

**Malore
degli agenti
di macchina**

26. L'improvvisa mancanza o il malore del macchinista che non possa essere sostituito deve considerarsi come caso di guasto di locomotiva per cui occorre soccorso (art. 24).

Se il fatto avviene in linea, il treno può essere condotto fino alla prossima stazione dall'aiuto macchinista, purché questi si dichiari capace di farlo, coadiuvato da un agente del treno.

27. Nel caso d'improvvisa mancanza o di malore dell'aiuto macchinista e quando non sia possibile sostituirlo con altro agente di pari profilo, si può provvedere, sino alla stazione in cui sia disponibile altro aiuto macchinista, con un agente del treno o di stazione purché quest'ultimo:

- sia in possesso di abilitazione che comporti la conoscenza del Regolamento sui segnali;
- dimostri in base alle istruzioni dategli dal macchinista di saper provvedere all'azionamento del fischio ed all'arresto del treno;
- possa coadiuvare il macchinista nelle occorrenti operazioni di fatica.

Art. 24**Locomotive di riserva - Soccorso ai treni****Locomotive
di riserva**

1. In determinati impianti vengono tenute a disposizione una o più locomotive di riserva, da utilizzarsi di norma per il soccorso ai treni. Le sedi di tali locomotive nonché le modalità di richiesta ed impiego sono riportate nell'orario di servizio.

2. La locomotiva di riserva può essere utilizzata in sussidio della locomotiva di un treno viaggiatori, od eccezionalmente di un treno merci importante che non possa mantenere la velocità d'orario. Il capo deposito può anche eccezionalmente impiegare la locomotiva di riserva, dandone avviso al dirigente della stazione sede di riserva, per effettuare un treno straordinario o supplementare.

3. Quando il servizio della riserva non è permanente, la stazione limite della sua zona d'azione è tenuta a comunicare alla stazione sede di riserva l'arrivo dell'ultimo treno protetto dalla riserva stessa.

4. Quando il treno è fermo in una stazione, il macchinista richiede per iscritto direttamente al dirigente il soccorso di cui abbisogni subito o di cui preveda la necessità in una stazione successiva. Il dirigente può - se lo ritiene conveniente - provvedere alla soppressione del treno, facendolo proseguire il materiale con altro treno.

**Richiesta
di soccorso**

5. Quando un treno fermatosi in linea ha bisogno di una locomotiva di soccorso, la relativa richiesta, completa di tutti i dati (1), deve essere comunicata dal macchinista, per iscritto o con dispaccio e previe intese con il capotreno che, all'occorrenza, deve comunicargli il peso del treno, alla prossima stazione nel modo più sollecito e, se del caso, anche a mezzo della stessa locomotiva del treno, adottando le norme per il dimezzamento.

(1) *Treno ... (numero) tonn. ... (peso) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto quando possibile) (oppure: sviamento, investimento, ecc.) prossimità Km (indicare il casello più vicino quando il macchinista non abbia più precisi elementi). Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo quando ne sia il caso, carro attrezzi, lavoratori, carrozze per trasbordo, medici, ecc.).*

Nei treni con un solo agente di macchina e privi di telefono terra-treno, il macchinista potrà avvalersi del capotreno per la trasmissione della suddetta richiesta e delle altre notizie necessarie.

Il personale di macchina deve provvedere per l'esposizione in punto opportuno di un segnale d'arresto, che servirà di orientamento per la locomotiva di soccorso. Nei treni con un solo agente di macchina tale incombenza spetta al capotreno.

6. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio del dirigente della stazione a cui è stata fatta la richiesta.

Solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1200 metri.

7. La stazione che riceve la domanda di soccorso in linea, quando siano efficienti le telecomunicazioni deve informare quella attigua dalla parte del treno da soccorrere, trasmettendole il dispaccio:

FORMULA N. 37 - TRENO ... FERMO IN LINEA PROSSIMITÀ KM ...
- CHIESTO SOCCORSO LOCOMOTIVA (*ed occorrendo*: CARRO ATTREZZI, LAVORATORI, MEDICI, CARROZZE PER TRASBORDO, ecc.) e prendere con la stazione stessa gli accordi del caso.

**Invio del
soccorso**

8. La stazione che riceve la domanda di soccorso, se non dispone di idoneo mezzo di trazione, lo richiede a quella che può provvedere più prontamente.

In quanto opportuno, si potrà utilizzare per il soccorso la locomotiva di altro treno.

9. L'invio del mezzo in linea sul binario occupato deve farsi soltanto d'iniziativa o per autorizzazione della stazione alla quale è stata rivolta la richiesta di soccorso.

Dell'invio del soccorso devono essere avvisati i posti intermedi con le norme previste per i treni straordinari.

10. Sul tratto ingombro il mezzo di soccorso deve essere possibilmente scortato da un dirigente. In caso diverso all'agente di scorta ed al macchinista devono essere impartite per iscritto le necessarie istruzioni.

Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 5, prima di accostarsi al treno.

11. Il soccorso ad un treno fermo in linea per guasto al mezzo di trazione, può essere effettuato anche a mezzo di un treno circolante a seguito, secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.

Soccorso con treno circolante a seguito

Art. 25

Disabilitazione ed impresenziamento delle stazioni. Sospensione del servizio sulle linee.

1. Le stazioni possono essere disabilite dal servizio movimento. La disabilitazione può essere disposta con programma oppure accidentale.

Stazioni disabilite

Durante la disabilitazione le stazioni possono essere impegnate da treni con o senza fermata, ma non vi si possono effettuare incroci, precedenza o manovre.

Le Unità periferiche interessate possono emanare disposizioni speciali, in deroga al presente articolo, per l'effettuazione di manovre con modalità analoghe a quelle previste per le fermate (art. 26).

2. Perché una stazione possa essere disabilitata, devono essere soddisfatte, per tutto il periodo di disabilitazione, le condizioni seguenti:

a) i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il