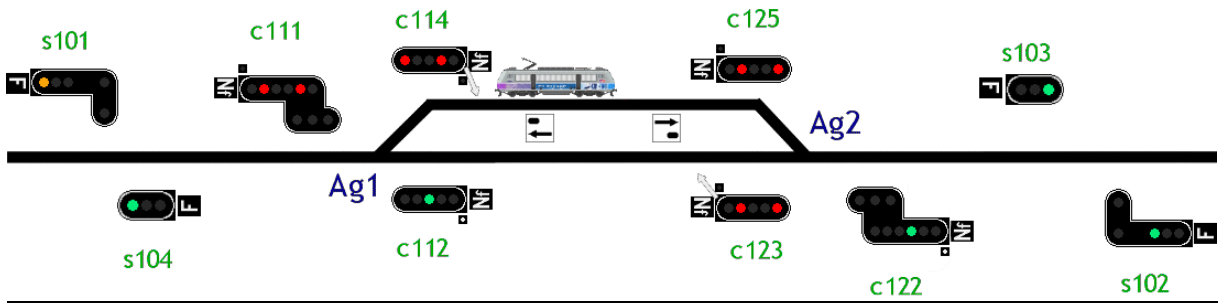
Gare A



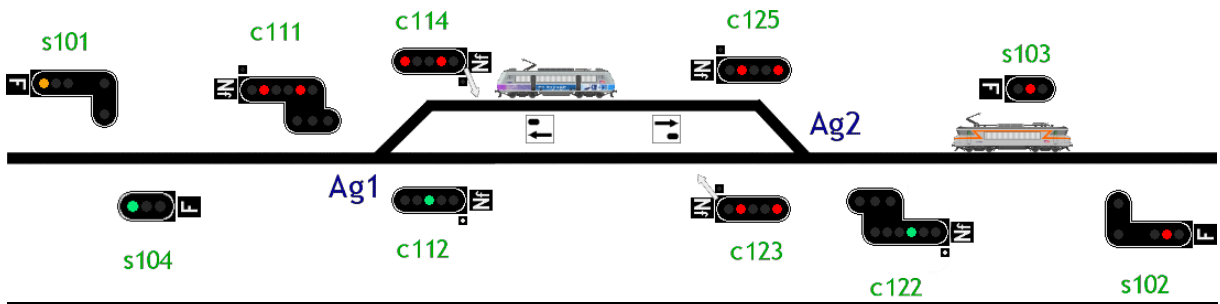
Gare A



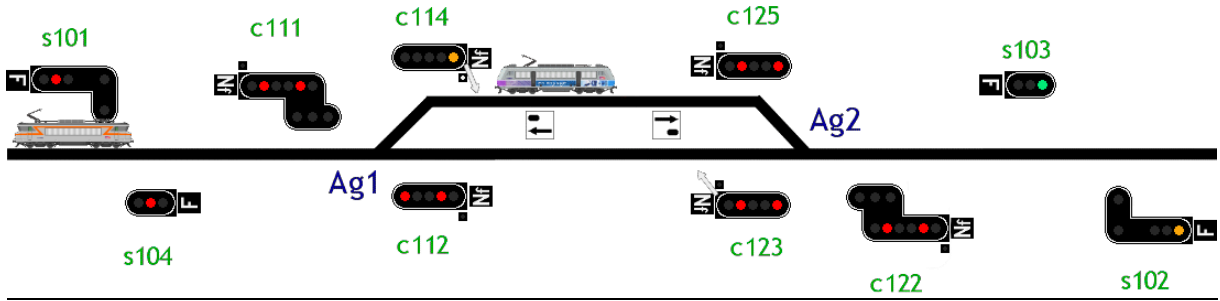
Gare A



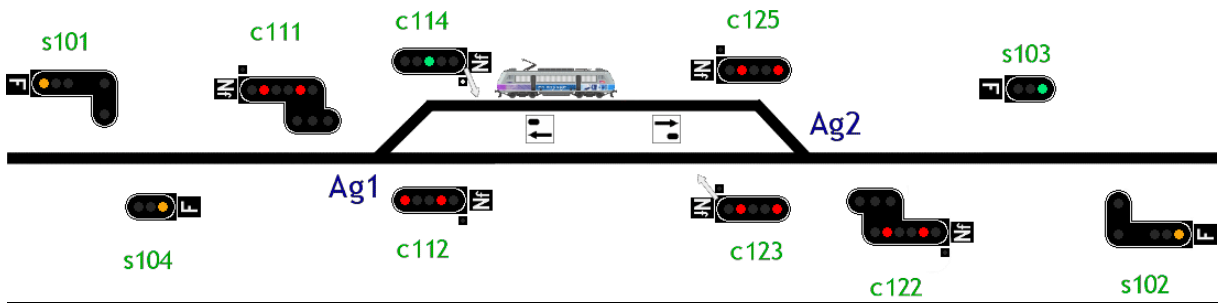
Gare A



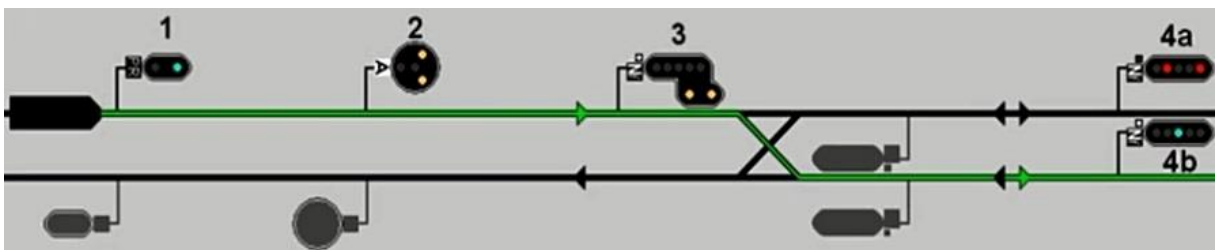
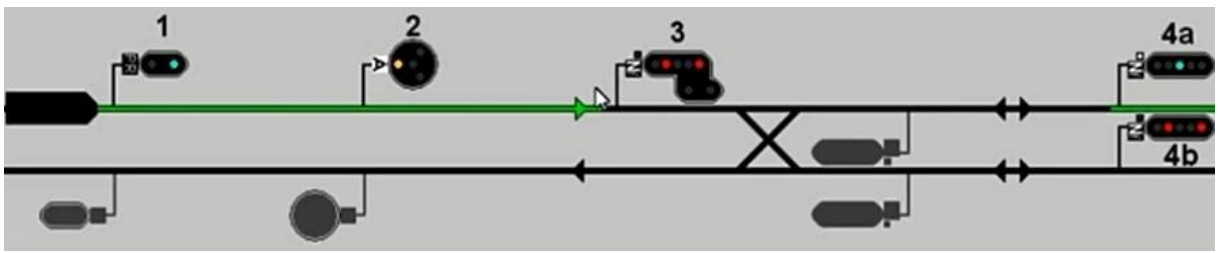
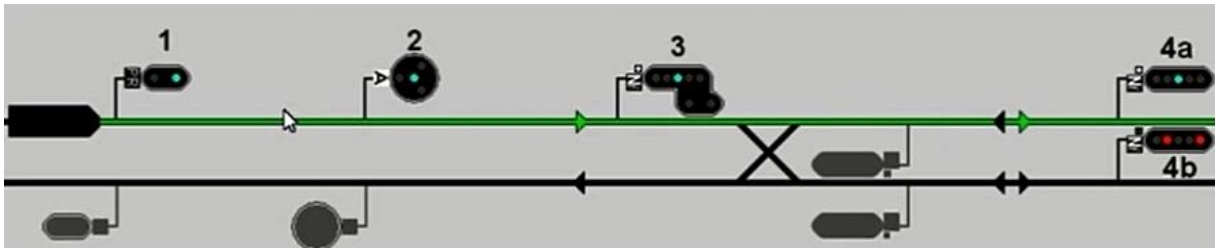
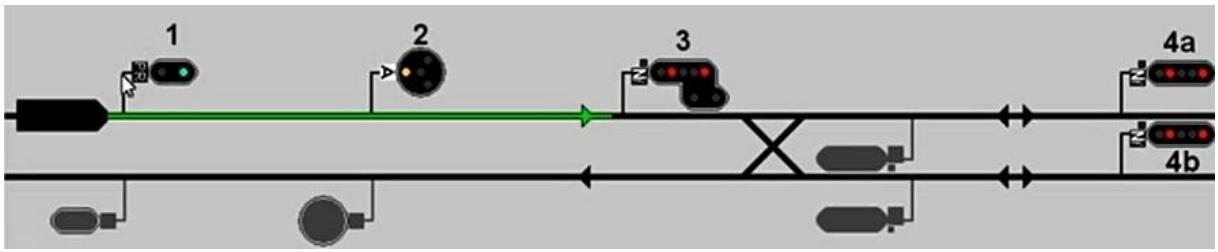
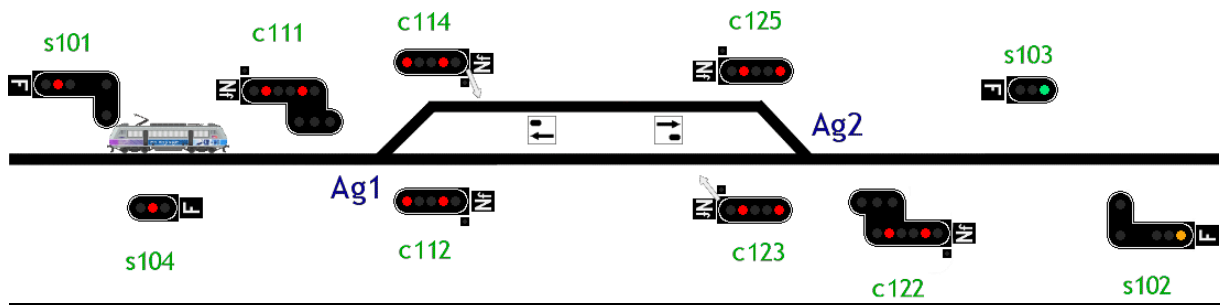
Gare A



Gare A



Gare A



Stéphane Bigalet (SB5).

1	2	3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15			

1- Carré Rouge /Red Square
Rotes Quadrat / Plac Czerwony

2- Rouge (Sémaphore)
Red (Semaphore)
Rot (Semaphor)
Czerwony (Semafor)

2- Marche à vue /Walking on sight
Auf Sicht gehen / Chodzenie na widoku!

3- Rouge clignotant /Flashing red
Rot blinkend / Migający czerwony

4 - Voie libre / Free lane / Freie Bahn /
Wolny pas ruchu

5 - Vert clignotant / Flashing green
Grün blinkend / Migający zielony

6 - Avertissement / Disclaimer
Haftungsausschluss /
Zrzeczenie się odpowiedzialności

7 - Pré-avertissement/Pre-warning/
Vorwarnung/ Ostrzeżenie wstępne.zzzz

8 - C'est le 10 + 6/ It's 10 + 6/Es ist 10 + 6/
To jest 10 + 6.

9 - C'est le 11 + 6/It's 11 + 6/ Es ist 11 +6/
To jest 11 + 6.

10 - Ralentissement 30 / Slowdown 30
Verlangsamung 30 / Spowolnienie 30

11 - Ralentissement 60 / Slowdown 60
Verlangsamung 60 / Spowolnienie 60

12 - Rappel de ralenti 30 /Idle reminder 30
MÜßiggang-Erinnerung 30 /
Bezczynne przypomnienie 30

13 - Rappel de ralenti 60 / Idle reminder 60
MÜßiggang-Erinnerung 60 /
Bezczynne przypomnienie 60

14 - C'est le 12 + 6 / It's 12 + 6 / Es ist 12 + 6
To jest 12 + 6.

15 - C'est le 13 + 6 / It's 13 + 6 / Es ist 13 + 6
To jest 13 + 6.

