

5/92

DIVISIONE ESERCIZIO  
DIVISIONE TECNOLOGIE E SVILUPPO  
DI SISTEMA

Roma, - 6 AGO. 1992

SIG. DIRETTORE COMPARTIMENTALE  
FIRENZE

ES.C/P.04  
ES.C/R.01  
ES.C/O  
ES.I/P --  
TC.T/I  
TC.T/A  
TC.R/T  
TC.C/A

01761

p.n. UFFICIO PRODUZIONE  
" " UFFICIO POTENZIAMENTO E SVIL.  
FIRENZE  
p.c. SERVIZIO GESTIONE LAVORI 2  
ROMA

Oggetto: Effettuazione corse prova ad A.V.  
sulla linea DD Firenze-Roma

Alleg. : n: 1

Si trasmette, in allegato, la normativa sperimentale contenente i principi generali da seguire per l'effettuazione di una seconda campagna di corse prova a velocità superiore a km 250/h sul tratto di linea DD 1^ Bivio Arezzo Nord - Bivio Rovezzano.

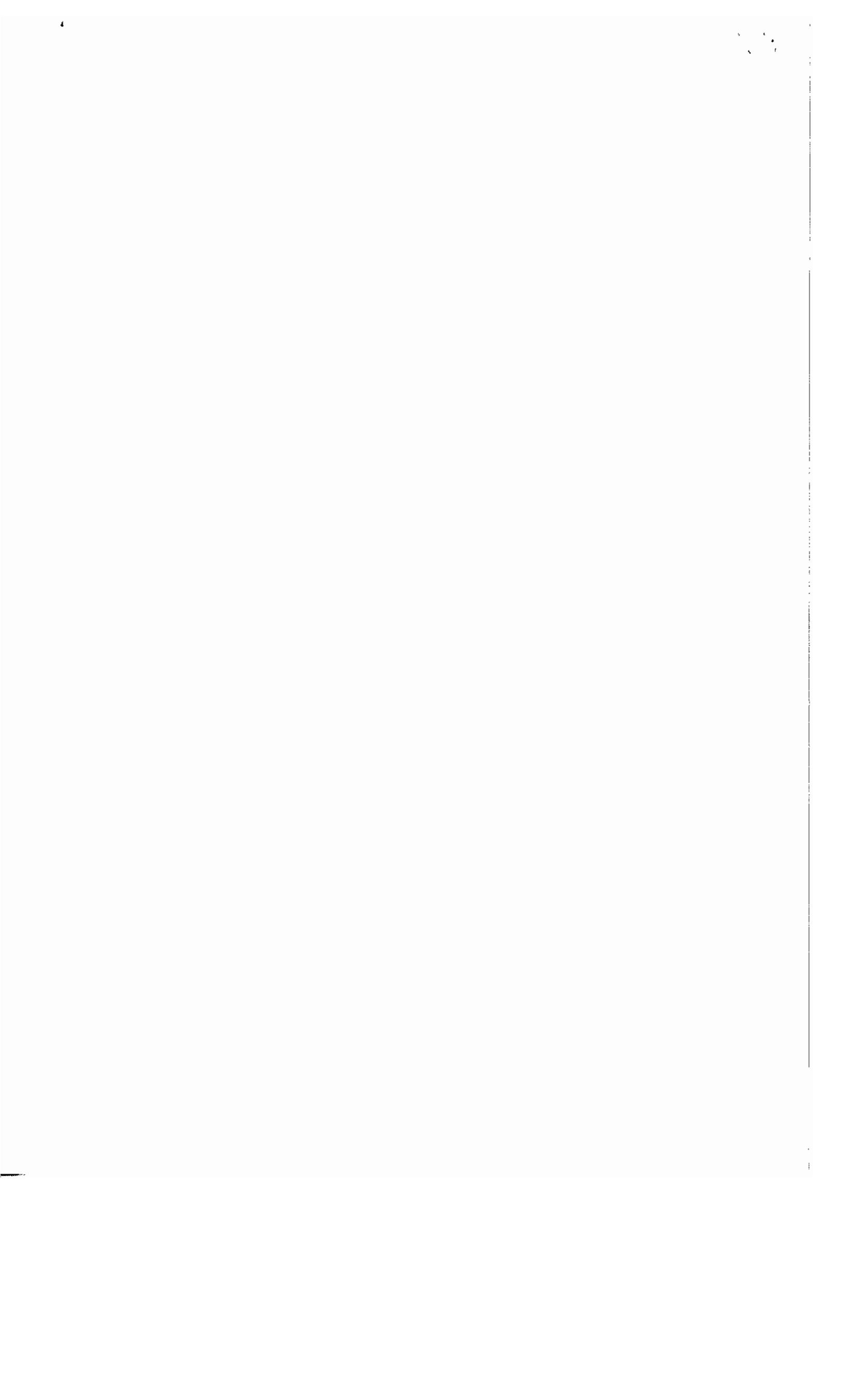
L'Ufficio Produzione di Firenze resta incaricato di elaborare ed emanare le disposizioni applicative, sulla base delle quali dovrà aver luogo l'effettuazione delle prove.

Il programma delle prove sarà emanato a cura della Divisione Esercizio, previ accordi con la Divisione Tecnologie.

La presente normativa annulla e sostituisce ogni precedente disposizione emanata al riguardo.

IL RESPONSABILE DELLA  
DIVISIONE ESERCIZIO

IL RESPONSABILE DELLA DIVISIONE  
TECNOLOGIE E SVILUPPO DI SISTEMA



**NORMATIVA D'ESERCIZIO**

**CORSE SPERIMENTALI**

**SUL TRATTO 1° BIVIO AREZZO N. - BIVIO ROVEZZANO**

**(Linea DD Roma-Firenze)**

1 **DISPOSIZIONI IMPIANTISTICHE E NORMATIVE PER LO SVOLGIMENTO DI CORSE-PROVA A VELOCITA' SUPERIORE A 250km/h ("CORSE A.V.")**

1.1 **Generalita'**

La sperimentazione delle corse prova in oggetto prevede la loro effettuazione sul tratto di linea DD delimitato dal 1° Bivio Arezzo Nord e dal Bivio Rovezzano con velocità superiore a 250 km/h nel tratto P.C. ASCIONE(e) - P.C. S. DONATO(e).

Poiche' le elevate velocità raggiungibili durante la sperimentazione non consentono l'arresto dei convogli nei normali spazi di frenatura, in quanto il sistema per la ripetizione in macchina dei segnali fornisce informazioni per velocità fino a 250km/h, si rende necessario sia il supporto di procedure normative adeguate sia l'integrazione con specifiche attrezzature degli impianti esistenti, al fine di garantire ai convogli sperimentali condizioni di percorso - in linea e nell'attraversamento dei Posti di Servizio - che consentano, in sicurezza, il pieno raggiungimento degli obiettivi della sperimentazione.

La circolazione sperimentale delle "Corse A.V." dovrà svolgersi sui tratti di linea DD delimitati, per il binario normalmente percorso dai treni pari, dal 1° Bivio Arezzo Nord(i) e dal Bivio Rovezzano(e); per il binario normalmente percorso dai treni dispari, dal Bivio Rovezzano(e) al 1° Bivio Arezzo Nord(e). Ciascun tratto, appositamente dotato di speciali dispositivi d'impianto, viene per brevità denominato "Tratto di Sperimentazione".

Su tale tratto e' possibile, in maniera distinta per il binario pari e per il binario dispari ed esclusivamente con circolazione a sinistra per ogni senso di marcia, predisporre in ogni Posto di Servizio le condizioni d'impianto occorrenti per il transito della "Corsa A.V." e ottenere, per l'intero tratto, il bloccamento e la stabilizzazione in maniera completa. I vincoli di bloccamento e stabilizzazione relativi al tratto di Linea DD 1° Bivio VALDARNO SUD - 1° Bivio VALDARNO NORD, per brevità denominato "TRATTO A.V.", sono sottoposti a particolari condizioni di liberazione descritte al punto 1.2.3, e realizzano anche l'inibizione alla immissione nei due sensi di altri treni nel "Tratto A.V.", fatta eccezione per una "Corsa A.V." in senso inverso alla prima.

L'esistenza di tali condizioni di percorso, congiuntamente alla presenza sul binario del codice "270\*\*", consente la disposizione a via libera con specifico aspetto del segnalamento (vedi punto 1.2.4) nel P.d.S. iniziale del "Tratto di Sperimentazione".

Realizzandosi tutte le condizioni predette e' consentito alla "Corsa A.V.", nel rispetto delle presenti disposizioni, raggiungere le velocita' massime di sperimentazione nel "Tratto A.V." .

## 1.2 DISPOSIZIONI IMPIANTISTICHE DEL "TRATTO DI SPERIMENTAZIONE"

### 1.2.1 Condizioni di impianto e di linea

Prima dell'inizio delle operazioni per il Bloccamento e la Stabilizzazione (vedi punto 1.2.2) dell'intero percorso di ogni "Corsa A.V.", sul "Tratto di Sperimentazione" devono esistere le seguenti condizioni:

- a) B.A. libero sull'intero tratto a valle di ogni P.d.S. interessato nonche' sul binario attiguo nel "Tratto A.V."
- b) B.A. orientato per la marcia a sinistra sul binario interessato e sui binari delle interconnessioni dei bivi Valdarno Nord e Valdarno Sud.
- c) Assenza di Fuori Servizio su entrambi i binari
- d) Tracciato Permanente in atto sul binario interessato nei Posti di Comunicazione con esclusione del T.P. pari del P.C. Ascione e del T.P. dispari del P.C. S. Donato
- e) Itinerari per la "Corsa A.V." realizzati e segnali disposti a via libera in tutti i P.d.S. tranne quanto previsto al punto 1.2.2 per il caso di circolazione contemporanea di due "Corse A.V."
- f) Fuori Servizio sui binari dell'Interconnessione Valdarno Sud e Valdarno Nord afferenti, nel senso di marcia dei treni, al binario interessato dalla "Corsa A.V."
- g) Fuori Servizio del binario di sinistra della Interconnessione oppure del binario di sinistra della Linea DD nel tratto P.C. Arezzo-1° Bivio Arezzo Nord, normalmente percorsi dai treni pari,

secondo che la "Corsa A.V." PARI provenga rispettivamente dalla Linea DD oppure dalla Interconnessione Arezzo Nord.

### 1.2.2 Bloccamento e stabilizzazione

Per ottenere la disposizione all'aspetto previsto del "Segnalamento" (vedi punto 1.2.4), l'intero percorso deve essere verificato, bloccato e stabilizzato mediante appositi Comandi.

Tali Comandi sono distinti per il binario pari e per il binario dispari e potranno essere attivati con telecomando dal Posto Centrale o tramite dispositivo locale secondo le apposite Istruzioni emanate dalle Unita' Compartimentali interessate.

I suddetti comandi, da effettuare sempre in entrambi i Bivi che delimitano il "Tratto A.V.", verificano l'esistenza, in tutti i P.d.S. del "Tratto di Sperimentazione", di tutte le condizioni tecniche descritte al punto 1.2.1. Successivamente realizzano il "Bloccamento" del percorso e cioè:

- \* bloccano in posizione normale i deviatori dei Bivi delimitanti il "Tratto A.V."
- \* inibiscono la rimozione del T.P. nei Posti di Comunicazione
- \* inibiscono l'annullamento del Fuori Servizio e l'inversione del BA sui binari delle due Interconnessioni rispettivamente afferente ed efferente al tratto interessato
- \* inibiscono, nel caso di "Corsa AV" DISPARI l'immissione di treni a seguito dal Bivio Rovezzano
- \* inibiscono, nei Bivi delimitanti il "Tratto A.V.", la possibilita' di immettere treni a seguito o incrocianti ciascuna "Corsa A.V."  
In caso di "Corse A.V." contemporanee sul binario del Bivio di ingresso nel Tratto A.V. interessato per ultimo al comando, e nel caso che il Bivio interessato si trovi in regime di impresenziato, verrà attivata automaticamente una inibizione all'apertura segnali che dovrà essere rimossa dal D.C.O. nel rispetto di quanto stabilito al punto 1.3.5.

L'esito positivo delle operazioni fin qui descritte permette la Stabilizzazione del Bloccamento, che avviene sempre nel Bivio di uscita dal "Tratto A.V.", nel senso di marcia interessato; successivamente, in cascata, si ottiene la "Stabilizzazione" dei bloccamenti e delle inibizioni suddette nei singoli P.d.S. fino a quello iniziale del "Tratto di Sperimentazione" nel quale viene realizzato l'aspetto previsto del segnalamento.

### 1.2.3 Liberazione

La liberazione dai vincoli di cui al precedente punto 1.2.2 avviene come segue:

#### A) CORSA A.V. PARI

- 1) Il superamento del 1° Bivio Arezzo Nord consente la rimozione immediata dei vincoli ad esso relativi.
- 2) Il superamento del 1° Bivio Valdarno Sud consente la rimozione del vincolo relativo alla posizione normale del deviatore del bivio stesso e di quello relativo all'inversione del BA sul binario della interconnessione.
- 3) Il superamento del 1° Bivio Valdarno Nord consente la rimozione di tutti i vincoli comunque esistenti.

#### B) CORSA A.V. DISPARI

- 1) Il superamento del P.C. S. DONATO consente la rimozione dei vincoli relativi al Bivio Rovezzano.
- 2) Il superamento del 1° Bivio Valdarno Nord consente la rimozione del vincolo relativo alla posizione normale del deviatore del Bivio stesso e di quello relativo all'inversione del BA sul binario della interconnessione.
- 3) Il superamento del 1° Bivio Valdarno Sud consente la rimozione di tutti i vincoli comunque esistenti.

La liberazione di cui ai punti A3 e B3 deve realizzarsi, sul binario e per il senso di marcia interessati, nel Bivio di uscita del "Tratto A.V." (che ha realizzato la "Stabilizzazione" del percorso) mediante comandi appositamente predisposti che possono essere attivati:

- \* dal Posto Centrale  
con l'attivazione della specifica procedura di liberazione (comando doppio)

- \* dai P.d.S. tramite azionamento dei medesimi dispositivi locali adoperati per il Bloccamento e la Stabilizzazione, che devono essere riportati nella posizione originaria in entrambi i Bivi delimitanti il "Tratto A.V."

La liberazione suddetta risulterà efficace a condizione che, nel "Tratto A.V.", nel senso di marcia della "Corsa A.V.":

- \* tutti gli itinerari originariamente realizzati siano stati occupati e regolarmente liberati dalla "Corsa A.V." oppure siano stati annullati con la specifica procedura
- \* il B.A. risulti libero in tutti i P.d.S.

Non verificandosi le predette condizioni potrà essere ottenuta la Liberazione Artificiale:

- \* dal Posto Centrale automaticamente, trascorsi cinque minuti dall'invio della specifica sequenza di comando
- \* dai P.d.S. tramite spiombamento dell'apposito Tasto di Liberazione ubicato nel Bivio di uscita dal "Tratto A.V.". Il tasto risulterà efficace solo in regime EDCO del P.d.S.

#### 1.2.4 Segnalamento

Al fine di consentire la sperimentazione, ad integrazione e deroga di quanto previsto dal Regolamento Segnali, è stato previsto il seguente specifico segnalamento:

- a) Il segnale di protezione del 1° Bivio Arezzo Nord, per le provenienze dei treni pari dal binario di sinistra dell'Interconnessione, potrà assumere l'aspetto ROSSO/VERDE LAMPEGGIANTE.
- b) Il segnale di protezione del 1° Bivio Arezzo Nord, per le provenienze dei treni pari dal binario di sinistra della Linea DD, potrà assumere l'aspetto VERDE LAMPEGGIANTE"
- c) Il segnale di protezione del Bivio di Rovezzano per le provenienze dei treni pari dal binario di destra dal P.C. S.Donato è integrato, sul lato posteriore, con una

tabella, normalmente spenta, che puo' accendersi mostrando una lettera "S" bianca lampeggiante in campo nero.

Tale particolare aspetto dei segnali di protezione e l'accensione della lettera "S" a luce bianca lampeggiante garantiscono l'esistenza di tutte le condizioni tecniche descritte al punto 1.2.1, del Bloccamento e della Stabilizzazione dell'intero percorso sul "Tratto di Sperimentazione" descritta al punto 1.2.2 nonche' della presenza del codice "270\*\*" captabile attraverso l'apparecchiatura R.S. a bordo della "Corse A.V."

#### 1.2.5 Integrazioni e modifiche degli A.C.E.I. e del Posto Centrale C.T.C.

Per consentire la realizzazione di quanto descritto nei punti precedenti, gli ACEI dei P.d.S. 1^ Bivio Valdarno Nord e 1^ Bivio Valdarno Sud sono stati opportunamente integrati con particolari dispositivi descritti nelle apposite Istruzioni di dettaglio emanate dalle Unita' Compartimentali interessate.

Presso il 1^ Bivio Arezzo Nord e' stata realizzata una specifica ripetizione, avente caratteristiche di sicurezza, relativa all'aspetto "verde lampeggiante" del solo segnale di protezione per le provenienze dei treni pari dal binario di sinistra della Linea DD.

Inoltre, allo scopo di permettere la gestione operativa delle "Corse A.V." dal Posto Centrale C.T.C. di Firenze C.Marte, sono state apportate le necessarie integrazioni alla pulsantiera di comando nonche' alle ripetizioni riportate dal Train-Describer e dal Quadro Luminoso dei Posti Periferici. La descrizione di tali integrazioni e' contenuta nelle apposite Istruzioni di dettaglio emanate dalle Unita' Compartimentali interessate.

### 1.3 DISPOSIZIONI NORMATIVE

#### 1.3.1 Esercizio con D.C.O.

La gestione operativa della circolazione delle "Corse A.V." resta affidata al DCO secondo le modalita' previste nella presente normativa ad integrazione delle Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando e delle altre norme in vigore.

Le condizioni d'impianto descritte nel capitolo precedente consentono la gestione del 1° Bivio Valdarno Sud e del 1° Bivio Valdarno Nord solo in regime di telecomando oppure in regime EDCO.

Presso il Posto Centrale dovrà essere presente un Capo Deposito per i rapporti con i Responsabili della Sperimentazione ed il Personale di Condotta a bordo delle corse-prova, al quale sono demandati, a cura della Unità Centrale competente, compiti di Raccordo con il D.C.O.

#### 1.3.2 Tipi di "corse-prova" e norme relative

Le "Corse A.V." sono effettuate con ETR500. I treni in corsa-prova circolanti nel "Tratto A.V." anche a velocità non superiore a 250 km/h, contemporaneamente ad una "Corsa A.V.", devono essere considerati anch'essi "Corse A.V."

In tutti gli altri casi devono essere adottate le norme comuni.

#### 1.3.3 Circolazione carrelli, Treni M.L., Cantieri di Lavoro e Treni merci

Durante lo svolgimento giornaliero delle "Corse A.V." è vietato far circolare carrelli, Treni M.L. o inserire squadre e cantieri di lavoro su entrambi i binari del "Tratto di Sperimentazione". Tale divieto è esteso anche ai binari interessati delle Interconnessioni Valdarno Nord e Valdarno Sud, ancorché esclusi dalla circolazione. Nel "Tratto di Sperimentazione", durante tutto il periodo giornaliero dedicato alle "Corse A.V.", non devono circolare treni merci.

#### 1.3.4 Libertà binari di ricovero e assenza di personale in linea

Nei P.d.S. inseriti nel "Tratto A.V." non devono trovarsi in sosta, sui binari attigui a quelli destinati al transito delle "Corse A.V.", rotabili o mezzi di qualsiasi tipo.

Nel tratto P.C. Ascione (e) - P.C. S. Donato (e), durante tutto il periodo giornaliero relativo alle "Corse A.V.", la presenza di personale lungo la linea, per qualsiasi tipo di intervento, è ammesso soltanto in regime di interruzione del tratto di binario interessato.

Gli interventi particolari, eventualmente occorrenti per motivi connessi con la sperimentazione dovranno essere svolti comunque in regime di interruzione di binario. Tali

interruzioni dovranno essere, per quanto possibile, programmate dalle Unità Compartmentali d'intesa con le Unità Centrali interessate.

#### 1.3.5 Circolazione contemporanea delle "Corse A.V." e divieti incrocio

Le "Corse A.V." potranno svolgersi solo con circolazione a sinistra e anche contemporaneamente su entrambi i binari del "Tratto di Sperimentazione" (test di incrocio fra treni ad alta velocità in punti determinati).

Le "Corse A.V.", anche quando circolino su un solo binario, non devono incrociare altri treni all'interno del "Tratto A.V.", fatta eccezione per un'altra "Corsa A.V.".

In caso di incrocio fra due "Corse A.V." l'inibizione automatica di cui al punto 1.2.2 deve essere rimossa dal D.C.O. solo dopo aver ricevuto la comunicazione dal Capo Deposito presso il Posto Centrale che la "Corsa A.V." si trova regolarmente attestata secondo quanto previsto al punto 1.3.11.

#### 1.3.6 Effettuazioni - Scorta delle Corse-prova

I convogli delle Corse-prova si troveranno in sosta in opportune località individuate dall'Ufficio Produzione Compartmentale.

Per ciascuna "Corsa A.V." dovrà essere provveduto, in base alle norme comuni, all'effettuazione di apposito treno straordinario dalla stazione di origine alla stazione di termine corsa.

Le Corse-prova circoleranno senza scorta movimento. Deve essere previsto un Capo Deposito di scorta con funzioni anche di Coordinamento a bordo del convoglio. A bordo del convoglio prenderà posto inoltre un "Responsabile della Sperimentazione" appartenente al Servizio Materiale Rotabile della Divisione Tecnologie che coordinerà i gruppi di sperimentazione operanti a bordo.

#### 1.3.7 Disposizioni particolari per i deviatori n.1 e n.3 del P.C. Renacci

I deviatori n. 1 e n. 3 di P.C. Renacci (tg. 0,040), inseriti sul binario normalmente percorso dai treni dispari, potranno essere impegnati alla velocità massima di km 280/h. Per poter elevare tale velocità i deviatori stessi dovranno, prima dell'inizio del periodo giornaliero

dedicato alle corse-prova, essere assicurati con i dispositivi di cui all'art. 7 I.S.D.. Con l'applicazione di questi ultimi, e fino alla loro rimozione, i deviatori stessi sono da considerarsi non in consegna al personale del Movimento.

I dispositivi di cui sopra potranno essere rimossi solo al termine del suddetto periodo di sperimentazione.

Tali interventi dovranno essere svolti in base alla normativa comune con modalità di dettaglio individuate dalle Unità Compartimentali interessate.

Il Capo Tecnico della manutenzione interessato dovrà dare comunicazione registrata al D.C.O. sia dell'avvenuta immobilizzazione degli scambi suddetti, sia della rimozione dei dispositivi di immobilizzazione.

### 1.3.8 Disposizioni relative al segnalamento

I segnali di protezione dei P.d.S. 1^ Bivio Arezzo Nord e Bivio Rovezzano devono essere sempre rispettati dal personale di condotta se incontrati a via impedita; resta inteso che nel caso di anormale disposizione a via impedita degli altri segnali fissi ubicati all'interno del tratto di sperimentazione, così come nel caso di ricevimento del segnale di prudenza generalizzata, dovrà essere azionata subito la frenatura rapida. In caso di captazione di un codice diverso dal "270\*\*" il Personale di Condotta dovrà adeguare subito la velocità al nuovo codice captato.

I segnali di cui ai punti 1.2.4.a) e 1.2.4.b), quando assumono l'aspetto previsto, autorizzano, con le modalità contenute nella presente normativa, lo svolgimento della "Corsa A.V." Qualora i segnali stessi non assumano l'aspetto previsto, la "Corsa A.V." deve ritenersi annullata (vedi punto 1.3.13).

Il segnale di cui al punto 1.2.4.c), quando assume l'aspetto previsto, autorizza, con le modalità contenute nella presente normativa, lo svolgimento della "Corsa A.V." Qualora risulti spenta la tabella anzidetta, la "Corsa A.V." dispari dovrà attestarsi all'interno del Bivio Rovezzano, sul binario di sinistra della Linea DD, in precedenza al segnale di protezione (a vela quadra) per le provenienze dalla destra, in corrispondenza del punto individuato sul terreno dal picchetto limite per circuiti di binario (punto 15 All.1 Regolamento Segnali). Dopo l'arresto il Personale di Condotta è tenuto a mettersi in contatto con il DCO il quale, perdurando l'aspetto spento della tabella, potrà autorizzare verbalmente il proseguimento del convoglio. In tal caso la "Corsa A.V." deve ritenersi annullata (vedi punto 1.3.13).

### 1.3.9 Esclusione dei dispositivi R.T.B.

Di regola i dispositivi per il rilevamento della temperatura delle boccole all'interno del "Tratto di Sperimentazione" devono essere mantenuti attivi. Tuttavia, dietro tempestiva richiesta di un Responsabile della Sperimentazione, possono essere esclusi i collegamenti fra tali dispositivi e i relativi segnali. Le modalità per la richiesta e per l'esclusione dei collegamenti e dei dispositivi suddetti devono essere disciplinate dalle Unità Compartimentali interessate d'intesa con il Servizio Materiale Rotabile.

### 1.3.10 Velocità di sperimentazione e limitazioni di velocità

La velocità e le modalità con le quali le corse-prova dovranno impegnare il "Tratto A.V." saranno stabilite e notificate di volta in volta dal Responsabile della Sperimentazione secondo i criteri e le procedure di cui al successivo punto 1.3.11.

In ogni caso il Personale di Condotta della "Corsa A.V." dovrà, di propria iniziativa, rispettare le seguenti velocità massime:

\* i deviatori del P.C. Ascione e del P.C. S. Donato non dovranno essere impegnati a velocità superiore a Km/h 250

\* i deviatori del 1° Bivio Valdarno Nord e del 1° Bivio Valdarno Sud nonché i tratti di linea P.C. Ascione(e)-1° Bivio Valdarno Sud(i) e P.C. S. Donato(e)-1° Bivio Valdarno Nord(i) e viceversa non dovranno essere impegnati a velocità superiore a Km/h 280.

La prima corsa-prova di ogni ciclo giornaliero dovrà sempre effettuarsi, per ogni senso di marcia, alla velocità massima di 250 km/h con treno strumentato. Analogo criterio dovrà essere adottato dopo la esecuzione di lavori alle infrastrutture od altre cause che abbiano determinato la sospensione del programma giornaliero di sperimentazione.

### 1.3.11 Svolgimento della "Corsa A.V."

Prima dell'inizio di ogni periodo giornaliero dedicato alle corse-prova il Capo Deposito presso il Posto Centrale dovrà richiedere al D.C.O. la conferma relativa alla assicurazione dei deviatori n.1 e n.3 di P.C. Renacci.

Il D.C.O., accertata l'esistenza della conferma di cui al punto 1.3.7, dovrà confermare per scritto al Capo Deposito stesso l'avvenuta applicazione ai deviatori interessati dei dispositivi di cui al precedente punto 1.3.7.

Il Capo Deposito presso il Posto Centrale dovrà comunicare per scritto al Capo Deposito di scorta di ciascuna corsa-prova l'avvenuta assicurazione dei deviatori interessati.

Al Responsabile della Sperimentazione è affidata la conduzione del Programma di sperimentazione emanato dalla Divisione Tecnologie, con ogni consentita regolarità operativa previa coerente acquisizione dei dati e l'individuazione di tutte le cautele da adottare nei confronti della sicurezza durante lo svolgimento delle prove medesime. In particolare il Responsabile della Sperimentazione potrà stabilire, per le corse-prova dispari, velocità di sperimentazione superiori ai km 280/h, solo dopo avere accertato, apponendo sempre la propria firma in corrispondenza del dispaccio di cui al 3° cpv. del presente punto, che i deviatori n. 1 e n.3 di P.C.Renacci siano stati assicurati come previsto dal precedente punto 1.3.7.

Nel caso di circolazione contemporanea di due "Corse A.V." la conduzione del Programma e l'individuazione delle cautele di cui sopra dovranno, se del caso, essere concordate fra i Responsabili della Sperimentazione a bordo dei due convogli.

Le velocità consentite per ogni "Corsa A.V." nel "Tratto A.V." per binario pari e/o dispari devono essere notificate per iscritto di volta in volta dal Responsabile della Sperimentazione al Personale di Condotta. Il Capo Deposito di scorta dovrà provvedere a comunicare verbalmente al Capo Deposito presso il Posto Centrale la velocità di cui sopra.

Il Capo Deposito presso il Posto Centrale dovrà comunicare verbalmente al D.C.O. quando la "Corsa A.V." si svolge a velocità superiore a km 250/h.

Il Capo Deposito presso il Posto Centrale, prima dell'ora di partenza programmata per ciascuna "Corsa A.V." dalla stazione di origine dovrà comunque assicurarsi che i treni siano pronti alla partenza e darne comunicazione verbale al DCO.

Il Personale di Condotta della "Corsa A.V." deve attestarsi al segnale di cui al punto 1.2.4, e informarne il Capo Deposito presso il Posto Centrale. Il Capo

Deposito, dovrà quindi darne comunicazione verbale al DCO che dovrà disporre per lo svolgimento della "Corsa A.V."

Quando le "Corse A.V." debbano svolgersi contemporaneamente nei due sensi di marcia, dopo la disposizione dei segnali all'aspetto previsto (vedi punto 1.2.4), il proseguimento dei convogli potrà essere sincronizzato, secondo le esigenze del tipo di sperimentazione, a cura dei rispettivi Responsabili della Sperimentazione.

E' ammesso, per ciascuna "Corsa A.V.", il raggiungimento delle velocità di cui al presente punto ed al precedente punto 1.3.10 solo in presenza del codice "270\*\*" trasmesso con continuità. La degradazione anche momentanea del codice "270\*\*" (o l'assenza di codice) assume il significato di annullamento della "Corsa A.V." (vedi punto 1.3.13).

Il Personale di Condotta, nel caso di arresto della "Corsa A.V." in zona di captazione codice all'interno del "Tratto di Sperimentazione" dovrà controllare in modo continuo la permanenza a bordo del codice "270\*\*".

Nel caso di "Corsa A.V." Pari proveniente dalla Interconnessione Arezzo Nord, il codice "270\*\*" potrà essere captato solo dal Km 200+000 (termine dell'itinerario di attraversamento del 1° Bivio Arezzo Nord). Qualora il tempo intercorrente tra il superamento del Segnale A.V. e il termine dell'itinerario (Km 200+000) sia superiore ai tre minuti, il Personale di Condotta dovrà ritenere annullata la "Corsa A.V." e proseguire con le modalità previste al successivo punto 1.3.13.

#### 1.3.12 Liberazione del percorso

La liberazione del "Tratto A.V.", salvo il caso di annullamento (vedi punto 1.3.13), dovrà essere comandata dal DCO o dal DM solo quando il treno ha superato il Bivio di uscita dal "Tratto A.V." Per l'accertamento di tale condizione il DCO potrà avvalersi delle indicazioni desumibili dalle attrezzature del Posto Centrale.

Dopo la liberazione (vedi punto 1.2.3), il DCO potrà provvedere o disporre affinché siano rimossi i Tracciati Permanenti nei P.C. e i Fuori Servizio sui binari interessati.

### 1.3.13 Annullamento della "Corsa A.V."

La "Corsa A.V." deve essere considerata annullata nei seguenti casi:

- a) mancata disposizione con l'aspetto previsto del segnalamento (punto 1.2.4)
- b) degradazione, anche momentanea del codice "270\*\*" (o assenza di codice) all'interno del "Tratto di Sperimentazione" (vedi punto 1.3.11)
- c) arresto del treno per avaria al materiale rotabile
- d) superamento del tempo di tre minuti previsto nel caso di cui al punto 1.3.11

Quando una "Corsa A.V." e' annullata il proseguimento del convoglio potra' avvenire nel rispetto delle norme comuni e delle altre modalita' specifiche di seguito riportate, fermo restando, per il "Tratto A.V.", il rispetto delle velocita' autorizzate di cui ai punti 1.3.10 e 1.3.11, senza comunque superare la velocita' di 250Km/H.

Nel caso di cui alla lettera a), allo scopo di consentire la rimozione delle inibizioni di cui al punto 1.2.2, il DCO potra' subito procedere o disporre per la liberazione del percorso relativo alla "Corsa A.V." annullata, informandone il Personale di Condotta. Il ricorso al Tasto di Liberazione artificiale nel P.d.S. interessato dovra' essere autorizzato dal DCO con comunicazione registrata.

Nel caso di cui alla lettera b) il Personale di Condotta dovra' immediatamente ridurre la velocita' entro i limiti consentiti dal codice trasmesso a bordo. Il DCO potra' procedere alla liberazione del percorso dopo l'abbandono, da parte della "Corsa A.V.", del "Tratto A.V.", anche nel caso in cui la degradazione del codice sia stata provocata dal DCO medesimo. Nel caso di presenziamento del P.d.S. interessato, l'uso del Tasto di Liberazione artificiale e' subordinato all'effettivo passaggio del treno dal Bivio di uscita dal "Tratto A.V."

Nel caso di cui alla lettera c) il Personale di Condotta dovra' notificare con dispaccio al DCO l'annullamento della "Corsa A.V." e, se necessario, la richiesta di soccorso. Dopo la trasmissione del dispaccio il convoglio potra', se possibile, riprendere la corsa solo dietro Nulla Osta registrato del DCO.

Ricevuta la comunicazione del Personale di Condotta, il DCO potra' subito procedere per la liberazione del percorso relativo alla "Corsa A.V." annullata, informandone il Personale di Condotta. Nel caso di

presenziamento del P.d.S. interessato, il ricorso al Tasto di Liberazione artificiale dovrà essere autorizzato dal DCO con comunicazione registrata.

Nel caso in cui alla lettera d) il Personale di Condotta potrà proseguire, con modalità analoghe a quelle previste per il punto b), al fine di liberare il "Tratto A.V.".

#### 1.3.14 Interventi in caso di anormalità

1) Quando, nel Posto Centrale o nei P.d.S. eventualmente presenziati, si venga a conoscenza di anormalità che impediscano il regolare svolgimento della sperimentazione si dovrà immediatamente intervenire per annullare la "Corsa A.V.".

A tal fine l'operatore interessato potrà:

A) provocare direttamente la degradazione dei codici nei seguenti modi:

- annullamento del Comando di Sperimentazione
- chiusura del segnale di protezione di un P.d.S.
- azionamento del dispositivo locale di Chiusura Urgente (CU)

B) inviare il Segnale di Prudenza Generalizzata

2) Se l'anormalità viene rilevata dal Personale del treno in "Corsa A.V.", il Personale di Condotta, oltre ad applicare quanto previsto dalla normativa comune (invio segnale di Prudenza Generalizzata, ecc.) dovrà immediatamente arrestare il treno ed avvisare il DCO.

#### 1.3.15 Disposizioni per "Corse A.V." Particolari

Nel caso sia prevista la circolazione di una "Corsa A.V." dispari proveniente da Firenze C.Marte, per la quale sia stato preventivamente richiesto il libero transito dal Bivio Rovezzano, il DCO dovrà tempestivamente disporre il Bloccamento e la Stabilizzazione del "Tratto di Sperimentazione", acquisendo dalla ripetizioni fornite dal Train-Descriptor la conferma della regolare accensione del segnale di cui al punto 1.2.4 e quindi concedere al D.M. di Firenze C.Marte il necessario consenso di immissione

per la "Corsa A.V.". Qualora il segnale rammentato non presentasse l'aspetto previsto il Personale di Condotta dovrà osservare le medesime norme di cui al punto 1.3.13.

Nel caso sia prevista la circolazione di una "Corsa A.V." pari con provenienza dalla Linea DD, per la quale sia stato preventivamente richiesto il libero transito dal 1° Bivio Arezzo Nord, dovranno essere adottate anche le disposizioni particolari riportate di seguito:

- \* Al fine di permettere al Personale di Condotta l'acquisizione della certezza dell'aspetto "verde lampeggiante" del segnale del 1° Bivio Arezzo Nord viaggiando alla velocità massima consentita dalla linea, il P.d.S. dovrà esser presenziato da un D.M. ai soli fini del rilevamento dell'aspetto del segnale di protezione tramite l'apposita ripetizione, descritta al punto 1.2.5.
- \* La conferma della disposizione del segnalamento all'aspetto previsto dovrà essere richiesta verbalmente dal Personale di Condotta e data dal personale del movimento con dispaccio<sup>(1)</sup>. I rapporti fra D.M., D.C.O. e Personale di Condotta al fine della conferma suddetta, devono essere regolati con specifiche norme emanate dalle Unità Compartimentali interessate.
- \* La conferma autorizza lo svolgimento della "Corsa A.V." a condizione che il Personale di Condotta, tramite il controllo costante dell'apparecchiatura R.S., possa osservare la trasmissione continua del codice "270\*\*" e che il superamento del segnale di protezione del 1° Bivio Arezzo Nord avvenga non oltre tre minuti dall'ora di ricevimento del dispaccio
- \* In caso di mancanza della conferma, come pure in caso di degradazione del codice o di arresto del convoglio dopo il ricevimento della conferma, il Personale di Condotta dovrà regolare la marcia in modo da controllare direttamente l'aspetto del segnale A.V. e rispettarne le indicazioni.

---

(1) "In questo momento segnale A.V. disposto a verde lampeggiante"

### 1.3.16 Disconnessioni del Posto Centrale o dei Posti Periferici

Nel caso di disconnessioni improvvise del Posto Centrale o di qualche P.d.S. del "Tratto di Sperimentazione", il Programma di Corse Prova dovrà essere sospeso.

Perdurando la disconnessione, per poter riprendere il programma di sperimentazione i P.d.S. disconnessi dovranno essere presenziati da Dirigente Movimento. In ogni caso dovranno essere presenziati con D.M. il 1° Bivio Valdarno Nord e il 1° Bivio Valdarno sud.

In tali circostanze il D.M. interessato potrà effettuare il comando per lo svolgimento della Corsa A.V. solo dietro esplicito ordine del D.C.O., il quale dovrà prima aver ricevuto la comunicazione dal Capo Deposito presso il Posto Centrale che la "Corsa A.V." è regolarmente attestata secondo quanto previsto al punto 1.3.11.

### 1.3.17 Manutenzione del "Tratto di Sperimentazione"

Ai fini della manutenzione, sull'intero "Tratto di Sperimentazione", gli interventi e le relative periodicità di verifica e controllo sono quelli normalmente effettuati per le infrastrutture impegnate a velocità massima di 250Km/h, fermo restando le specifiche norme di esercizio relative ai deviatori n. 2 e n. 4 (a tangente 0,022) del P.C. Renacci.

Eventuali lavori alle infrastrutture che si rendessero necessari per qualsiasi motivo durante lo svolgimento del programma giornaliero di sperimentazione, comportano, da parte del D.C.O., la sospensione del programma stesso.

## 2 PROGRAMMAZIONE

Il programma delle prove sarà emanato a cura della Divisione Esercizio, previ accordi con la Divisione Tecnologia e Sviluppo di Sistema. L'Ufficio Produzione di Firenze resta incaricato di elaborare e di emanare le relative disposizioni applicative.

3

DISPOSIZIONI FINALI

Le presenti disposizioni, applicabili in quanto la linea e' aperta al servizio commerciale, annullano e sostituiscono ogni precedente disposizione emanata al riguardo.

L'Ufficio Produzione Compartimentale resta incaricato di:

- a) redigere le occorrenti norme di dettaglio
- b) redigere le Istruzioni per i dispositivi d'Impianto ad uso del personale dell'Esercizio
- c) istruire il dipendente personale interessato escluso il personale di condotta delle corse-prova che sara' istruito a cura delle Unita' Centrali interessate

DIV. ESERCIZIO			
S. CIRC.		S. INFR.	
S. CIRCOLAZIONE			S. INFR.
ES. C/P	ES. CIR	ES. C/O	ES. I/P

DIV. TEC. E SVIL. SIST.		
S. IMP. T.	S. M. R.	S. OP. C.
<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>
SERV. IMP. TECN.	S. M. R.	S. OP. C.
TC. T. / I	TC. T. / A	TC. R. / T
<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>