

limites de vitesses autorisées par les règlements, et même d'après les conditions du profil de la ligne, ces distances n'ayant d'ailleurs aucune influence sur le bon fonctionnement du système.

En passant au point "a", situé en avant du signal "A" dans le sens de "A" vers "B" le train établit un contact qui envoie un courant instantané dans la batterie du poste "A" où il produit un enclenchement mécanique qui permet l'ouverture du signal sémaphorique, *s'il n'est pas enclenché par un mouvement en sens inverse*: le courant actionne en même temps un électro-aimant de la batterie du poste "B" où il réalise un enclenchement mécanique destiné à empêcher l'ouverture du signal de ce dernier poste dans le cas où un train venant en sens inverse enverrait un courant dont l'effet est de permettre l'ouverture du signal du poste "B" quand la voie est libre entre les deux postes considérés.

Toutefois, le passage de ce dernier train en "b" c'est-à-dire sur le contact placé en avant du poste "B" dans le sens de "B" vers "A" enverrait sur la batterie du poste "B" un courant instantané qui empêcherait le déclenchement du signal sémaphorique "B" par un train venant de "A" vers "B".

On peut se demander ce qu'il adviendrait dans le cas où deux trains marchant en sens inverse franchiraient *exactement* au même instant les contacts