

de voie M'M sur la voie V'. Tout est prêt pour que le plan automoteur fonctionne de nouveau, et c'est alors sur la voie V' que le convoi descend, et sur la voie V qu'il remonte. Le convoi arrivé au bas du plan passe sur la voie V au moyen du changement de voie N'N', et celui arrivé au sommet sur la voie V au moyen du changement de voie M'M.

Il n'est pas absolument nécessaire de poser deux voies dans toute l'étendue du plan automoteur. En Angleterre, les voies sur les plans automoteurs sont généralement disposées comme l'indique la figure 428. On pose alors trois files de rails seulement dans le haut du plan; on ne pose une double voie que dans le milieu, où les convois montants et descendants se croisent, puis on établit une simple voie dans le bas; en R et R' on établit deux aiguilles mobiles liées par une bielle transversale, de manière à rester constamment parallèles comme celles des changements de voie ordinaires. Il est facile, en se rendant compte du jeu du plan automoteur, de comprendre que, les rails étant ainsi placés, le service se fait tout aussi bien qu'avec une double voie sur toute la longueur.

Supposons effectivement la corde développée, sur la voie V'V₁V (fig. 428) un convoi faiblement chargé ou vide K' attaché au bas de cette corde, et un convoi très-chargé ou plein K attaché dans le haut. Les aiguilles étant alors disposées de manière à laisser la voie V₁ ouverte, le convoi K' montant, arrivant en RR', passe dans cette

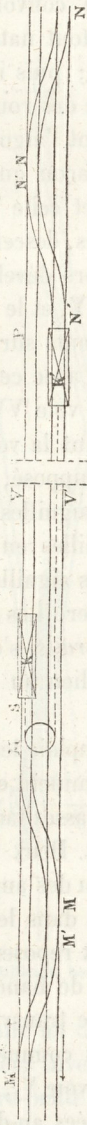


Fig. 427. — Plan automoteur à deux voies.

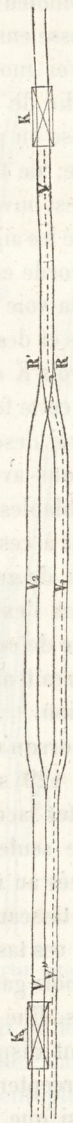


Fig. 428. — Plan automoteur système anglais.