

MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO
DIREZIONE GENERALE

Roma, li 25 Settembre 1951

N.F. 121/109/121.17.1.G.

L.7bis/22/1/148160

SERVIZIO MOVIMENTO
SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI

OGGETTO: Collegamenti da
realizzarsi negli appa-
rati centrali.

p.n.

SEZIONI MOVIMENTO = T U T T E =

UFFICIO I.E.S. = T U T T I =

AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE
DEL TERRITORIO LIBERO
(Sezione Movimento)

All.n.1 -

= T R I E S T E =

" "

SERVIZIO MATERIALE E TRAZIONE

= F I R E N Z E =

E' stato richiesto quali collegamenti devono realizzarsi negli apparati centrali al fine di proteggere un itinerario disposto per un treno, da movimenti di manovra non indipendenti, convergenti verso l'itinerario stesso (manovre di accostamento).

Si precisa che sotto la dizione "manovre di accostamento" devono intendersi tutti quei movimenti di manovre svolgentisi su istradamenti che vadano in definitiva a confluire, al di là di uno o più segnali bassi disposti a via impedita, con l'itinerario predisposto per il treno.

Al riguardo si osserva che sarebbe molto difficile e comunque estremamente oneroso (specie nei grandi piazzali e nelle stazioni dotate di due o più cabine A.C.) realizzare negli apparati tutti i collegamenti necessari per impedire, per ogni itinerario di treno, qualsiasi movimento di manovra non indipendente e svolgentesi anche a notevole distanza del punto di confluenza con l'itinerario del treno atteso. Pertanto, d'accordo fra i Servizi interessati, si è stabilito che l'apparato realizzato di norma solo il collegamento con il segnale basso che precede immediatamente il punto di confluenza con l'itinerario.

Rimane fermo beninteso il divieto di effettuazione delle manovre non indipendenti di cui all'Art.9 comma 2 R.C.T., divieto che

C/I

./.

277 bis

- 2 -

costituirà quindi solo una norma di esercizio, con le deroghe eccezionali previste dall'art.9 comma 11 bis R.C.T.

Per quanto riguarda poi le manovre che, contemporaneamente all'arrivo di un treno con fermata, si svolgono a valle del segnale di partenza disposto a via impedita, si è stabilito di tener conto di un prolungamento dell'itinerario del treno per un'estesa di 100 metri a valle del segnale stesso e di adottare su tale estesa, agli effetti delle manovre, collegamenti analoghi a quelli realizzati sull'itinerario effettivamente percorso dal treno. In altri termini verranno di norma collegati a via impedita:

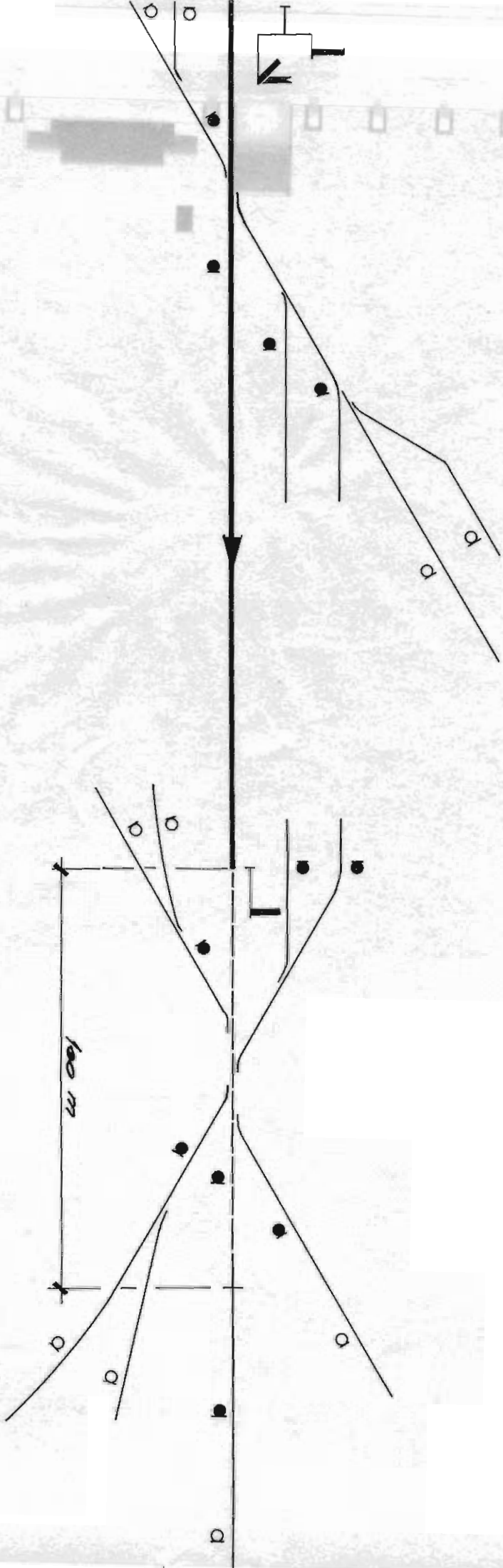
- a)- i segnali bassi che precedono immediatamente i punti di confluenza con tale prolungamento di itinerario;
- b)- i segnali bassi che comandano movimenti in senso opposto a quello del treno atteso in modo da garantire libere da manovre il prolungamento di itinerario per il detto franco minimo di almeno metri 100 a valle del segnale di partenza.

A maggior chiarimento si acclude uno schizzo dimostrativo.
Si prega confermare ai rispettivi Servizi.

IL CAPO DEL SERVIZIO
LAVORI
F/to Fazio

IL CAPO DEL SERVIZIO
MOVIMENTO
F/to Ill

24763



Itinerario di arrivo stabilito

prolungamento dell'itinerario d'arrivo (scorrimento)

segnali bassi vincolati o via impedita allorché è disposto l'itinerario d'arrivo considerato

" " non vincolati dall'itinerario medesimo