



CIRCOLARE N. 32

OGGETTO: UBICAZIONE DEI SEGNALI FISSI.

ALLEGATI N°. 1

A tutte le Sezioni Lavori - Agli Uffici Impianti Elettrici e di Segnalamento di Torino - Milano - Venezia - Trieste - Genova - Bologna - Firenze - Roma - Napoli e Reggio Calabria.
Sig. Capo della Delegazione di Cagliari.

D'ora innanzi, nei nuovi impianti di segnalamento ed in occasione di rimaneggiamento o di sistemazione degli impianti esistenti, dovranno essere adottate, per quanto riguarda l'ubicazione dei segnali, fissi, le norme seguenti stabilite d'accordo fra i Servizi Centrali dell'esercizio ed approvate dal Sig. Direttore Generale.

1 - UBICAZIONE DEI SEGNALI DI 1ª E 2ª CATEGORIA

Dovrà essere stabilita in base alle indicazioni della tabella allegata.

Per individuare il punto fino al quale una manovra può giungere (senza oltrepassarlo) rimanendo efficacemente protetta dal segnale di protezione, verrà collocato in corrispondenza del punto stesso un picchetto di legno dell'altezza fuori terra di m. 1.50 colorato a strisce orizzontali bianche e nere di 20 cm. di altezza e con uno zoccolo nero di 50 cm.

2 - UBICAZIONE DEI SEGNALI DI AVVISO

La distanza fra segnale di avviso e segnale di 1ª categoria non dovrà essere inferiore ai valori riportati nel seguente prospetto, avvertendo che i valori delle pendenze indicati nel prospetto stesso devono intendersi come valori medi corrispondenti ad una livelletta ideale fra il segnale di avviso e quello di 1ª categoria.

VELOCITÀ MASSIMA ammessa sulla linea	Distanza fra segnale d'avviso e segnale di 1ª categoria		
	su linee in salita eguale o superiore al 10‰	su linee in salita inferiore al 10‰ orizzontale o in discesa non superiore al 5‰	su linea in discesa superiore al 5‰
Inferiore o eguale a 70 Km/ora	400 m.	700 m.	1.000 m.
Egual o superiore a 90 Km/ora ma non superiore a 120 Km/ora	800 m	1.000 m	1.200 m.

Per le velocità comprese fra 70 e 90 Km/ora, la distanza da stabilire dovrà essere ricavata per interpolazione lineare dai due valori estremi del prospetto riferentisi alle velocità di 70 e 90 Km/ora.

Le distanze indicate nel prospetto e quelle ricavate per interpolazione dovranno considerarsi come minime e, di norma, per determinare le distanze stesse, si dovranno prendere come base, non le velocità massime attuali, ma quelle che potrebbero essere ammesse sulla linea in relazione soltanto alle proprie caratteristiche di tracciato.

Le distanze di cui sopra, dovranno inoltre essere aumentate quando ciò si renda necessario, sia per superare eventuali difficoltà di posa dei segnali, sia per soddisfare alle condizioni di visibilità di cui al seguente punto 3.

Per i segnali di avviso di transito delle stazioni si ammette che la distanza del corrispondente segnale di partenza possa essere ridotta fino a 850 m. quando il tratto di linea corrispondente abbia una discesa media eguale o inferiore al 2 %.

La distanza fra segnale di avviso e rispettivo segnale di 1^a categoria potrà inoltre essere inferiore alla normale e da determinarsi volta per volta in quei tratti nei quali i treni per speciali permanenti condizioni locali, debbano necessariamente viaggiare a velocità ridotta.

3 - VISIBILITA' DEI SEGNALI.

Segnali di 1^a categoria e di avviso.

Devono avere assicurato, in condizioni atmosferiche normali, le seguenti visibilità minime:

a) m. 100 se la velocità massima ammessa sul tratto di linea in precedenza al segnale è inferiore a 90 Km/ora;

b) m. 150 se detta velocità è uguale o superiore ai 90 Km/ora.

Segnali di 2^a categoria.

Nei nuovi impianti non dovranno di regola essere previsti segnali di 2^a categoria, a meno che non trattisi di linee a carattere nettamente secondario.

In caso di rimaneggiamento degli impianti esistenti o in quello, del tutto eccezionale, di nuovi impianti (da ammettersi quest'ultimi solo se la velocità massima della linea stabilita in base alle condizioni del tracciato è inferiore a 90 Km/ora) le visibilità minime da assicurare ai segnali di 2^a categoria in condizioni atmosferiche normali dovranno essere le seguenti:

a) m. 400 se per tale tratto in precedenza al segnale la linea è in salita media uguale o superiore al 10 %;

b) m. 600 se per tale tratto in precedenza al segnale la linea è in salita media inferiore al 10 % oppure in orizzontale, oppure in discesa non superiore al 5 %.

c) m. 800 se per tale tratto in precedenza al segnale la linea è in discesa media superiore al 5 %.

Qualora le suddette visibilità, non fossero in pratica raggiungibili con spostamenti dei segnali compatibili con le distanze indicate nei casi III e IV della tabella si dovrà sostituire il segnalamento di 2^a categoria col doppio segnalamento di 1^a categoria e di avviso.

Si rammenta che nelle linee elettrificate, come da circolare L/7 bis/22-1615-54 del 3/12-1933-XII, dovranno essere colorati a fasce bianche e nere i sette pali T.E. precedenti i segnali fissi.

La coloritura dovrà essere a fasce elicoidali per i pali precedenti i segnali di prima categoria ed accoppiati e a fasce orizzontali per i pali precedenti i segnali di avviso. Detta coloritura, allo scopo di non ingenerare confusione, specie nella linea a semplice binario, dovrà interessare la sola metà, o la sola faccia dei pali rivolta verso i treni cui i segnali comandano.

* * *

La presente istruzione che annulla e sostituisce le disposizioni contenute nella circolare N. 94 del 31 Marzo 1933-XI, dovrà essere distribuita al personale delle categorie a, c, d.

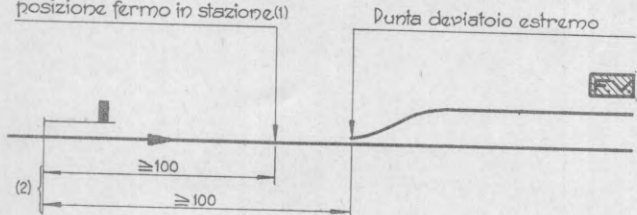
IL CAPO DEL SERVIZIO
/o. PONTICELLI

Stazioni nelle quali non sono permesse entro i 10' precedenti l'arrivo di un treno, le manovre che interessano il binario di ricevimento del treno stesso.

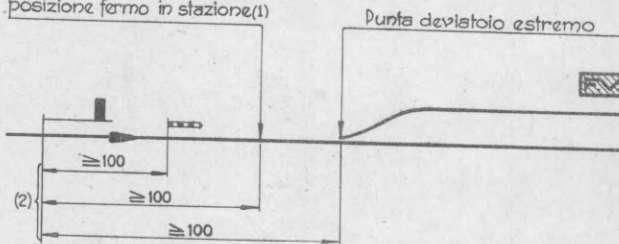
Stazioni nelle quali sono permesse, entro i 10' precedenti l'arrivo di un treno, le manovre che interessano il binario di ricevimento del treno stesso.

Doppio segnalamento

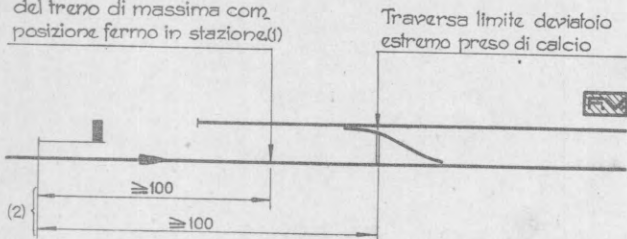
Punto più lontano dal F.V. in cui può trovarsi la coda del treno di massima con posizione fermo in stazione (1)



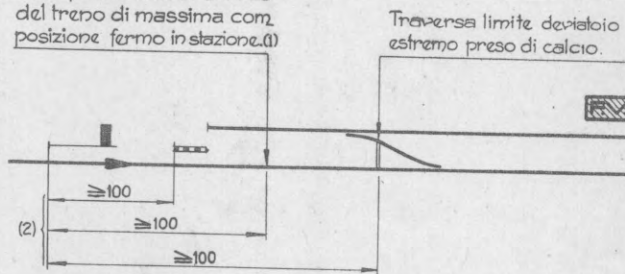
Punto più lontano dal F.V. in cui può trovarsi la coda del treno di massima con posizione fermo in stazione (1)



Punto più lontano dal F.V. in cui può trovarsi la coda del treno di massima con posizione fermo in stazione (1)

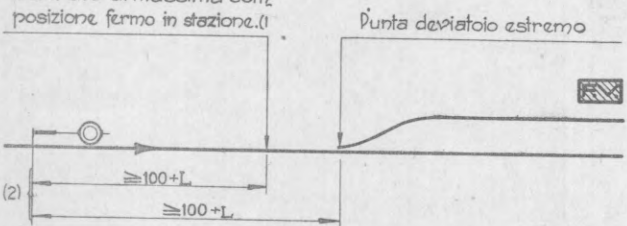


Punto più lontano dal F.V. in cui può trovarsi la coda del treno di massima con posizione fermo in stazione (1)

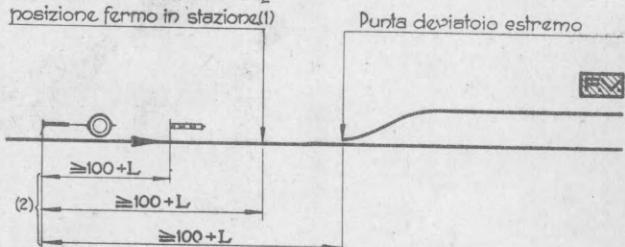


Segnalamento di IIª categoria (disco o semaforo)

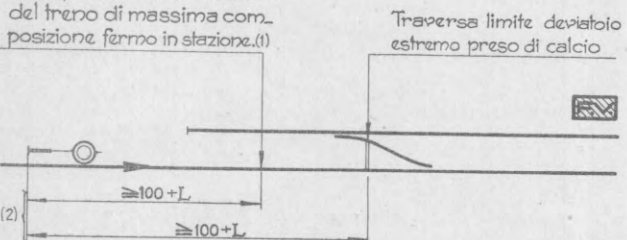
Punto più lontano dal F.V. in cui può trovarsi la coda del treno di massima con posizione fermo in stazione (1)



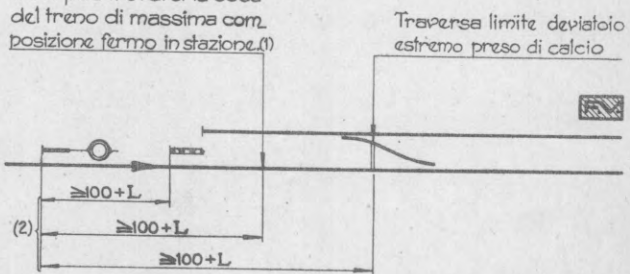
Punto più lontano dal F.V. in cui può trovarsi la coda del treno di massima con posizione fermo in stazione (1)



Punto più lontano dal F.V. in cui può trovarsi la coda del treno di massima con posizione fermo in stazione (1)



Punto più lontano dal F.V. in cui può trovarsi la coda del treno di massima con posizione fermo in stazione (1)



(1) La lunghezza L di un treno di massima composizione si calcola colla seguente formola:

$$L(\text{in metri}) = 1,2 \times \frac{N}{2} \times 8,50 + 40$$

in cui N è il numero massimo degli assi ammesso su ciascuna linea; $m 8,50$ la lunghezza media di un veicolo; $m 40$ la lunghezza media di due locomotive e $1,20$ un coefficiente per tenere conto della facoltà di aumentare di $\frac{2}{10}$ il numero N nei casi previsti dalle disposizioni vigenti.

Il valore di L potrà essere ridotto previ accordi fra le sezioni dell'Esercizio interessate quando si ravvisi opportuno evitare distanze eccessive e non rispondenti a effettive necessità.

(2) Condizioni che devono essere tutte contemporaneamente soddisfatte.

▬ Picchetto di legno posto in corrispondenza del punto fino al quale può giungere una manovra, senza oltrepassarlo.-