

MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO=DIREZIONE GENERALE
SERVIZIO MOVIMENTO
SERVIZIO IMPIANTI ELETTRICI

Roma, li 17 luglio 1961

M.111/25 /1.G

IE.5/1/155/55373/201

OGGETTO: Fermate provviste di scambi e raccordi in linea.

DIVISIONI MOVIMENTO - TUTTE
DIVISIONI IMPIANTI ELETTRICI - TUTTE
REPARTO IMPIANTI ELETTRICI- CAGLIARI
UFFICIO COSTRUZIONI ELETTRICHE NOVARA
p.c. SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI - SEDE
p.c. SERVIZIO MATERIALE E TRAZIONE-FIRENZE

~~120~~
32-61

Allo scopo di adeguare alle effettive esigenze di esercizio le norme da osservare e i provvedimenti da adottare per le fermate provviste di scambi ed i raccordi in linea, le disposizioni di cui alla circolare M.111/60/1.G(5) LIV del 30/10/52 vengono abrogate e sostituite dalle seguenti.-

I. - FERMATE PROVviste DI SCAMBI E RACCORDI IN LINEA PROTETTI DA SEGNALI FISSI.-

A. Norme d'impianto.

1. L'istituzione di raccordi in piena linea, che resta sempre subordinata alle prescritte approvazioni dei Servizi Movimento e Lavori, deve avere carattere eccezionale, specialmente nel caso in cui lo scambio di innesto sia normalmente impegnato di punta dai treni.-

2. I binari secondari utilizzati per il ricovero dei veicoli e quelli di raccordo devono essere resi indipendenti dai binari di corsa per dispositivo di armamento. Nelle Fermate presenti può eccezionalmente ammettersi che i suddetti binari secondari siano delimitati da sbarre fermacarri o da staffe fermacarri, posti ad opportuna distanza dalla traversa limite; le staffe fermacarri devono essere del tipo non tallonabile.

./.

3. La protezione dovrà essere realizzata, a seconda dei casi e delle esigenze, per mezzo di segnali appositi oppure dei segnali di partenza delle stazioni limitrofe o infine dei segnali di posti di blocco manuale intermedi limitrofi; nel caso di allacciamenti su linee con blocco automatico saranno impartite disposizioni di volta in volta.-

4. I deviatori inseriti sul binario di corsa e quelli che ne realizzano l'indipendenza dai binari secondari o di raccordo devono essere muniti di fermascambi di sicurezza, a chiave, che li assicurano nella posizione dovuta.

Detti fermascambi, saranno collegati con i segnali e, quando l'impianto è protetto dai segnali di partenza delle stazioni limitrofe o da quelli dei posti di blocco limitrofi, dovranno essere del tipo non tallonabile.

Qualora il presenziamento dei deviatori di accesso al raccordo non esista, o non venga effettuato in modo continuo per l'intero periodo della giornata, i deviatori dovranno essere muniti di fermascambi non tallonabili nonché di controllo elettrico permanente delle punte degli aghi agente imperativamente sui segnali.

5. Nel caso che la fermata o il raccordo siano protetti da segnali propri - ovviamente collegati con i deviatori inseriti sul binario di corsa e con quelli che ne realizzano l'indipendenza - detti segnali saranno disposti normalmente a via libera, salvo quando proteggano passaggi a livello (o siano comunque collegati con la manovra delle barriere), o attraversamenti a raso da parte dei viaggiatori oppure sezioni di blocco.

In tal caso i fermadeviatoi saranno del tipo tallonabile essendo l'impianto presenziato.

B. Norme di esercizio

1. Le Fermate e i raccordi comportanti l'innesto di

./.

scambi in linea devono di norma essere presenziati. In casi particolari e su linee non principali il presenziamento, se non richiesto per altri motivi (manovre di segnali, di barriere di passaggi a livello ecc.), potrà essere omissis alle condizioni di cui al punto A sub.4.

2. Per la esecuzione delle manovre nelle Fermate le chiavi che assicurano il complesso dei deviatori nella posizione dovuta devono essere, dall'agente o dall'assuntore che presenzia il posto, consegnate al capotreno del treno interessato. Qualora si tratti di raccordi nei quali le manovre vengano di regola eseguite con apposite tradotte con partenza e ricovero in una stessa stazione limitrofa, le chiavi di cui sopra, normalmente in consegna a quest'ultima stazione, saranno consegnate dal dirigente al capotreno (od altro agente) incaricato della dirigenza delle manovre.

3. E' vietato lo stazionamento dei veicoli su binari non indipendenti o non delimitati da sbarre o staffe fermacarri.

4. Il Dirigente della stazione che licenzia un treno che debba manovrare in uno degli impianti in questione deve informare della manovra stessa il dirigente della stazione successiva ed i guardablocco degli eventuali posti di blocco interposti. Le Divisioni Movimento dovranno impartire disposizioni particolari quando, sulle linee a doppio binario, si debbano effettuare manovre che impegnano ambedue i binari di corsa.

5. In caso di guasto dei fermascambi o dei collegamenti fra scambi e segnali o dei segnali di protezione dell'impianto o comunque in caso d'impossibilità di disporre questi ultimi a via libera (compreso quindi il caso di guasto del blocco), ai treni che impegnano di punta i deviatori degli impianti in paro-

./.

la dovrà essere praticata la prescrizione di precauzione e di limitazione di velocità a 30 Km/ora. Negli stessi casi, qualora si tratti di impianto impresenziato, dovrà essere prescritto ai treni di fermare prima d'impegnare i deviatori interessati e di oltrepassarli con cautela, dopo accertata da parte del capotreno (o, in sua mancanza, dal macchinista) la loro regolare disposizione.-

II - FERMATE PROVVISIVE DI SCAMBI E RACCORDI IN LINEA NON PROTETTI DA SEGNALI FISSI.-

1. Soltanto su linee del tutto secondarie è ammesso in via eccezionale l'impianto di fermate o raccordi comportanti l'innesto di scambi in linea non protetti da segnali fissi.-

In luogo dei segnali di protezione dovranno essere installati pali indicatori, per consentire al personale dei treni di individuare la località, della quale dovrà, di norma, essere previsto il presenziamento.-

I deviatori d'innesto con i binari di corsa e quelli che realizzano l'indipendenza rispetto a questo dei binari secondari dovranno essere assicurati a mezzo di fermascambi del tipo non tallonabile le cui chiavi devono essere conservate dall'agente che presenzia l'impianto, o, se trattasi di raccordi, dal dirigente di una delle stazioni limitrofe.-

2. Ai treni che impegnino di punta i deviatori d'innesto degli impianti in questione dovrà essere prescritta precauzione e limitazione di velocità a 30 Km/h.

Qualora l'impianto risulti eccezionalmente impresenziato, ai treni stessi dovrà essere prescritto di fermare prima di impegnare i deviatori interessati e di oltrepassarli con cautela, dopo accertata da parte del capotreno (o, in sua mancanza, dal macchinista) la loro regolare disposizione.

Le norme di cui alla presente circolare non trovano applicazione per le assuntorie site su linee a dirigenza unica per le quali valgono le disposizioni per il servizio con D.U.-

Si prega di esaminare se le situazioni d'impianto e le norme di esercizio delle dipendenti assuntorie, fermate e raccordi, sono conformi alle diposizioni di cui sopra e di adottare, in caso negativo, gli opportuni provvedimenti.-

Conferma con il tagliando in calce.-

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO
IMPIANTI ELETTRICI

[Handwritten signature]

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO
MOVIMENTO

[Handwritten signature]

DIVISIONE ,li.

N°

SERVIZIO

ROMA

Si conferma il ricevimento della circolare M.111/25/
1.G - IE.5/1/155/55373 del relativa alle norme da osser-
vare e i provvedimenti da adottare per le Fermate provviste di
scambi ed i raccordi in linea.-

IL CAPO DELLA DIVISIONE

R/S