

Roma, li 7 dicembre 1938/
N.L.7bis/22/188986 XVII

102
CIRCOLARE N. 233

Alla Delegazione di CAGLIARI
Alle Sezioni Lavori BARI PALERMO
A tutti gli Uffici I.E.S.

OGGETTO

Segnali permanentemente lu-
minosi tipo F.S. Scelta del
dispersore ed orientamento.

Richiamando quanto venne comunicato nella Circolare N.L.7bis/
22/75712 del 10/6/1938/XVI circa i segnali permanentemente lumino-
si tipo F.S. ed il loro impiego, si ricorda che è essenziale per
la buona visibilità dei segnali la giusta scelta del tipo di di-
spersore da applicare e l'esatto orientamento dei segnali stessi.

Circa la scelta del tipo più adatto di dispersore in relazione
al tracciato della tratta di linea antistante al segnale, nel ri-
cordare la norme date nella circolare sopracitata circa l'impiego
dei diagrammi di visibilità allegati si fa presente che tale
scelta è facilitata pel segnale tipo F.S. dal fatto che è stato
possibile limitare a tre i tipi dei dispersori da impiegare e che
i campi di impiego dei vari tipi di dispersori si ricoprono lar-
gamente cosicchè vi sono molti casi in cui due diversi tipi di
dispersore possano essere impiegati assicurando già con notevole
margine, anche col tipo di caratteristiche meno adatte, le condi-
zioni di visibilità che si esigono per l'esercizio. La scelta
del tipo di dispersore non dovrebbe pertanto offrire difficoltà
pratiche notevoli tanto più che, tolti i casi di ρ osa su rettifi-
li dove sono da impiantarsi, dispersori a fascio ristretto tipo
A, la scelta è limitata nella maggior parte dei casi pratici
fra i due dispersori tipo B (media apertura) e tipo C (grande
apertura). Quest'ultimo è quasi sempre quello preferibile per
segnali di partenze.

Circa l'orientamento dei segnali, si ricordano le norme date

a suo tempo per riportare praticamente sul terreno la direzione da dare all'asse del segnale e si insiste sulla necessità che la visibilità riesca continua senza interruzioni fino al piede del segnale. Nei casi in cui tale condizione non è soddisfatta perchè lungo una curva la visibilità del segnale viene, lungo un certo tratto, a ridursi in misura più o meno sensibile, vi è senza dubbio difetto di orientamento del segnale il cui asse risulta eccessivamente spostato verso l'interno della curva.

Molto importante, oltre all'orientamento planimetrico dell'asse del segnale, è anche il suo orientamento in altezza, avendo il fascio luminoso del segnale ^{non} una sezione retta circolare ma rettangolare col lato minore verticale. Pertanto, quando si fa l'orientamento dell'asse del segnale con riferimento ad una palina lungo la linea è opportuno che la collimazione mediante il traguardo di cui il segnale è provvisto si faccia su un segno fissato sulla palina ad una altezza sul piano del ferro uguale a quella dell'occhio del macchinista; ossia di m.3,50; si dovrà poi controllare che l'orientamento in altezza così scelto sia opportuno, in relazione al profilo della linea su tutta la zona antistante dove si deve avere la visibilità del segnale ed eseguire se del caso qualche piccola correzione in altezza.

In ogni caso è necessario che prima dell'attivazione dei segnali in opportuno intervallo, se ne controlli la visibilità.

E' poi opportuno che col primo treno che deve rispettare il nuovo segnale se ne controlli la visibilità dalla locomotiva.

Raggiunto il più opportuno orientamento del segnale è necessario anche assicurarsi che i sostegni su cui è applicato il segnale non diano luogo a spostamenti di questo sia orizzontali che verticali coi quali verrebbero praticamente variate le condizioni di orientamento e diminuita pertanto in misura più o meno grande la visibilità. Questa avvertenza si applica specialmente ai segnali applicati su pali TE o su mensole TE che sono soggetti a sforzi meccanici per parte dei conduttori che vi fanno capo.

Si prega di accusare ricevimento della presente.

IL CAPO DEL SERVIZIO

