

9/69

MINISTERO DEI TRASPORTI
E DELL'AVIAZIONE CIVILE
AZIENDA AUTONOMA DELLE
FERROVIE DELLO STATO
DIREZIONE GENERALE
SERVIZIO IMPIANTI ELETTRICI

Roma, li 31 marzo 1969

CIRCOLARE IE 133 (811/857)

Oggetto: Nuovo segnale da
impiegare nelle stazioni,
assuntorie e fermate per
le segnalazioni di cui al
l'art. 36/1 del R.S.-

9-69

DIVISIONI IMPIANTI ELETTRICI

TUTTE

p.c. DIVISIONI MOVIMENTO

TUTTE

" " DIVISIONI MATERIALE TRAZIONE

TUTTE

" " DIVISIONI LAVORI E COSTRUZIONI

TUTTE

L'art. 36 del Regolamento sui Segnali stabilisce qua-
li sono i mezzi da usare per le segnalazioni nelle stazioni,
assuntorie e fermate sprovviste di segnalamento fisso di par-
tenza; mezzi che, a seconda dei casi specificati dallo stesso
articolo, sono costituiti da una bandiera rossa o da un fanale
a luce bianca o rossa.

./.

La presente circolare deve essere distribuita alle sottoelen-
cate unità e categorie di personale:

Sede Centrale	Unità Periferiche	Categorie di personale
- Sezioni e Reparti dell'Ufficio 8°	- Sezione 2° - Reparti della Sezione 2° - Reparti di Esercizio	- Direttivo - Tecnico di concetto degli Uffici

Nel recente passato si sono però verificati, con conseguenze anche gravi, casi di mancato rispetto di fermate in stazioni ed assuntorie sprovviste di segnale di partenza che il personale di macchina ha addebitato a mancata o insufficiente visibilità dei segnali a mano suddetti; visibilità che, indipendentemente dalla diligenza degli operatori a terra, può spesso risultare insufficiente, oltre che per la natura stessa di tali mezzi di segnalazione, anche perchè questi possono essere facilmente occultati da ostacoli occasionali (carri in sosta, carrelli con bagagli e merci circolanti sui marciapiedi, assembramento di viaggiatori). E' stato pertanto previsto un nuovo segnale, da impiegare in alternativa a quelli a mano sopra citati, costituito da una sorgente luminosa di potenza tale da garantirne la visibilità anche diurna e posta, ad una conveniente quota dal piano del ferro, su un proprio stante fisso.

Premesso che, a tale scopo, sono stati opportunamente modificati gli artt. 23, 26, 36/1 e 36/4 del R.S., come risulterà da apposita "Appendice" di prossima distribuzione, e che le caratteristiche costruttive del segnale in questione sono state illustrate con Circolare IE.130(831/857) del 14.2.1969, se ne danno con la presente le disposizioni per l'utilizzazione e l'impianto, facendo con ciò seguito a quanto preannunciato nel primo capoverso della citata circolare:

1) Malgrado l'ubicazione fissa (e su proprio stante indipendente) del nuovo segnale in oggetto, le caratteristiche di questo, lungi dall'essere in alcun modo assimilabili a quelle degli altri segnali fissi luminosi, rimangono quelle dei segnali a mano in alternativa ai quali vengono installati e la cui funzione è essenzialmente ausiliaria, loro scopo precipuo essendo quello di facilitare l'individuazione dei punti di arresto ed il riconoscimento della linea. Per tale motivo:

- il segnale in questione verrà alimentato dall'energia elettrica della rete normale, senza che debba prevedersi alcuna alimentazione di riserva;
- non dovrà prevedersene il controllo di accensione;
- la sua "manovra" (accensione, o spegnimento, della luce bianca o di quella rossa) verrà effettuata mediante comuni interruttori, la cui ubicazione sarà scelta di volta in volta in sede locale d'accordo con la Divisione Movimento di giurisdizione.

./.

Alla "manovra" suddetta il personale del Movimento provvederà nel tempo e nelle circostanze in cui vengono esposti o ritirati i segnali a mano attualmente in uso;

- alla sostituzione delle lampade fulminate provvederà direttamente, se non è presente l'operaio I.E., il personale di stazione; in caso di guasto, verranno impiegati gli attuali segnali a mano.

- 2) L'ubicazione del segnale sarà, di norma, all'altezza del F.V. in corrispondenza dei binari di corsa o, se ciò risultasse non possibile o più conveniente, sul primo marciapiede.

La quota rispetto al p.d.f. della luce bianca, o di quella rossa se il segnale è a due luci, sarà normalmente di m 2,00, a meno che situazioni particolari (andamento planimetrico e altimetrico della linea, presenza di ostacoli fissi, possibilità di presenza di ostacoli occasionali, ecc.) non consiglino quote diverse. In ogni caso la distanza di visibilità notturna della luce bianca e diurna di quella rossa non dovrà essere inferiore a 100 metri.

L'ubicazione, la quota e la visibilità in questione dovranno essere definite collegialmente dai rappresentanti delle Divisioni dell'esercizio e risultare da apposito verbale.

- 3) La segnalazione per entrambi i sensi di marcia dei treni sarà realizzata con un unico stante, come indicato nelle figg. 1 e 2 seguenti:

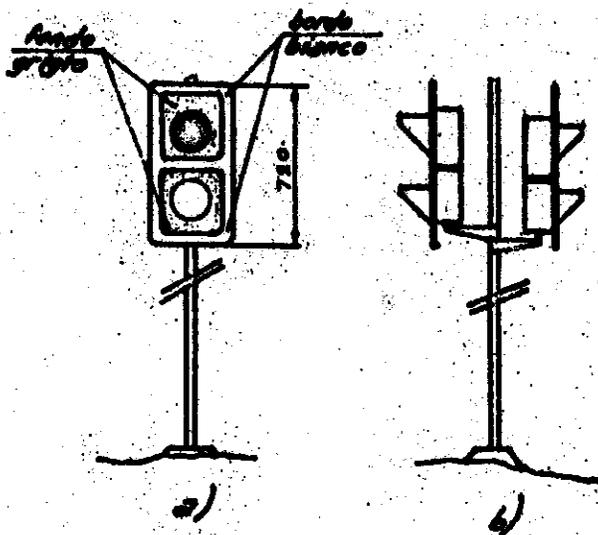
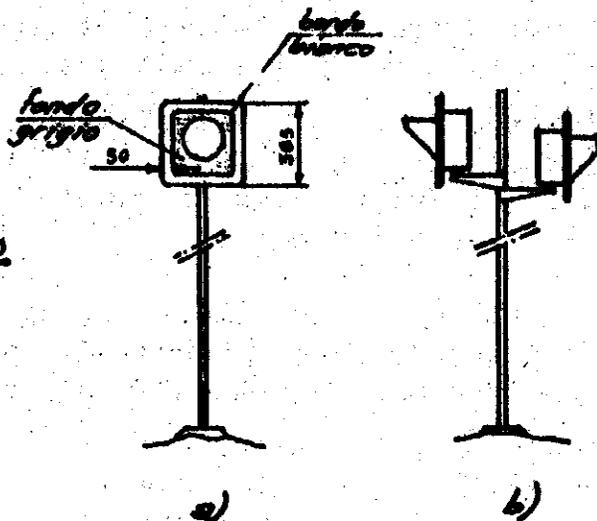


fig. 1 - Segnali per impianti abilitati al movimento, nei quali è prescritta la segnalazione sia con luce bianca che con luce rossa.

fig. 2 - Segnali per impianti non abilitati al movimento, nei quali è prescritta la sola segnalazione con luce bianca.



- 4) Lo stante di sostegno dovrà essere verniciato in grigio.
- 5) Di norma l'impiego dei nuovi segnali in sostituzione degli attuali a mano è da prevedersi sulle linee della rete complementare, successivamente sulle linee secondarie di cui non è prevista la chiusura a breve scadenza, ed infine sulle rimanenti.

Tuttavia, tenuto conto delle funzioni (richiamate nel punto 1) della presente) alle quali tali segnali debbono assolvere, sarà opportuno prevederne l'impiego, indipendentemente dall'ordine di precedenza sopra esposto, in quelle stazioni, assuntorie e fermate delle quali, per sfavorevoli situazioni ambientali, è particolarmente difficoltosa l'individuazione da parte del personale di macchina. In tali casi è però opportuno estendere, per quanto possibile, il provvedimento a tutti gli impianti della stessa linea, allo scopo di evitare la coesistenza, su quest'ultima, di impianti nei quali le segnalazioni di cui all'Art.36/1 del R.S. vengono realizzate in modo disuniforme.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO
IMPIANTI ELETTRICI