

Nova Gorica ⇌ Gorizia C.le

I - GENERALITA'

1 Norme che regolano il traffico ferroviario sulla linea di confine

Il traffico ferroviario sulla linea di confine Nova Gorica – Gorizia C.le è disciplinato dalla “Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Slovenia concernente l'esercizio del servizio ferroviario attraverso la frontiera di Stato” del 22 maggio 1995 e, conseguentemente, la circolazione dei treni è regolata:

- dal Regolamento per la Circolazione dei Treni RFI (RCT);
- dal Regolamento sui Segnali RFI (RS) per il tratto Gorizia C.le – Confine di Stato;
- dal “Manuale per i dipendenti delle Imprese Ferroviarie di trasporto nella stazione di confine di Nova Gorica” redatto dalle Ferrovie Slovene riportato in estratto nel Capitolo II delle presenti Norme particolari.

I DM della stazione di Nova Gorica devono essere in possesso di apposita abilitazione “Modulo E1” - percorso abilitativo Tipo “A” - rilasciata da RFI (in base allo specifico programma stabilito dalla Direzione Tecnica di RFI con Prescr. RFI-DTCA0011 \P\2007\0000131 del 26/01/2007).

Il personale di condotta e di accompagnamento dei treni che assicurano il traffico ferroviario di confine deve conoscere il sopra citato “Manuale” redatto dalle Ferrovie Slovene e deve sostenere una specifica abilitazione rilasciata dal G.I. Sloveno.

2 Lingua in uso nelle comunicazioni con il personale dei treni

Le comunicazioni rivolte al personale dei treni che assicura il traffico ferroviario di confine sull'intera linea devono avvenire in lingua italiana.

3 Disposizioni varie

Per i segnali annessi ai treni, i segnali visivi ed acustici del personale dei treni, le norme tecniche di composizione e frenatura dei treni, l'allestimento degli orari e dei sussidi all'orario, per i moduli di prescrizione come pure per le comunicazioni d'obbligo del personale dei treni fra loro, devono essere osservati i regolamenti F.S. salvo che di seguito non sia diversamente specificato.

4 Organizzazione del presente testo

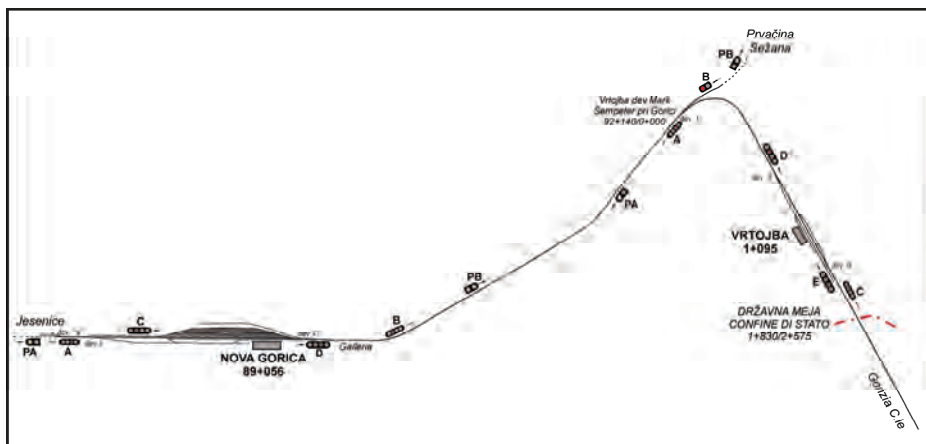
Gli argomenti sono riportati nel seguente ordine:

I - Generalità

II - Norme SŽ ad uso del personale dei treni che assicurano il traffico ferroviario di confine ricavato come estratto dal “Manuale per i dipendenti delle Imprese Ferroviarie di trasporto nella stazione di confine di Nova Gorica”. Nel testo viene mantenuta la numerazione dei punti del documento originale, ricorrendo all'apposizione degli omissis necessari; l'uso del carattere corsivo, come pure le

- note e a piè di pagina, servono per meglio spiegare alcune situazioni impiantistiche e normative attinenti agli impianti in territorio sloveno facendo riferimento alla terminologia ed alla normativa d'esercizio in uso nella rete gestita da RFI;
- III - Estratto della Prefazione Generale all'Orario di Servizio (PGOS) e del RS ad uso esclusivo del Dirigente Movimento (DM) di Nova Gorica;
 - IV - Norme particolari RFI per l'esercizio del servizio ferroviario di confine.

5 Planimetria del tronco di linea fra il Confine di Stato e Nova Gorica



II - ESTRATTO NORME SŽ AD USO DEL PERSONALE DEI TRENI CHE ASSICURANO IL TRAFFICO FERROVIARIO DI CONFINE

A - DISPOSIZIONI INTRODUTTIVE

Il presente manuale per i lavoratori dipendenti dalle Imprese Ferroviarie di trasporto (IF) che operano nella stazione di Nova Gorica e nella stazione intermedia di Vrtojba è composto da un estratto delle normative, regolamenti e istruzioni SŽ. I lavoratori delle IF in servizio presso la stazione di scambio Nova Gorica e sul tronco di linea di confine Nova Gorica – Nova Gorica confine di Stato, devono conoscere, rispettare ed applicare tali normative.

Si intendono come lavoratori dipendenti dalle IF:

- capotreno,
- agente di condotta,
- formatore treno;
- conduttore,
- verificatore,
- manovratore
- capo nucleo formazione treni

B - DESCRIZIONE DELLA STAZIONE, DEGLI APPARATI, DEI MEZZI DI COMUNICAZIONE E DI ALTRE ATTREZZATURE TECNICHE NELLA STAZIONE DI SCAMBIO DI NOVA GORICA

B.1. Tipo di stazione

B.1.1 Organizzazione del servizio movimento

La stazione di Nova Gorica funge da stazione di controllo per quella di Vrtojba nonché da stazione di scambio tra le amministrazioni ferroviarie SŽ e FS.

B.1.2 omissis

B.1.3 omissis

B.2. Apparecchiature tecniche della stazione, dei binari ed altre nella stazione di Nova Gorica

B.2.1 omissis

B.2.2 omissis

B.2.3 Segnali indicatori da deviatoio

B.2.3.1 Segnali indicatori da deviatoio semplice

Segnale "Deviatoio semplice disposto per il corretto tracciato"

un rettangolo bianco verticale su fondo nero da entrambe le direzioni (vedi immagine n. 1).



immagine 1

Segnale "Deviatoio semplice disposto per il tracciato deviato per la sinistra"

una freccia bianca su fondo nero, con la punta che indica la parte verso la quale il binario devia (vedi immagine 2).



immagine 2

Segnale "Deviatoio semplice disposto per il tracciato deviato per la destra"

una freccia bianca su fondo nero, con la punta che indica la parte verso la quale il binario devia (vedi immagine 3).

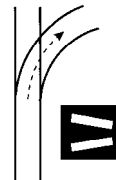


immagine 3

Segnale "Deviatoio semplice disposto per il tracciato deviato, incontro di calcio"

un rettangolo bianco orizzontale su fondo nero (vedi immagine 4).

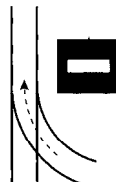


immagine 4

B.2.3.2 Segnali indicatori da deviatoio inglese

Segnale "Deviatoio inglese disposto per il corretto tracciato da entrambe le direzioni sul ramo definito principale" (1)

un rettangolo bianco verticale su fondo nero da entrambe le direzioni (vedi immagine 5).

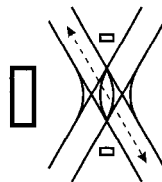


immagine 5

Segnale "Deviatoio inglese disposto per il corretto tracciato da entrambe le direzioni sul ramo definito secondario" (1)

una croce bianca su fondo nero per entrambe le direzioni (vedi immagine 6)

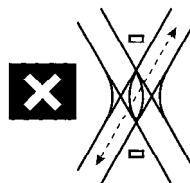


immagine 6

Segnale "Deviatoio inglese disposto per la deviazione verso destra"

una freccia bianca corta (metà del segnale per tracciati corretti sul ramo secondario – immagine 6) su fondo nero con la punta orientata verso destra (vedi immagine 7)

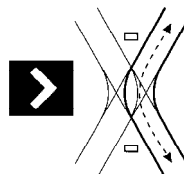


immagine 7

Segnale "Deviatoio inglese disposto per la deviazione verso sinistra"

una freccia bianca corta (metà del segnale per tracciati corretti sul ramo secondario – immagine 6) su fondo nero con la punta orientata verso sinistra (vedi immagine 8).

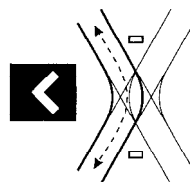


immagine 8

B.2.4 omissis

(1): L'istadamento corrispondente al ramo "principale" e "secondario" di un deviatoio inglese è stabilito in fase di progettazione dello stesso.

B.3. Apparatii di sicurezza e segnalamento

B.3.1 omissis

B.3.2 Segnali principali, di avviso, indicatori di velocità e loro avvisi e tabelle di identificazione

B.3.2.1 Segnali principali (segnali di 1ª categoria)

Generalità

La stazione Nova Gorica è munita di segnali di ingresso (*segnali di protezione di una stazione*), con relativi segnali di avviso, e di segnali di uscita (*segnali di partenza*).

Segnale di ingresso

Il segnale di ingresso di Nova Gorica è a quattro luci sovrapposte e con due significati (1). Lo stante dei segnali di ingresso è dipinto a strisce bianche e rosse alternate. Il segnale d'ingresso lato Vrtojba autorizza l'ingresso (*arrivo*) dei treni ai binari n. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8.

Gli aspetti dei segnali di ingresso della stazione Nova Gorica sono:

Segnale: "Via impedita"

Una luce rossa fissa (vedi immagine 9).

Il segnale con l'aspetto "Via impedita" significa che il macchinista deve fermare il treno senza oltrepassarlo.



immagine 9

Segnale: "Cautela, il successivo segnale è a via impedita"

Una luce gialla fissa (vedi immagine 10).

Il segnale "Cautela, il successivo segnale è a via impedita" significa che si può transitare sul gruppo scambi con la velocità prevista nella fiancata dell'orario di servizio e che il successivo segnale è a "Via impedita".



immagine 10

(1): Il segnale principale con "un significato" equivale al segnale FS di 1ª categoria, quello con "due significati" al segnale FS di 1ª categoria con avviso accoppiato. Il primo presenta lo stante del segnale dipinto a strisce bianche e nere alternate, il secondo a strisce bianche e rosse. In alcuni casi i segnali principali a "due significati" possono non fare da avviso ad un successivo segnale.

Segnale: “Velocità ridotta, il successivo segnale è a via impedita”

Una luce gialla lampeggiante con sotto una luce gialla fissa (vedi immagine 11).

Il segnale “Velocità ridotta, il successivo segnale è a via impedita” significa che si deve transitare sul gruppo cambi protetto con velocità ridotta, prescritta nell’orario di servizio o nella tabella indicatrice di velocità (1) ed il successivo segnale è a “Via impedita”.

Segnale: “Marcia a vista”

Una luce rossa e sotto una luce gialla lampeggiante (vedi immagine 12).

Il segnale “Marcia a vista” sul segnale di ingresso si attiva quando il treno deve entrare in stazione con marcia a vista o su binario ingombro, oppure percorribile fino ad un determinato punto per occupazione della traversa limite dal lato opposto oppure in caso di guasto dell’apparato di sicurezza.

In questi casi bisogna regolare la velocità in modo da fermare il treno davanti a qualsiasi ostacolo improvviso ed in ogni caso non superando la velocità di 20 km/h.



immagine 11



immagine 12

(1): Nel tronco di linea fra il confine di Stato e la stazione di Nova Gorica i segnali non sono attrezzati con tabelle indicatrici di velocità e la velocità ridotta è quella stessa di linea riportata in FO per quel punto.

Segnali di uscita (partenza)

I segnali di uscita consentono o meno l'uscita del treno dalla stazione. Il segnale di uscita, che comanda l'uscita da un solo binario, si chiama segnale di partenza distinto per binario. Il segnale di uscita, che comanda l'uscita da più binari o da gruppi di binari, si chiama segnale di partenza comune a più binari.

Quando i segnali di uscita consentono la partenza dei treni proibiscono contemporaneamente ogni movimento di manovra.

Nella stazione Nova Gorica vi sono due segnali d'uscita (partenza) comuni a più binari che comandano le partenze verso Jesenice (*per i treni che assicurano il traffico ferroviario di confine questo segnale mostrerà sempre l'aspetto "Via impedita"*) e verso Vrtojba/Sežana. Quest'ultimo segnale comanda le partenze dal binario n. 1 fino al binario n. 8 compresi e dal gruppo binari dal n. 9 fino al n. 12 compresi.

I segnali d'uscita sono ad un significato.

Gli stanti dei segnali d'uscita distinti per binario sono dipinti a strisce bianche e nere.

I segnali di uscita di Nova Gorica possono assumere i seguenti aspetti:

Segnale: "Via impedita"

Una luce rossa fissa (vedi immagine 13).

Il segnale di "Via impedita" significa che il macchinista non deve oltrepassarlo e deve fermare il treno prima del segnale con l'aspetto di "Via impedita".



immagine 13

Segnale: "Via libera"

Una luce verde fissa (vedi immagine 14).

Il segnale "Via libera" sul segnale di uscita, che protegge un gruppo scambi significa che si può oltrepassare tale gruppo senza limitazioni di velocità, ma nella stazione di Nova Gorica non funge da avviso per il successivo segnale principale.



immagine 14

Segnale: "Velocità ridotta"

Una luce verde fissa e sotto di una luce gialla fissa (vedi immagine 15).

L'aspetto del segnale "velocità ridotta" possono assumerlo solamente i segnali che proteggono un gruppo di scambi.

Il segnale "velocità ridotta" significa che il treno può partire rispettando la riduzione di velocità riportata nell'orario di servizio o nella tabella indicatrice di velocità (1).



immagine 15

Segnale: "Marcia a vista"

Una luce rossa fissa e sotto una luce gialla lampeggiante (vedi immagine 16).

Il segnale "Marcia a vista" mostrato sul segnale di uscita o sul segnale di protezione significa che bisogna oltrepassare il gruppo scambi con marcia a vista non superando 20 km/h, dopodiché proseguire a velocità normale. Il segnale "Marcia a vista" può essere attivato su un segnale di uscita solamente quando la sezione di blocco posta a valle del segnale sia libera e l'itinerario sia stato assicurato.



immagine 16

Comportamento in caso di guasto del segnale principale

Il macchinista deve fermare il treno prima di un segnale principale dall'aspetto incerto oppure spento.

Il macchinista può continuare la corsa solamente quando l'aspetto del segnale principale sia tale da consentirglielo oppure riceve prescrizione specifica dal Dirigente Movimento.

Se si consente al treno, con prescrizione specifica, di proseguire la corsa da un segnale a due significati dall'aspetto incerto oppure spento, deve farlo come se il successivo segnale principale mostrasse l'aspetto di "Via impedita".

Il macchinista deve essere avvisato del segnale principale guasto (spento) con specifica prescrizione (vedi Cap. IV - punto 4). Quando si consente al macchinista di proseguire, con specifica prescrizione, la corsa da un segnale guasto non deve superare la velocità consentita dall'orario di servizio per quel treno ed in quel punto ed in ogni caso non deve superare la velocità di 20 km/h.

(1): Nel tronco di linea fra il confine di Stato e la stazione di Nova Gorica i segnali non sono attrezzati con tabelle indicatrici di velocità e la velocità ridotta è quella stessa di linea riportata in FO per quel punto.

Quando si può disporre un segnale principale guasto sull'aspetto di "Marcia a vista" non occorre partecipare al treno alcuna prescrizione e può dunque continuare la sua corsa. In questo caso non serve arrestare il treno prima del segnale guasto.

Quando invece un segnale di uscita guasto non è attrezzato per la "Marcia a vista" bisogna partecipare al treno specifica prescrizione. Se in quest'ultimo caso non c'è a disposizione personale di stazione che possa mostrare il segnale a mano "Avanti" bisogna avvisare con prescrizione il macchinista nella stazione stessa dove è presente il segnale guasto. *(Vedi Cap. IV punto 4)*

B.3.2.2 Segnali di avviso

I segnali di avviso devono avvertire dell'aspetto dei segnali principali.

Gli aspetti del segnale d'avviso di Nova Gorica sono:

Segnale: "Avviso di via impedita"

Una luce gialla fissa (vedi immagine 17).

Significa che il successivo segnale principale è disposto a "Via impedita" quindi il macchinista deve regolare la corsa in modo da essere in grado di arrestarsi al successivo segnale principale.



immagine 17

Segnale: "Avviso di via libera"

una luce verde fissa (vedi immagine 18).

Il segnale "Avviso di via libera" significa che il macchinista non ha speciali limitazioni di velocità fino al successivo segnale principale.



immagine 18

Segnale: "Avviso di via libera con velocità ridotta"

una luce verde lampeggiante (vedi immagine 19).

Il segnale "Avviso di via libera con velocità ridotta" significa che il macchinista deve regolare la velocità in modo da oltrepassare il gruppo scambi protetti dal segnale principale con riduzione di velocità riportata nella fiancata principale dell'orario di servizio o segnalata da una tabella indicatrice di velocità (1).



immagine 19

(1): *Nel tronco di linea fra il confine di Stato e la stazione di Nova Gorica i segnali non sono attrezzati con tabelle indicatrici di velocità e la velocità ridotta è quella stessa di linea riportata in FO per quel punto.*

Se il segnale d'avviso mostrava "Avviso di via libera" oppure "Avviso di via libera con velocità ridotta", ma il segnale principale è disposto a "Via impedita" significa che l'aspetto di quest'ultimo è improvvisamente cambiato ed il macchinista deve quanto prima arrestare il treno.

Comportamento in caso di guasto del segnale di avviso

Nel caso sia guasto il segnale d'avviso questo deve mostrare l'aspetto di "Avviso di via impedita" o essere spento.

Nel caso sia spento bisogna comportarsi come se mostrasse l'aspetto di "Avviso di via impedita".

B.3.2.3 Tabella di identificazione

La tabella di identificazione consente al macchinista di identificare con sufficiente anticipo i segnali di avviso, di entrata, di protezione (gruppo scambi) e di uscita, quando quest'ultimo funge anche da avviso accoppiato al segnale di protezione della successiva stazione.

Aspetto del segnale: "Identificazione del segnale di avviso"

Rettangolo bianco con bordi neri e due triangoli neri con vertici congiunti (vedi immagine 20).



immagine 20

B.3.2.4 Dischetto imperativo di arresto

Nelle stazioni di Nova Gorica e Vrtojba sono collocati, alle estremità di ogni binario tronco, dei segnali permanenti di arresto. Sono posizionati prima o sopra il paraurti del binario tronco ed indicano "divieto di transito".

"Divieto di transito"

Aspetto del segnale: striscia nera su cerchio di colore bianco e bordo nero (vedi immagine 21).



immagine 21

pagina disponibile per future aggiunte

B.4. Passaggi a livello e segnali fissi su apparecchiature automatiche per la protezione del traffico stradale e comportamento in caso di guasto.

B.4.1 Passaggio a livello NPr 89.3 (Erjavčeva cesta)

Nell'ambito della stazione di Nova Gorica è presente un passaggio a livello (NPr 89.3) al km 89+332 della linea Jesenice – Sežana. Tale passaggio a livello è protetto lato strada da segnali luminosi ed acustici e da quattro semibarriere, che chiudono tutta la carreggiata.

La protezione del P.L. può essere attivata in più modi:

- in maniera automatica con la disposizione degli itinerari;
- a distanza dall'ufficio movimento nel caso in cui i segnali non si dispongano a "Via libera";
- per esigenze di manovra dal posto deviatori lato Vrtojba;
- con un interruttore a mano, posto nella cassetta del telefono accanto al PL;
- con una manovella sul posto in caso di guasto del meccanismo automatico.

Nel caso di malfunzionamento dei segnali stradali, oppure delle semibarriere, il segnale di ingresso e quello di uscita non possono essere disposti a "Via libera".

B.4.2 Passeggio a livello NPr 90.0 (Rafut)

Il passaggio a livello al km 89+984 (Rafut) è protetto da un meccanismo automatico per la protezione del traffico stradale con segnali stradali luminosi ed acustici e del traffico ferroviario con segnali di controllo sulla linea. Il meccanismo si attiva automaticamente al passaggio del primo rotabile sull'apposito punto d'attivazione da tutte e due le direzioni. I due punti d'attivazione sono segnalati con il seguente segnale "Punto d'attivazione del segnale di protezione propria del P.L." (vedi immagine 22).

Segnale: "Punto d'attivazione del segnale di protezione propria del PL"

Tavola di orientamento a rombi bianchi su fondo nero (vedi immagine 22).



immagine 22

Segnale: "Protezione del PL attiva"

Luce superiore bianca lampeggiante e luce inferiore gialla fissa o disco giallo rifrangente (vedi immagine 23).



immagine 23

Segnale: "Ferma prima del PL"

Luce gialla inferiore fissa (vedi immagine 24).



immagine 24

Il segnale di controllo lato Nova Gorica è posto al km 89+413. Il segnale di controllo lato Vrtojba è posto al km 90+828.

Nell'attimo in cui un mezzo supera con il primo asse il punto di attivazione, si aziona sul segnale di controllo la luce superiore bianca lampeggiante, mentre la gialla resta fissa. Se il meccanismo non funziona perfettamente la luce bianca lampeggiante non si accende e pertanto il segnale di controllo mostra l'aspetto "Ferma prima del PL".

B.4.3 Passaggio a livello NPr 0.2 – ambito della stazione di Vrtojba

Il P.L. al km 0+213 è protetto lato strada con segnali luminosi ed acustici ed è collegato con i segnali di ingresso e di uscita della stazione di Vrtojba lato Nova Gorica. Il dispositivo per la protezione del P.L. si attiva nel momento in cui viene predisposto l'itinerario.

Su questo P.L. sono vietati i movimenti di manovra.

B.4.4 Passaggio a livello NPr 0.7 – ambito della stazione di Vrtojba – controllato a distanza - (DK - daljinska kontrola = controllato a distanza)

Nella stazione di Vrtojba al km 0+747 c'è un P.L. protetto con il principio del controllo a distanza (DK) con semibarriere automatiche e segnali stradali luminosi. Il sistema di protezione del P.L. è attivato quando il treno raggiunge i punti d'attivazione. Subito dopo l'attivazione si accendono sui segnali stradali due luci lampeggianti e cominciano a suonare due campanelli. Dopo il tempo d'attesa della suoneria (15 secondi) le semibarriere cominciano a calarsi verso la posizione orizzontale il che dura 10 secondi. Prima del P.L. NPr 0.7 è collocato un picchetto, a distanza di frenatura, che indica il punto di "Inizio della distanza di frenatura prima del PL".

Segnale: "Inizio della distanza di frenatura prima del PL"

Picchetto bianco con la punta dipinta di rosso (vedi immagine 25).

Il segnale "Inizio della distanza di frenatura prima del PL" indica il punto da cui iniziare la frenatura del treno, quando questi debba fermarsi prima del passaggio a livello.

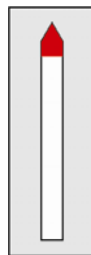


immagine 25

B.4.5 Passaggio a livello NPr 1.7

Il passaggio a livello al km 1+702 è protetto da segnali stradali (Croce di S. Andrea). Si trova tra il segnale di ingresso lato Italia ed il *primo deviatore* della stazione di Vrtožba.

Sono vietati i movimenti di manovra sul PL.

B.4.6 Comportamento in casi di guasto delle apparecchiature del P.L.

Se si riscontra un guasto ai meccanismi per la protezione dei P.L. bisogna avvisare immediatamente il dirigente movimento che provvederà al presenziamento dello stesso con apposito custode ed avviserà i treni con modulo di prescrizione.

Il macchinista deve fermare il treno prima del P.L. in ogni caso quando:

- il segnale di controllo indica “Fermate prima del PL”;
- impiega più di 4 minuti nel percorrere il tratto dal punto d’attivazione fino al PL;
- si ferma in un punto compreso fra il posto di custodia del PL ed il PL protetto dal custode stesso.

Il macchinista, dopo essersi fermato prima del PL, darà il segnale “Attenzione” (*vedi punto C.5.1*) e, se il passaggio a livello è libero, lo attraverserà con cautela con tutto il treno, e successivamente proseguirà a velocità normale.

B.5. I segnali per la velocità massima ammessa della linea

La velocità massima ammessa è quella che, in una linea o in un tratto di linea, è prescritta relativamente agli elementi geometrici della linea, alle condizioni tecniche della linea, al suo attrezzaggio e alle caratteristiche tecniche del treno.

B.5.1 Segnali indicatori di velocità massima ammessa dalla linea

I segnali indicatori di velocità massima ammessa dalla linea indicano i punti di variazione della velocità massima della linea.

I segnali indicatori di velocità massima ammessa dalla linea sono costituiti da tabelle rettangolari gialle con riportati tre, due o un numero, che rappresentano la velocità ammessa del treno espressa in km/h.

Segnale: “Variazione della velocità di linea a ... km/h”

Su tabelle rettangolari gialle con bordi in nero tre, due o un numero in nero (vedi immagine 26a, 26b e 26c).



immagini 26a, 26b e 26c

Il segnale “Variazione della velocità di linea a ... km/h” è posizionato nel punto dal quale in poi la linea consente la velocità indicata per i vari tipi di treni. Quando la velocità varia da una più bassa ad una più alta il macchinista deve rispettare quella più bassa finché non supera con tutto il treno il segnale di “Variazione della velocità di linea a ... km/h”.

Sui segnali a tre numeri la velocità indicata con il numero superiore vale per i treni con assetto variabile, quella intermedia vale per i treni leggeri e quella inferiore vale invece per tutti gli altri treni.

Sui segnali a due numeri la velocità superiore vale per i treni con assetto variabile e per quelli leggeri, mentre quella inferiore vale per tutti gli altri treni.

Sui segnali con un numero la velocità indicata vale per tutti i treni.

Se la velocità massima del treno è inferiore a quella ammessa dal segnale il macchinista deve rispettare la prima.

I segnali “Variazione della velocità di linea a ... km/h” si posizionano nei punti di variazione della velocità di linea su appositi stanti o su altre strutture della rete.

B.5.2 I segnali di avviso agli indicatori di velocità massima ammessa dalla linea

I segnali di avviso agli indicatori di velocità massima ammessa dalla linea si usano come preavvisi al segnale principale solamente quando la velocità massima della linea diminuisce con uno scarto pari o superiore a 20 km/h.

Segnale : “Avviso di variazione della velocità di linea a.....km/h”

Tabelle gialle a forma di trapezio con bordi neri e tre, due o un numero in nero (vedi immagine 27a, 27b e 27c).



immagini 27a, 27b e 27c

Se il segnale di “Avviso di variazione della velocità di linea a ... km/h” è posizionato in precedenza ad un bivio viene integrato con una freccia nera sopra la tabella stessa che indica la linea per la quale il segnale vale. (vedi immagine 28a, 28b e 28c).



immagini 28a, 28b e 28c

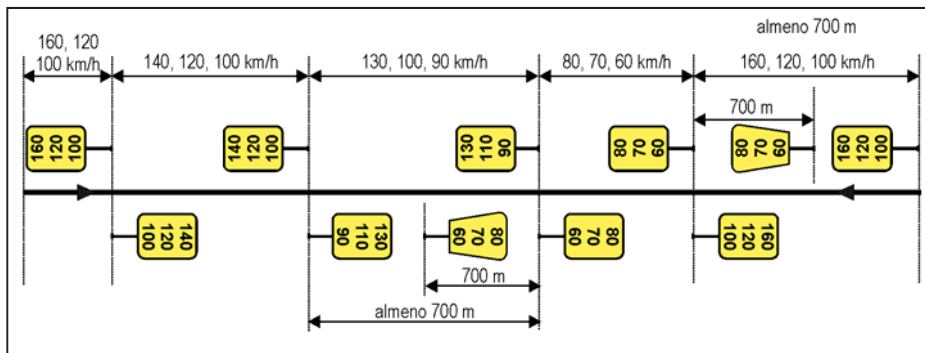
Il segnale “Avviso di variazione della velocità a ... km/h” significa che bisogna adeguare la velocità in modo tale che il treno proseguirà dal segnale “Variazione della velocità” alla velocità prescritta da quest’ultimo segnale.

I numeri hanno lo stesso significato, per quanto riguarda la tipologia di treno, dei segnali di “Variazione della velocità a ... km/h”.

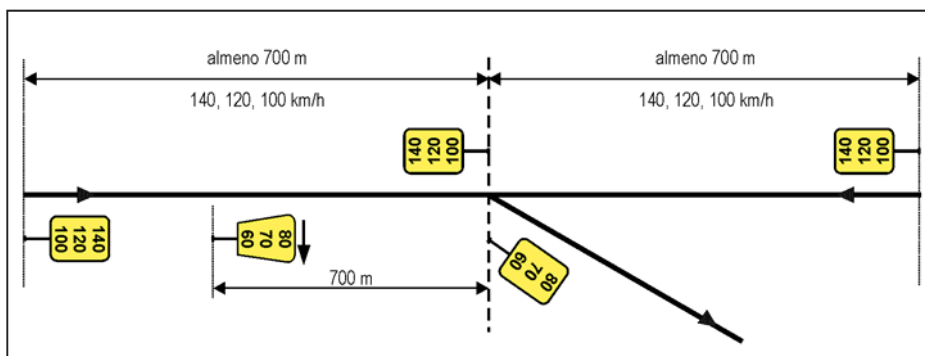
Il segnale di avviso alla variazione della velocità di linea va posizionato 700 metri prima del segnale per il quale fa da avviso. Se il punto di variazione della velocità è posto subito dopo il deviativo di uscita o su un binario di stazione, il segnale di avviso deve essere posizionato prima del deviativo di ingresso.

B.5.3 Esempi grafici di posizionamento dei segnali di avviso e di variazione della velocità massima

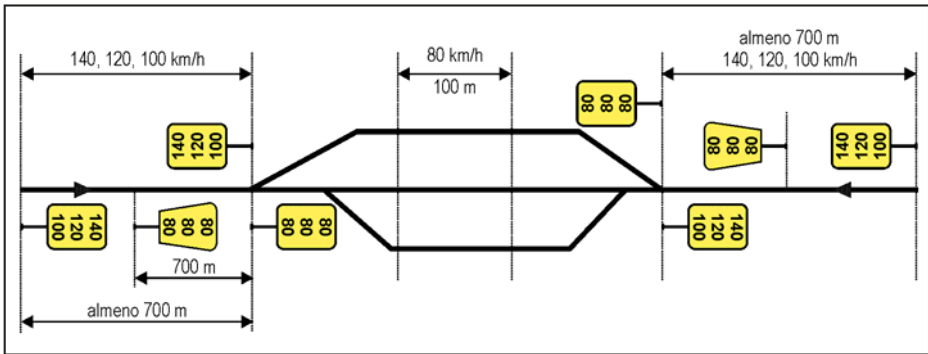
1) In piena linea



2) Nel bivio



3) In stazione



B.6. Segnali del personale di linea

Con “segnali del personale di linea” si intendono i segnali di pericolo e quelli di rallentamento.

I segnali del personale di linea sono di tipo trasportabile o a mano.

I segnali di tipo trasportabile del personale di linea sono:

- il segnale di arresto;
- i segnali di rallentamento;
- il segnale di fine rallentamento (revoca).

I segnali a mano sono la bandiera ed il fanale di segnalamento.

B.6.1 Segnale di arresto”

Il segnale di arresto indica l'interruzione del binario in un determinato punto per guasto, rottura, per lavori sul binario stesso, occupazione con rotabili oppure per altre ragioni tecniche.

Il treno, la manovra o il carrello devono fermarsi prima del segnale “Fermati”.

Segnale: “Fermati”

Vela circolare di colore rosso con bordo bianco rivolta verso il treno (vedi immagine 29a)

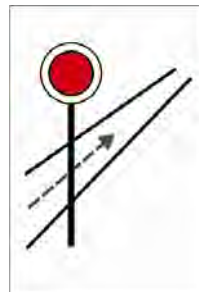
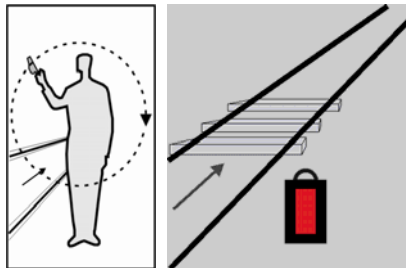


immagine 29a

Segnale: "Fermati"

di giorno ruotare in maniera circolare il braccio teso con in mano una bandiera oppure un oggetto qualsiasi;

di notte collocare un fanale con luce rossa (vedi immagine 29b e 29c)



immagini 29b e 29c

Il segnale "Fermati" significa che il macchinista deve azionare la frenatura d'urgenza in modo che il treno, la manovra o il carrello si arrestino quanto prima perché la via non è libera.

Il segnale d'arresto si espone a distanza di frenatura dal punto in cui vi è l'ostacolo da entrambe le direzioni.

Tale segnale deve restare esposto per tutto il tempo in cui esista l'impedimento anche se non vi è alcuna circolazione. Va tolto solamente quando è rimosso l'ostacolo o eliminato l'impedimento.

B.6.2 Segnali di rallentamento

I segnali di rallentamento indicano un tratto della linea o del binario sul quale bisogna procedere a velocità ridotta a causa di guasti, danneggiamenti o altre cause.

Il segnale "Avviso di rallentamento" indica il punto dal quale bisogna cominciare a adeguare la velocità per proseguire dal segnale "Inizio rallentamento" alla velocità indicata dal segnale stesso.

Segnale: "Avviso di rallentamento"

Vela circolare gialla con bordo bianco, rivolta verso il treno (vedi immagine 30a).

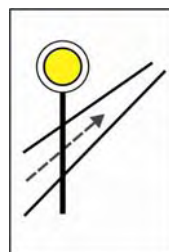
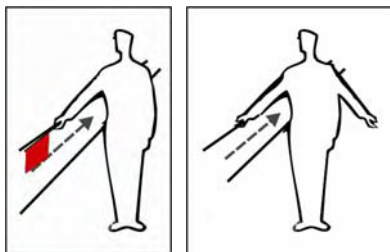


immagine 30a

Segnale a mano: “Avviso di rallentamento”

di giorno:

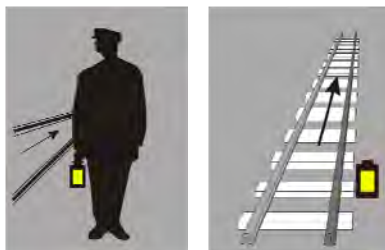
una bandiera rossa inclinata verso il basso (vedi immagine 30b), oppure entrambe le braccia aperte, ferme ed inclinate verso il basso di 45° (vedi immagine 30c).



immagini 30b e 30c

di notte:

fanale a mano con luce gialla rivolto verso il treno (vedi immagine 30d) oppure appoggiato al suolo accanto al binario (vedi immagine 30e).



immagini 30d e 30e

Segnale: “inizio rallentamento”

è costituito da una tavola nera con numeri bianchi dipinti o rifrangenti (vedi immagine 31).

Il segnale “Inizio rallentamento” indica il punto dal quale bisogna proseguire con la velocità indicata dal segnale stesso. Il macchinista deve adeguare la velocità imposta dal segnale di inizio rallentamento prima di aver raggiunto il segnale stesso.



immagine 31

Sulle linee a semplice binario si può esporre il segnale di inizio rallentamento anche sull'altro lato del segnale di fine rallentamento. In questo caso il segnale di “fine rallentamento” deve essere posizionato sul lato sinistro del binario rispetto alla marcia del treno.

B.6.3 Segnale di fine rallentamento (revoca)

Il segnale di fine rallentamento (revoca) serve ad indicare il punto ove termina il rallentamento oppure serve a revocare un segnale di fermata esposto sul binario attiguo.

Segnale: "Fine rallentamento" (revoca)

vela circolare verde con bordo bianco, posizionata accanto al binario (vedi immagine 32).

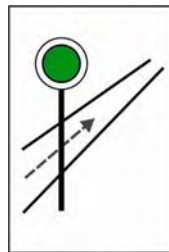


immagine 32

Se i segnali di rallentamento o di revoca (rosso, giallo, verde) sono rifrangenti non serve illuminarli.

Quando il segnale di fine rallentamento (*revoca*) è posto alla fine di un tratto sottoposto a rallentamento, segnala il punto esatto ove il rallentamento cessa. Il macchinista può cominciare ad accelerare solamente quando supera con l'ultimo veicolo il segnale di fine rallentamento.

B.6.4 Esempi di segnalamento delle fermate per ostacoli e dei rallentamenti

B.6.4.1 Esempio di segnalamento di binario interrotto su linea a semplice binario



B.6.4.2 Esempio di segnalamento di rallentamento su linea a semplice binario



B.6.4.3 Esempi di segnalamento di rallentamenti contigui su linea a semplice binario

Il segnalamento di rallentamenti contigui dipende da come si susseguono i rallentamenti rispetto alla direzione di marcia del treno e dalla lunghezza dei rallentamenti stessi.

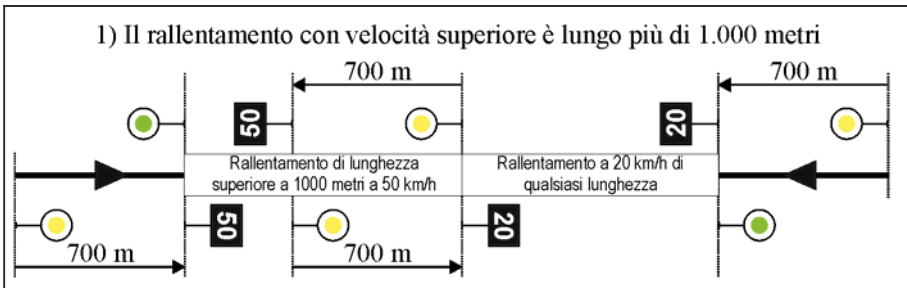
1. Se il rallentamento con la velocità più elevata è più lungo di 1000 metri, si segnala ciascun rallentamento come segue (vedi esempio 1)):

a) se i rallentamenti si susseguono in maniera che il treno incontra prima il rallentamento con la velocità più alta e dopo quello con la velocità più bassa si segnalano così:

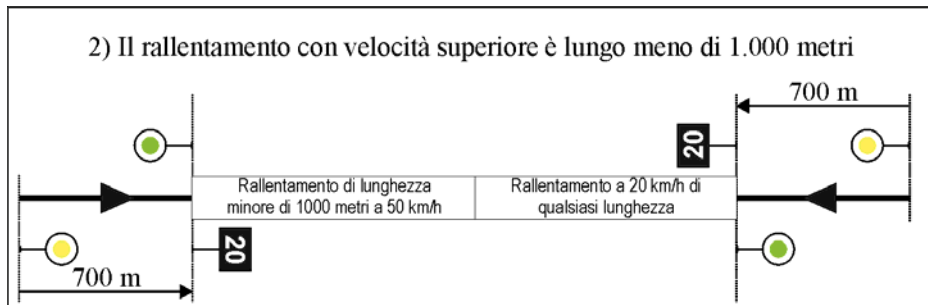
- 700 metri prima del rallentamento con velocità più elevata si posiziona il segnale "Avviso rallentamento";
- il segnale "Inizio rallentamento" con velocità più elevata va posto all'inizio del tratto di binario sottoposto a rallentamento con velocità più elevata;
- 700 metri prima del rallentamento con velocità più bassa si posiziona il segnale "Avviso di rallentamento";
- il segnale "Inizio rallentamento" con velocità più bassa va posto all'inizio del tratto di binario sottoposto a rallentamento con velocità più bassa;
- alla fine del rallentamento con velocità più bassa va posizionato il segnale di fine rallentamento.

b) se i rallentamenti si susseguono in maniera che il treno incontra prima il rallentamento con velocità più bassa e dopo quello con la velocità più alta si segnalano così:

- 700 metri prima del rallentamento con velocità più bassa si posiziona il segnale "Avviso rallentamento";
- il segnale "Inizio rallentamento" con velocità più bassa va posto all'inizio del tratto di binario sottoposto a rallentamento con velocità più bassa;
- alla fine del rallentamento con velocità più bassa va posizionato il segnale "Avviso di rallentamento";
- il segnale "Inizio rallentamento" con la velocità più alta va posizionato 700 metri dopo la fine del rallentamento con velocità più bassa;
- alla fine del rallentamento con la velocità più elevata va posizionato il segnale di fine rallentamento.



2. Se invece il rallentamento con la velocità più elevata è più corto di 1000 metri i rallentamenti contigui vanno segnalati come un unico rallentamento con la velocità più bassa (vedi esempio 2)).



B.7. Segnali indicatori

I segnali indicatori servono al personale di servizio e ad altre persone per richiamare l'attenzione su determinati punti, oggetti, segnali di linea, di stazione e posti di servizio, dove devono attenersi alle norme regolamentari.

B.7.1 Traverse limite

Segnale indicatore: "Traversa limite"

oggetto a forma di traversa di colore bianco con gli estremi dipinti di nero (vedi immagine 33).

Il segnale "Traversa limite" indica il punto di fermata o il limite per lo stazionamento dei rotabili in maniera che non invadano la sagoma del binario attiguo. Funge anche da limite tra due binari confluenti.



immagine 33

B.7.2 Avvisatori portatili di linea

Il segnale portatile di lavori in corso sulla linea avvisa il macchinista della presenza di una squadra o di un cantiere sulla linea.

Segnale: “Lavori in corso”

tabella di forma ovale con disegnato un lavoratore e stante a fasce bianche e rosse (vedi immagine 34).

Il macchinista deve dare il segnale “Attenzione” - ripetuti lunghi fischi mentre si sta avvicinando alla squadra od al cantiere - in maniera che i lavoratori si possano spostare in tempo. Ciò vale anche per le manovre ed i carrelli.

Il segnale “Lavori in corso” va posizionato almeno 500 metri prima del cantiere o della squadra di lavoro.



immagine 34

B.7.3 Segnalazione d’ostacoli fissi in prossimità del binario

Tale segnale serve ad evidenziare ostacoli fissi che sono posti a distanza ridotta dalla normale sagoma limite del binario.

Segnale: “Ostacolo a distanza ridotta dalla sagoma limite”

Fascia di colore bianco con linea rossa a zig-zag e sommità di colore nero (vedi immagine 35).

Il segnale “Ostacolo a distanza ridotta dalla sagoma limite” può essere disegnato sull’ostacolo stesso oppure inserito nelle immediate vicinanze dell’ostacolo stesso.



immagine 35

B.7.4 Punto di fermata

Segnale “Punto di fermata”

tavola nera rettangolare verticale con lettera “S” bianca (vedi immagine 36).

Il segnale “Punto di fermata” viene collocato nelle stazioni, nei posti di servizio e nelle fermate, dove occorre indicare ai treni viaggiatori il punto di fermata.

Deve essere collocato sul marciapiede per il quale ha valore. Il treno deve pertanto fermarsi in modo che i viaggiatori possano salire e scendere in sicurezza.



immagine 36

B.7.5 Segnale per richiamare l'attenzione in linea

Segnale "Attenzione, passaggio a livello"

picchetto colorato a fasce alternate bianche e rosse (vedi immagine 37).

Il segnale viene installato alla distanza di 500 metri prima dei passaggi a livello senza barriere, con semibarriere o con segnali stradali luminosi che annunciano l'arrivo del treno.

Il segnale si installa sul lato destro del binario.

Il segnale "Attenzione, passaggio a livello" richiama l'attenzione del macchinista, il quale deve emettere, in vicinanza di questa indicazione, il segnale "Attenzione" (fischio) che deve essere ripetuto fintantoché non si impegna l'attraversamento, in modo da avvisare coloro che sono presenti sulla strada, che il treno si sta avvicinando al passaggio a livello.

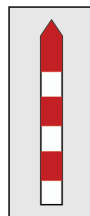


immagine 37

B.7.6 Indicatori di pendenza

La lunghezza e il grado di pendenza della linea (discesa, salita e piano) sono evidenziati con gli indicatori di pendenza.

Gli indicatori di pendenza segnalano la lunghezza in metri dei tratti di discesa e salita e la loro pendenza in millesimi (vedi gli esempi delle immagine 38a, 38b e 38c).



immagine 38a

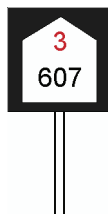


immagine 38b



immagine 38c

Immagine 38a – dal segnale in poi per una lunghezza di 1520 metri la linea ha una pendenza del 5‰.

Immagine 38b – dal segnale in poi per una lunghezza di 607 metri la linea ha una salita del 3‰.

Immagine 38c – la linea è dal segnale in poi per una lunghezza di 1000 metri in orizzontale.

B.7.7 Cippi chilometrici e cippi ettometrici

I cippi chilometrici (vedi immagine 39a) e quelli ettometrici (vedi immagine 39b) indicano le progressive chilometriche e sono posti ad una distanza di 100 metri l'uno dall'altro. Sono posti alternativamente alla destra ed alla sinistra del binario (vedi immagine 39c).

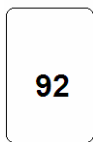


immagine 39a

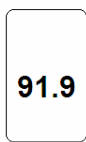


immagine 39b

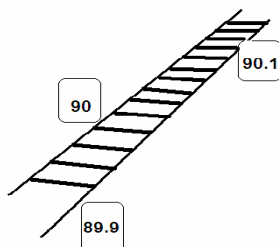


immagine 39c

B.8. Mezzi di telecomunicazione nella stazione di Nova Gorica

B.8.1 Apparecchiature fax

Nella stazione di Nova Gorica si trova un apparecchio telefax per la ricezione e la spedizione di telegrammi. Il numero di telefax è 00 386 5 296 38 20.

B.8.2 Apparecchiature telefoniche

La stazione di Nova Gorica è collegata alla rete telefonica ferroviaria.

In ufficio movimento vi sono due apparati telefonici ad uso dei dirigenti con i seguenti numeri 63 934 e 63 935 (accessibili dalla rete telefonica SŽ).

A questi due apparati sono altresì collegate in maniera diretta le linee Nova Gorica – Gorizia Centrale con il dirigente di Gorizia Centrale e la linea Nova Gorica - Vrtojba con i relativi apparecchi telefonici, chiusi a chiave nei relativi armadietti. Per tutti gli armadietti serve la chiave del tipo SŽ00T reperibile presso il gestore dell'infrastruttura SŽ.

In ufficio movimento vi è anche un apparecchio collegato con la centrale delle ferrovie italiane (FS 935-856-373).

C - ORGANIZZAZIONE ED ESERCIZIO DEL SERVIZIO MOVIMENTO

C.1. Gestione della circolazione e suddivisione dei lavori e dei compiti dei DM e dei deviatori

I posti di dirigente movimento sono due, più precisamente il dirigente interno e quello esterno. Anche i posti da deviatori sono due, uno nell'ambito del Posto Deviatori 1 (*lato Jesenice*) e l'altro in quello del Posto Deviatori 2 (*lato Vrtojba*).

C.1.1 omissis

C.1.2 omissis

C.1.3 omissis

C.2. Punto di regolare fermata dei treni

Treni passeggeri

I treni passeggeri si devono fermare con la testa in prossimità del punto in cui li sta attendendo il dirigente movimento. Questi deve stare attento che il treno si fermi in prossimità del marciapiedi in maniera da consentire ai passeggeri salite e discese sicure.

I treni passeggeri provenienti da e diretti a Gorizia Centrale vanno istradati sia in entrata che in uscita sui binari liberi n. 1, 2 e 3.

Treni merci:

Tutti i treni merci, indifferentemente dalla loro provenienza, si devono fermare alla fine del binario di ricevimento in maniera da lasciare libere le traverse limite anche dei binari attigui.

C.3. Composizione dei treni

Nella stazione di Nova Gorica sono responsabili della corretta composizione e rielaborazione, sia completa sia parziale (manovra) del treno, i lavoratori delle imprese ferroviarie di trasporto.

I treni diretti a Gorizia Centrale sono composti in base alle normative FS, all'orario di servizio ed alle variazioni dell'orario di servizio.

Nel tratto di linea Nova Gorica – Gorizia Centrale la lunghezza massima ammessa è di 500 metri, il peso assiale ammesso è di 200 kN (*20 t/asse*), il peso per metro corrente invece di 64 kN (*6,4 t/metro*) - *corrispondente alla C₂*.

Nella composizione bisogna in particolar modo tener conto delle lunghezze dei singoli treni, che sono state concordate e diramate per ogni Orario di servizio.

Nella composizione e circolazione dei treni con trasporti eccezionali bisogna attenersi alle condizioni di inoltro per ogni singolo treno ed anche alle condizioni di sicurezza sia generiche che specifiche.

Il dirigente movimento deve essere avvisato per tempo dal formatore dell'impresa ferroviaria della presenza di trasporti eccezionali in maniera che il DM possa prendere i provvedimenti del caso, specialmente quelli in materia di sicurezza del trasporto eccezionale.

C.4. Licenziamento dei treni

Il licenziamento dei treni viene eseguito dal DM di Nova Gorica rispettando le norme del punto C.5.2.

C.5. Segnali ad uso del personale dei treni e quelli del personale di stazione

C.5.1 Segnali del personale di condotta

Il macchinista impartisce ordini o avvisa il personale di accompagnamento, di stazione e quello di linea, ed anche altre persone, con i segnali del personale di condotta.

I segnali del personale di condotta vanno dati con il fischio o con la sirena del mezzo di trazione o dei carrelli motore per scopi particolari.

Segnale: "Attenzione"

un fischio prolungato: (■■■■■).

Il segnale: "Attenzione" va dato:

- quando bisogna avvisare dell'arrivo di un treno o carrello e bisogna spostarsi dal binario;
- prima dei segnali per richiamare l'attenzione in linea (*punto B.7.5*);
- prima degli avvisatori portatili di linea (*punto B.7.2*);
- prima dei passaggi a livello in caso di guasti dei dispositivi di protezione dei passaggi a livello;
- prima di entrare e quando si esce dalle gallerie;
- spesso nei casi in cui vi sia visibilità ridotta per condizioni atmosferiche avverse;
- in tutti gli altri casi in cui bisogna avvisare che sta arrivando il treno.

Segnale: "Pericolo, frena immediatamente"

almeno cinque fischi corti in rapida successione: (●●●●●).

Il segnale: "Pericolo, frena immediatamente" è dato dal macchinista:

- quando si deve, per un qualsiasi motivo, fermare immediatamente il treno;
- quando deve, in caso di pericolo, avvisare anche un altro macchinista della presenza di un segnale d'arresto a mano "Ferma" che non era stato precedentemente rispettato;
- quando riceve una richiesta di dare tale segnale.

C.5.2 Segnali per il licenziamento dei treni

Prima che il DM della stazione di Nova Gorica disponga l'itinerario di partenza per il treno, il personale del treno (di condotta e di accompagnamento) deve eseguire tutte le operazioni tecniche e commerciali necessarie e quindi comunicare al dirigente che il treno è pronto a partire (1).

Quando è stato predisposto l'itinerario di partenza per il treno ed il segnale di partenza comune mostra un aspetto di via libera, il dirigente movimento di Nova Gorica dà l'autorizzazione al movimento del treno con il segnale "Autorizzazione alla partenza" (vedi immagine 40 e 41).

Segnale: "Autorizzazione alla partenza"

di giorno:

il DM alza la paletta verso l'alto con i due lati rivolti verso la testa e verso la coda del treno (vedi immagine 40).

di notte:

il DM alza la luce verde rivolta verso la testa del treno (vedi immagine 41).



immagine 40



immagine 41

D - MANOVRE

D.1. Generalità

Viene considerata manovra ogni spostamento di rotabili, che non sia treno, sullo stesso binario o da un binario all'altro. L'attività di manovra comprende anche lo sgancio e l'aggancio di rotabili, rallentamento e fermata della corsa, immobilizzazione di rotabili e lavori di dirigenza e sorveglianza della manovra stessa. Fa parte della manovra anche lo spostamento di un treno per liberare la traversa limite o per qualsiasi altro motivo dopo l'arrivo.

D.2. Manovra dei treni e delle locomotive

Nella stazione di Nova Gorica le operazioni di manovra dei treni e delle locomotive vengono svolte da una squadra di manovra fissa.

Le manovre vengono autorizzate dal DM esterno in accordo con quello interno sia a voce sia con permesso scritto per manovre.

Nella stazione di Nova Gorica ogni movimento di manovra deve essere accompagnato.

(1): *Il segnale di "pronti" previsto dal Regolamento sui Segnali RFI deve essere dato dal personale di scorta, quando presente, partendo dalla coda verso la testa del treno. Il segnale deve essere rivolto direttamente al macchinista il quale, prima di partire, deve ricevere sia tale segnale sia l'ordine di partenza dato dal dirigente movimento.*

D.3. Limite delle manovre

Il segnale limite delle manovre indica il punto fino al quale sono consentite le manovre.

Segnale: "Limite delle manovre"

palo a righe bianche e azzurre (vedi immagine 42)



immagine 42

Con il segnale "Limite delle manovre" è individuato il punto fino al quale sono consentite le manovre dalla stazione verso la piena linea o dall'ambito della stazione verso l'ambito della trazione (*Deposito Locomotive*) e viceversa.

Si può autorizzare una manovra oltre il picchetto limite delle manovre solamente con specifica prescrizione.

Il segnale di limite delle manovre deve essere posto tra il primo deviatoio di ingresso in stazione ed il segnale di ingresso in un punto da dove si manovra abitualmente.

Nella stazione di Nova Gorica, lato Jesenice, è posto al km 87+696 alla destra del binario in direzione d'uscita e dista 94 m dal segnale d'ingresso e 284 m dal deviatoio estremo della stazione.

Nella stazione di Nova Gorica lato Vrtojba è posto al km 89+729 alla destra del binario in direzione d'uscita e dista 40 m dal segnale d'ingresso e 436 m dal deviatoio estremo della stazione.

D.4. Segnali del personale di manovra: scopi ed impieghi

Con questi segnali si comanda la direzione, la velocità e la fermata delle manovre.

Segnale: "Avanti"

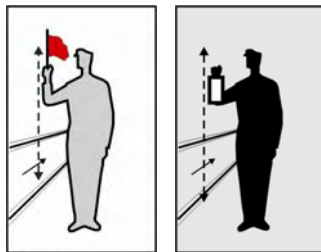
di giorno:

bandiera di segnalazione mossa verticalmente su e giù (vedi immagine 43a) ed un fischio lungo



di notte:

fanale con luce bianca mosso verticalmente su e giù (vedi immagine 43b) ed un fischio lungo



immagini 43a e 43b

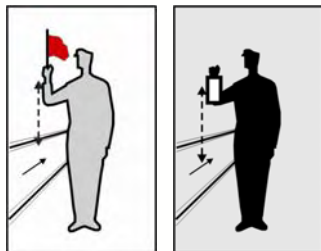
Segnale: "Avanti piano"

di giorno:

piccolo movimento della bandiera in verticale (vedi immagine 44a), ed un fischio corto: (●).

di notte:

piccolo movimento del fanale con luce bianca in verticale (vedi immagine 44b), ed un fischio corto: (●).



immagini 44a e 44b

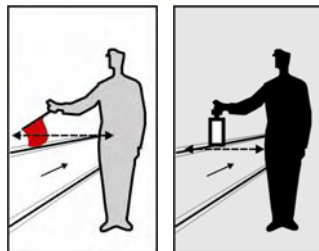
Segnale: "Indietro"

di giorno:

movimento orizzontale della bandiera (vedi immagine 45a) e due fischi lunghi: (■■■■ ■■■■).

di notte:

movimento orizzontale del fanale con luce bianca (vedi immagine 45b), e due lunghi fischi:



immagini 45a e 45b

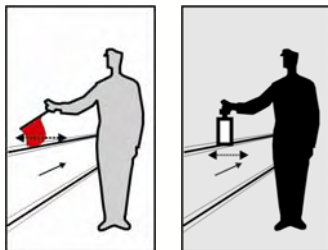
Segnale: "Indietro piano"

di giorno:

piccolo movimento orizzontale della bandiera (vedi immagine 46a) e due fischi brevi: (●●).

di notte:

piccolo movimento orizzontale del fanale con luce bianca (vedi immagine 46b) e due fischi brevi:



immagini 46a e 46b

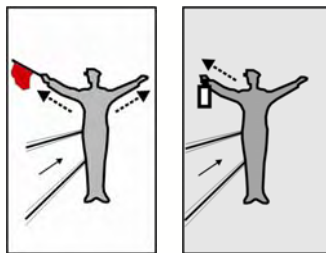
Segnale: "Colpo di manovra"

di giorno:

bandiera mossa alzando di scatto entrambe le braccia verso l'alto (vedi immagine 47a) con un fischio breve ed uno lungo: (● ██████).

di notte:

fanale con luce bianca mosso alzando di scatto verso l'alto il solo braccio che regge il fanale (vedi immagine 47b) con un fischio breve ed uno lungo: (● ██████).



immagini 47a e 47b

Segnale: "Rallentare"

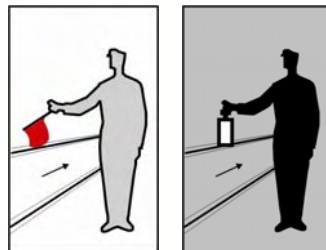
di giorno:

tenere la bandiera ferma inclinata verso il basso (vedi immagine 48a) ed un fischio lungo e modulato:



di notte:

tenere il fanale con luce bianca all'altezza del petto (vedi immagine 48b) ed un fischio lungo e modulato:



immagini 48a e 48b

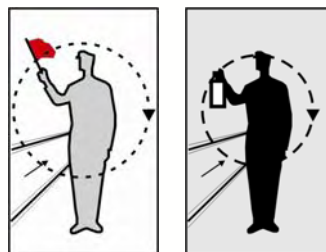
Segnale: "Ferma"

di giorno:

bandiera ruotata con movimento circolare di 360° (vedi immagine 49a) e più (minimo cinque) fischi brevi: (● ● ● ● ●).

di notte:

fanale con qualsiasi luce ruotato con movimento circolare di 360° (vedi immagine 49b) e più (minimo cinque) fischi brevi: (● ● ● ● ●).



immagini 49a e 49b

I segnali per i movimenti di manovra possono essere dati anche via radio specificando il nome del singolo segnale di manovra.

Con i segnali “Avanti” o “Avanti piano” si ordina l’inizio del movimento di manovra:

- per i mezzi di trazione con una cabina di guida s’intende per “movimento in avanti” quando la parte più lunga del mezzo è davanti ed in direzione del movimento di manovra;
- per i mezzi con due cabine di guida, il “movimento in avanti” è definito rispetto alla cabina che è utilizzata per comandare il locomotore con cui si esegue la manovra;
- per i mezzi che hanno la cabina di guida in mezzo bisogna mettersi d’accordo per la direzione di manovra volta per volta oppure accordarsi sulle manovre verbalmente.

I segnali: “Indietro” e “Indietro piano” vanno dati nel caso si ordini un movimento di manovra nella direzione opposta al segnale di manovra “movimento in avanti”.

I segnali: “Avanti piano” e “Indietro piano” vanno dati nel caso si debbano avvicinare od allontanare due o più rotabili ravvicinati in maniera che sia possibile sganciarli od agganciarli.

Con il segnale “Colpo di manovra” si ordina un particolare movimento di manovra, quando si spingono i carri sganciati fino ad un determinato punto.

Con il segnale “Rallentare” si ordina al macchinista di ridurre la velocità e che deve attendersi il segnale “Ferma”. Prima di dare il segnale “Ferma”, va dato il segnale “Rallentare”, *tranne in caso di emergenza*.

Con il segnale “Ferma” si ordina l’arresto del treno o della manovra.

Nel caso in cui si deve ordinare la continuazione della corsa di un treno va dato il segnale “Movimento in avanti”.

In caso di necessità anche altri lavoratori delle ferrovie possono utilizzare i segnali di manovra.

E - ESECUZIONE DELLE PROVE FRENO E LORO SEGNALAMENTO

E.1. Esecuzione delle prove freno

La stazione non è attrezzata con impianto specifico per l'esecuzione delle prove freno pertanto le prove freno vanno sempre eseguite con le locomotive.

Le prove freno complete e ridotte si eseguono per tutti i treni con la loro locomotiva. Le prove freno vengono eseguite dai verificatori ovvero da un lavoratore appositamente delegato dall'impresa ferroviaria di trasporto.

I verificatori devono essere avvisati della circolazioni dei treni ordinari come anche delle variazioni con apposito estratto dell'orario di servizio.

Per l'applicazione della sicurezza personale dei verificatori della stazione di Nova Gorica nell'espletamento delle loro funzioni si devono rispettare le condizioni elencate :

- dell'inizio della visita tecnica o della prova freno il verificatore deve avvisare il DM esterno della stazione di Nova Gorica verbalmente e per iscritto in un registro particolare “delle evidenze” (bilingue), dove scrive la data e l'ora di inizio della verifica ovvero della prova freno.
- durante la verifica tecnica, le riparazioni o la prova freno il treno deve restare immobile,
- nel caso in cui particolari specificità del lavoro lo richiedano il verificatore può chiedere al DM esterno l'interruzione di binari attigui a quello su cui lavora.
- alla fine della visita tecnica o della prova freno il verificatore deve scrivere la data e l'ora di conclusione della visita o della prova nell'apposito registro “delle evidenze”.

Se il treno circola come da Orario di Servizio ovvero se il verificatore è già stato avvisato delle variazioni all'orario di servizio sarà sua premura iniziare per tempo la visita tecnica ovvero la prova freno.

E.2. Segnali per le prove freno

Il personale che esegue le prove freno dei treni e delle manovre comunicano con i seguenti segnali:

Segnale : “Chiamata per la prova freno”

tre fischi corti ed uno lungo (● ● ● ■■■■■).

Segnale: "Frena"

di giorno: congiungere le mani sopra la testa rivolti verso il mezzo di trazione (vedi immagine 50a).

di notte: alzare il fanale con luce bianca fino all'altezza della testa compiendo mezzo cerchio e dopo portarlo verticalmente giù fino alla posizione iniziale (vedi immagine 50b).



immagine 50a



immagine 50b

Segnale: "Sfrena"

di giorno: muovere il braccio in semicerchio sopra la testa (vedi immagine 51a).

di notte: muovere il fanale con luce bianca in semicerchio sopra la testa (vedi immagine 51b).



immagine 51a

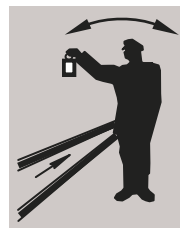


immagine 51b

Segnale: "Prova freno conclusa"

di giorno: alzare la mano in alto (vedi immagine 52a).

di notte: alzare il fanale con luce bianca in alto (vedi immagine 52b).



immagine 52a

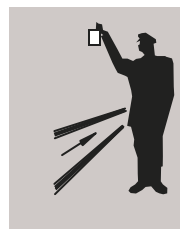


immagine 52b

F - PARTICOLARITÀ DELLA STAZIONE INTERMEDIA DI VRTOJBA

F.1. Tipo di stazione

F.1.1 Riguardo l'espletamento del servizio

La stazione di Vrtojba è stazione intermedia sulla linea di confine Nova Gorica – Gorizia Centrale. La stazione di controllo è quella di Nova Gorica.

F.1.2 omissis

F.1.3 omissis

F.2. Apparecchiature tecniche della stazione, dei binari ed altre nella stazione di Vrtojba

F.2.1 Divisione dei gruppi dei binari, dei binari, il loro uso e lunghezza

Vedi nota (1).

F.2.2 omissis

F.2.3 omissis

F.3. Collegamenti di sicurezza nella stazione di Vrtojba

F.3.1 Modalità di protezione nella stazione di Vrtojba

La stazione è munita di segnali luminosi d'ingresso e d'uscita e di due segnali d'avviso non accoppiati.

I segnali principali *incontrati dai treni che assicurano il traffico ferroviario di confine fra le stazioni di Nova Gorica e Gorizia C.le* sono a quattro luci.

I segnali di ingresso lato Nova Gorica e lato confine di Stato sono a due significati, tutti gli altri (*segnali di uscita*) sono ad un significato.

Il segnale di uscita lato Italia ed entrambi i segnali di ingresso possono assumere anche l'aspetto di "Marcia a vista" (*vedi immagine 60*).

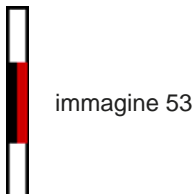
(1): *Nella stazione di Vrtojba, il binario normale di circolazione dei treni che assicurano il traffico ferroviario di confine è il 3° binario (binario di corsa). Qualora eccezionalmente uno dei suddetti treni dovesse essere ricevuto in binario deviato (2° binario), dovrà essere consegnata allo stesso apposta prescrizione di entrare ed uscire alla velocità massima di 20 km/h.*

F.3.2 Segnali fissi nella stazione di Vrtojba

F.3.2.1 Segnali di ingresso

Il segnale principale della stazione Vrtojba lato Nova Gorica funge contemporaneamente da segnale di protezione (*segnale che protegge esclusivamente un bivio, fermata, ecc.*) per la direzione di Sežana e da segnale di ingresso per Vrtojba (*verso il confine di Stato*).

La parte sinistra dello stante è a fasce bianche e nere (non segnala l'aspetto del successivo segnale principale per la direzione di Sežana) mentre la parte destra presenta fasce bianche e rosse (segnala l'aspetto del successivo segnale principale per la direzione di Vrtojba) (vedi immagine 53).



Il segnale di ingresso lato Italia è privo del relativo segnale di avviso.

Gli aspetti mostrati dai segnali di ingresso della stazione di Vrtojba sono:

Segnale: "Via impedita"

Una luce rossa fissa (vedi immagine 54)

Il segnale con l'aspetto "Via impedita" significa che il macchinista deve fermare il treno senza oltrepassarlo.



immagine 54

Segnale: "Via libera"

Una luce verde fissa (vedi immagine 55).

Il segnale con aspetto "Via libera" che protegge un gruppo di scambi, significa che si può oltrepassare tale gruppo senza limitazioni di velocità fino al successivo segnale principale.



Immagine 55

Segnale: “Cautela, il successivo segnale è a via impedita”

Una luce gialla fissa (vedi immagine 56).

Il segnale “Cautela, il successivo segnale è a via impedita”, mostrato dal segnale di ingresso lato Italia, significa che si può transitare sul gruppo scambi con la velocità prevista nella fiancata dell'orario di servizio e che il successivo segnale è a “Via impedita”.



immagine 56

Segnale: “Velocità ridotta, il successivo segnale è a via impedita”

Una luce gialla lampeggiante con sotto una luce gialla fissa (vedi immagine 57).

Il segnale “Velocità ridotta, il successivo segnale è a via impedita”, mostrato dai segnali di ingresso, significa che si deve transitare sul gruppo scambi protetto con velocità ridotta, prescritta nell'orario di servizio o nella tabella indicatrice di velocità (1) ed il successivo segnale è a “Via impedita” e occorre regolare la marcia in modo da arrestare il treno prima di tale segnale.



immagine 57

Segnale: “Velocità ridotta, il successivo segnale mostra «via libera» o «cautela»”

Una luce gialla lampeggiante con sotto una luce verde fissa (vedi immagine 58).

Il segnale “Velocità ridotta, il successivo segnale mostra «via libera» o «cautela»”, mostrato dal segnale di ingresso lato Nova Gorica, significa che si deve transitare sul gruppo scambi protetto con velocità ridotta, prescritta nell'orario di servizio o nella tabella indicatrice di velocità (1), e che il successivo segnale principale mostra “Via libera” o “Cautela” e il treno può transitare sul gruppo di scambi protetto dal successivo segnale principale a velocità normale qualora il segnale non sia munito di un ulteriore segnale che dia indicazioni diverse (2).



immagine 58

(1): Nel tronco di linea fra il confine di Stato e la stazione di Nova Gorica i segnali non sono attrezzati con tabelle indicatrici di velocità e la velocità ridotta è quella stessa di linea riportata in FO per quel punto.

(2): es.: tabella indicatrice di velocità (vedi nota (1)).

Segnale: “Velocità ridotta, il successivo segnale mostra «velocità ridotta»”

Una luce gialla lampeggiante con sotto una luce verde lampeggiante (vedi immagine 59).

Il segnale “Velocità ridotta, il successivo segnale mostra «velocità ridotta»”, mostrato dai segnali di ingresso, significa che si deve transitare sul gruppo scambi protetto con velocità ridotta, prescritta nell'orario di servizio o nella tabella indicatrice di velocità (1), e che il prossimo segnale principale mostra “Velocità ridotta” pertanto si deve regolare la marcia del treno in modo percorrere il gruppo di scambi protetto dal successivo segnale con la velocità ridotta indicata nell'orario di servizio o segnalata da una tabella indicatrice di velocità (1).



immagine 59

Segnale: “Marcia a vista”

Una luce rossa e sotto una luce gialla lampeggiante (vedi immagine 60).

Il segnale “Marcia a vista” sul segnale di ingresso si attiva quando il treno deve entrare in stazione con marcia a vista o su binario ingombro, oppure percorribile fino ad un determinato punto per occupazione della traversa limite dal lato opposto oppure in caso di guasto dell'apparato di sicurezza. In questi casi bisogna regolare la velocità in modo da fermare il treno davanti a qualsiasi ostacolo improvviso ed in ogni caso non superando la velocità di 20 km/h.



immagine 60

(1): Nel tronco di linea fra il confine di Stato e la stazione di Nova Gorica i segnali non sono attrezzati con tabelle indicatrici di velocità e la velocità ridotta è quella stessa di linea riportata in FO per quel punto.

F.3.2.3 | segnali d'avviso

Gli aspetti mostrati dal segnale di avviso della stazione di Vrtojba sono “Avviso di via impedita”, “Avviso di via libera” e “Avviso di via libera con velocità ridotta” (vedi punto B.3.2.2).

F.3.2.4 | segnali d'uscita

I segnali d'uscita autorizzano le partenze dai binari 2 e 3 e sono comuni a più binari.

Gli aspetti mostrati dai segnali di uscita della stazione di Vrtojba sono:

Segnale: “Via impedita”

Una luce rossa fissa (vedi immagine 61).

Il segnale di “Via impedita” significa che il macchinista non deve oltrepassarlo e deve fermare il treno prima del segnale con l'aspetto di “Via impedita”.



immagine 61

Segnale: “Via libera”

Una luce verde fissa (vedi immagine 62).

Il segnale “Via libera” che protegge un gruppo scambi, significa che si può oltrepassare tale gruppo senza limitazioni di velocità.



immagine 62

Segnale: “Velocità ridotta”

Una luce verde fissa e sotto di una luce gialla fissa (vedi immagine 63).

L'aspetto del segnale “velocità ridotta” possono assumerlo solamente i segnali ad un significato che proteggono un gruppo di scambi. Il segnale “velocità ridotta” significa che il treno può partire rispettando la riduzione di velocità riportata nell'orario di servizio o nella tabella indicatrice di velocità (1).



immagine 63

(1): Nel tronco di linea fra il confine di Stato e la stazione di Nova Gorica i segnali non sono attrezzati con tabelle indicatrici di velocità e la velocità ridotta è quella stessa di linea riportata in FO per quel punto.

Segnale: "Marcia a vista"

Una luce rossa fissa e sotto una luce gialla lampeggiante (vedi immagine 64).

Il segnale "Marcia a vista", mostrato sul segnale di uscita lato Italia, significa che bisogna oltrepassare il gruppo scambi con marcia a vista non superando 20 km/h, dopodiché proseguire a velocità normale. Il segnale "Marcia a vista" può essere attivato su un segnale di uscita solamente quando la sezione di blocco posta a valle del segnale sia libera e l'itinerario sia stato assicurato.



immagine 64

F.4. Organizzazione ed esercizio del servizio movimento nella stazione di Vrtojba

Nella stazione di Vrtojba vi è un solo posto da Dirigente Movimento. Il DM deve collaborare con quelli di Nova Gorica per assicurare gli itinerari di tutti i treni del collegamento Nova Gorica - Gorizia Centrale e viceversa.

Gli itinerari per i treni Nova Gorica - Gorizia Centrale/Gorica (FS) e viceversa sono predisposti dal DM di Vrtojba su richiesta del DM di Nova Gorica. Il DM di Nova Gorica deve accordarsi per la circolazione di ogni treno con quello di Gorizia Centrale secondo una procedura coordinata ed approvata.

Prima di ricevere un treno da Gorizia Centrale ovvero di ricevere il consenso per un treno per Gorizia Centrale il DM di Nova Gorica deve ottenere il nulla osta dal DM di Vrtojba.

Il DM di Vrtojba assicura l'itinerario (i segnali d'ingresso e d'uscita devono disporsi a "Via libera") e solamente a questo punto può trasmettere il fonogramma di nulla osta al DM di Nova Gorica. Il nulla osta a Nova Gorica garantisce che l'itinerario è stato assicurato e che i segnali d'ingresso ed uscita sono disposti su "Via libera" (1).

Durante il transito di treni da e per Vrtojba (Italia), non devono circolare treni sul tratto Nova Gorica – Volčja Draga (Prvačina) come anche non devono esservi movimenti di manovra e carrelli.

La stazione di Vrtojba è munita di telefono ferroviario (rete SŽ) con il numero 63914 collegato con la centrale telefonica di Nova Gorica oppure alla rete pubblica tramite lo 0.

(1): In caso di improvvisa disposizione a via impedita di un segnale principale di Vrtojba, si veda quanto riportato nel Cap. IV punto 4.

G - DISPOSIZIONI FINALI ED ALTRO

G.1. Comportamento in caso di eventi eccezionali

In caso di eventi eccezionali nella stazione di Nova Gorica o sul tratto di linea da Nova Gorica – Gorizia Centrale/Gorica bisogna fare tutto il possibile al fine di evitare ulteriori conseguenze!

Nazionalità diverse, la lingua o l'appartenere ad un'altra impresa non devono costituire ostacolo per evitare l'insorgere di eventi eccezionali o evitare ulteriori conseguenze di tali eventi!

Nel più breve tempo possibile bisogna avvisare dell'evento il DM di Nova Gorica sia a voce sia tramite telefono con il numero (rete SŽ) 63 934 (rete FS 935-856-373), ovvero tramite telefono pubblico con il numero + 386 5 29 63 934. Il DM dovrà poi diramare gli avvisi agli organi preposti ai soccorsi.

Se venissero coinvolti in eventi eccezionali lavoratori o mezzi delle imprese ferroviarie di trasporto entrambi i DM delle stazioni di confine di Nova Gorica e Gorizia C.le devono provvedere ad avvisare i Responsabili di tali Imprese.