

MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO
DIREZIONE GENERALE

Roma, li 2 Maggio 1958

29/58

CIRCOLARE N° 114

I.E.5/1/1°R/110/23849

M.111/397.I.L.

L.5/2/38510

OGGETTO:

P.L. collegati con
segnali.

SEZIONI IMPIANTI ELETTRICI = TUTTE =

REPARTO IMPIANTI ELETTRICI = CAGLIARI =

SEZIONI MOVIMENTO = TUTTE =

SEZIONI LAVORI = TUTTE =

33
Com'è noto, qualora si verificano guasti negli organi di chiusura di barriere da P.L., comunque collegate con segnali ferroviari, o nei dispositivi che realizzano il collegamento, e non esista la possibilità di svincolare quest'ultimo, è oggi necessario regolare la circolazione dei treni mantenendo i segnali disposti a via impedita, con evidente grave intralcio per l'esercizio. Inoltre il guasto nei dispositivi di collegamento può anche rendere impossibile la riapertura delle barriere provocando l'arresto della circolazione stradale.

Per evitare tali intralci si ritiene necessario estendere a tutti gli impianti in questione la possibilità di sciogliere, in caso di emergenza, il collegamento tra barriere e segnali, dopo presi, però, tutti i provvedimenti atti a garantire la sicurezza della circolazione.

A questo scopo si stabilisce quanto segue.

I - Modo di effettuazione dello svincolo

Quando il collegamento tra segnali e chiusure dei P.L., trattandosi di chiusure non azionate elettricamente o da A.C.I., sia realizzato mediante una chiave agente direttamente sugli organi di manovra dei segnali, ovvero su un dispositivo per la trasmissione del consenso che interviene nella manovra a via libera di questi ultimi, lo svincolo si otterrà di regola impiegando, per l'apertura dei segnali o per la concessione del consenso, oppure per la riapertura delle barriere, le chiavi di scorta normalmente piombate con piombo numerato ad aletta. Per analogia è ammesso l'uso della chiave normale, qualora essa sia disponibile, anche quando

C/I

./.

le barriere siano state messe fuori servizio, per un investimento o per altra causa, mentre erano in posizione di chiusura.

Nel caso di serratura con catenaccio a chiave si potrà utilizzare una speciale maglia apribile della catena del catenaccio stesso, di norma piombata con piombo numerato ad aletta.

Qualora le barriere del P.L. siano manovrate elettricamente o da A.C.I. con integrazioni elettriche, lo svincolo verrà invece effettuato mediante l'impiego di apposito tasto, normalmente piombato con piombo numerato ad aletta, il cui azionamento permetterà di escludere il controllo elettrico dell'avvenuta chiusura, dalle condizioni per disporre in fine corsa la leva di manovra delle barriere. Nel caso in cui una tale leva manchi (ad es. nei posti di blocco nei quali le barriere siano manovrate mediante le maniglie dell'istrumento e il controllo delle barriere medesime agisca direttamente sui segnali o nelle condizioni per il consenso) il tasto di svincolo consentirà l'esclusione di detto controllo dalle condizioni necessarie per disporre a via libera i segnali o per concedere il consenso.

Per tutti i P.L. manovrati da un posto di custodia distinto da quello di manovra dei segnali lo svincolo del collegamento dovrà essere sempre realizzato nel posto di custodia del P.L. -

II - Guasti che impediscono la chiusura dei P.L.

a) - P.L. manovrati sul posto - Per i P.L. manovrati sul posto l'incaricato della custodia al verificarsi del guasto e fino alla sua eliminazione concederà il consenso (od effettuerà la consegna della chiave) occorrente per la manovra a via libera dei segnali di volta in volta dopo aver provveduto alla protezione dell'attraversamento.

In tale modo verrà evitata l'istituzione del regime di chiusura ad orario del P.L. -

Non occorrerà alcuna prescrizione ai treni dato che la disposizione a via libera del segnale o dei segnali, con cui erano vincolate le barriere del P.L. avverrà solo dopo che l'incaricato della custodia avrà provveduto alle operazioni sopra descritte.

./.

b) - P.L. manovrati a distanza. Per i P.L. manovrati a distanza e non visibili dal posto di custodia nonché per quelli visibili le cui sbarre non risultino in posizione di chiusura, al verificarsi del guasto l'agente stesso ne darà avviso con fonogramma registrato o con comunicazione scritta al posto di manovra segnali da cui dipende, specificando che dal quel momento e fino alla eliminazione del guasto egli concederà il consenso e consegnerà la chiave occorrente per la manovra e via libera dei segnali senza però aver preso alcuna misura per garantire la sicurezza dell'attraversamento.

In tale caso e fino a quando non si sia provveduto al presenziamento dell'attraversamento ed all'istituzione del regime di chiusura ad orario, occorrerà che a tutti i treni venga prescritta la precauzione per un congruo tratto di linea in precedenza al P.L. e la limitazione di velocità a 4 Km/h nell'impegnare l'attraversamento, ai sensi dell'O.S.23/1955.

Successivamente, appena provveduto al presenziamento del P.L. ed all'istituzione del regime di chiusura ad orario, non occorrerà più fare le prescrizioni di cui sopra.

III - Guasti che impediscano la riapertura dei P.L.

Qualora invece si verifichi un guasto nel dispositivo costituente il collegamento, di natura tale da impedire la riapertura delle barriere o cancelli del P.L. (come ad esempio, nel caso in cui non sia possibile di estrarre una chiave dalla serratura di consenso, od il catenaccio a chiave dalla serratura applicata alla leva per la manovra delle barriere) occorre pure provvedere allo svincolo del collegamento in modo da consentire la riapertura delle barriere medesime.

A tale scopo, dopo la necessaria ^{spiombatura,} si utilizzerà la chiave di scorta (o si aprirà la maglia, appositamente predisposta, della catena del catenaccio a chiave) con le norme di cui al punto secondo.

IV - Guasto del dispositivo che realizza il collegamento.

La chiave ed il tasto di svincolo del collegamento tra le barriere del P.L. ed i segnali verranno utilizzati, quando possi

abile, anche nel caso in cui si verifichi un guasto del dispositivo
costituente il collegamento stesso, mentre resti del tutto efficien
te la chiusura del P.L.; in tale caso il consenso verrà accordato
di volta in volta con le norme di cui al punto II a), solo dopo aver
provveduto alla regolare chiusura delle barriere del P.L.

- Ripiombatura della chiave di scorta o del tasto di svincolo.

La chiave di scorta ed il tasto di svincolo verranno di norma
ripiombati solo dopo l'eliminazione del guasto, e ciò in deroga a
quanto disposto nell'I.S.D. articolo 6 comma 7 e nell'O.S. n°117/
955 punto 7.

Le Sezioni Impianti Elettrici dovranno provvedere a realizzare,
negli impianti ove non fossero già attuate, le condizioni di impiant
e di cui sopra, dopodichè le Sezioni, aventi in esercizio i P.L. e
posti di manovra segnali interessati daranno le necessarie istruz
ioni, ben dettagliate da inserire nelle norme particolari di eserci
o degli impianti stessi.

Si prega ciascuna Sezione di confermare con il tagliando in
alce al proprio Servizio.

IL CAPO DEL SERVIZIO
IMPIANTI ELETTRICI
Ing. D. Albertazzi

IL CAPO DEL SERVIZIO
MOVIMENTO
Cirillo

IL CAPO DEL SERVIZIO
LAVORI E COSTRUZIONI
Fienga

OGGETTO: Circolare n SEZIONE
N°
AL SERVIZIO

Si conferma ricevimento ed osservanza della circolare
relativa ai P.L. collegati con segnali.

IL CAPO DELLA SEZIONE