4/8/94

FERROVIE DELLO STATO S.p.A

REG

AREA RETE

CIRCOLARE	Unità Emittente R.ST.MV/R.04	Argomento 38.G	Data - 4 AGO. 1994

Sigg. DIRETTORI ZONE TERRITORIALI
CENTRO NORD - TIRRENICA SUD
ADRIATICA - SICILIA - SARDEGNA

p.n. SERVIZI PRODUZIONE
FIRENZE - ANCONA - ROMA - NAPOLI
BARI - PALERMO - CAGLIARI

p.c. AREA TRASPORTO
Divisione Trazione
FIRENZE

" " AREA INGEGNERIA E COSTRUZIONI
SEDE

" " Sigg. DIRETTORI ZONE TERRITORIALI
NORD OVEST - NORD EST

Oggetto:

Disposizioni per l'esercizio di stazioni impresenziate atte a incroci e precedenze su linee a Dirigenza Unica

Allegato:1 (per Divisione Trazione)

INDICE

FINALITA'
1. PREMESSA
2. DISPOSITIVI D'IMPIANTO E LORO CARATTERISTICHE
3. NORME DI ESERCIZIO RELATIVE ALLE STAZIONI IMPRESENZIATE
4. ANORMALITA' / GUASTI / MANUTENZIONE
5. DISPOSIZIONI ATTUATIVE

1/18

FINALITA'

Nel quadro delle iniziative mirate ad un miglioramento degli standard di produttività, garantendo nel contempo adeguati livelli di sicurezza e di regolarità, è intendimento di questa Sede estendere alle Zone Territoriali interessate le disposizioni tecnico-normative, già fornite agli ex Compartimenti di Roma e Bari, relative alla possibilità di impresenziare stazioni poste su linee a Dirigenza Unica.

E' stato pertanto individuato un modello di esercizio delle stazioni che, fermo restando il sistema a D.U. sulla linea, tramite adeguati interventi tecnologici, ne permette l'impresenziamento, conservando la possibilità di poter effettuare sia incroci che precedenze; tali interventi consistono essenzialmente nell'adozione di deviatoi tallonabili a ritorno elastico e di particolari automatismi relativi ai movimenti dei treni.

Il provvedimento è applicabile in maniera puntiforme, potendo interessare singole stazioni di una linea ed è, inoltre, compatibile rispetto a future implementazioni tecnologiche con B.ca (DPC) e telecomando (C.T.C. semplificato); esso consente, a costi impiantistici non eccessivi, il mantenimento degli standard di esercizio e un sostanziale aumento della produttività delle risorse dovuta alla riduzione degli oneri relativi all'impiego del personale.

Le disposizioni tecnico-normative che seguono sono state predisposte d'intesa con l'Area Ingegneria e Costruzioni.

1. PREMESSA

Come noto, su determinate linee a scarso traffico, la circolazione dei treni è regolata da un Dirigente Unico, che vi provvede secondo le "Disposizioni per il servizio con Dirigente Unico".

In applicazione dell'art. 3/11 R.C.T. (e corrispondente art. 15/6 I.P.C.L.) ed in via sperimentale, si dispone l'adozione delle presenti disposizioni atte a consentire l'impresenziamento di determinate stazioni poste su linee a D.U., garantendo contemporaneamente la possibilità di effettuarvi gli incroci e, solo in casi eccezionali, le precedenze.

Di regola, non è consentito l'impresenziamento di più di due stazioni consecutive.

Sulle linee esercitate col D.U., ove sono realizzate tali stazioni impresenziate, conservano pieno valore e devono essere osservati i regolamenti, le disposizioni ed ogni altra prescrizione di esercizio in quanto non siano modificati dalle presenti norme o non venga a mancare la ragione della loro applicazione.

2. DISPOSITIVI D'IMPIANTO E LORO CARATTERISTICHE

2.1 BINARI DI CIRCOLAZIONE

Le stazioni impresenziate sono munite di due soli binari di circolazione, che vengono specializzati per ciascun senso di marcia. Eventuali binari secondari possono essere previsti in relazione a specifiche esigenze locali.

2.2 CIRCUITI DI BINARIO

E' previsto l'impiego di circuiti di binario con funzione di occupazione segnale e libertà degli itinerari.

2.3 DEVIATOI DI STAZIONE

I deviatoi ubicati all'ingresso delle stazioni impresenziate sono del tipo tallonabile con ritorno automatico nella posizione iniziale di cui all'art. 53 ter R.S. e art. 4 bis I.S.D.; in condizioni normali sono disposti per la sinistra e per essi viene realizzato il prescritto collegamento di sicurezza con i relativi segnali di protezione.

Ove ritenuto opportuno i suddetti deviatoi possono essere dotati di snevatori muniti di apposito tasto per la relativa attivazione e disattivazione in loco.

Di norma non sono presenti sugli itinerari altri deviatoi, salvo particolari esigenze di servizio, nei quali casi i deviatoi sono con manovra a mano e, per essi, deve essere previsto il collegamento di sicurezza con i segnali della stazione. In mancanza di tale collegamento, i deviatoi devono essere immobilizzati con i dispositivi di cui all'art. 4/13 R.C.T. e per la loro occasionale utilizzazione devono essere emanate specifiche norme di dettaglio.

2.4 DEVIATOI IN LINEA

Non è ammesso, per i deviatoi in linea, nei tratti attigui alla stazione impresenziata, il collegamento con i segnali di partenza delle suddette stazioni.

2.5 SERRATURA CENTRALE

E' una serratura, ubicata nel F.V., contenente le chiavi degli scambi della stazione impresenziata; le chiavi vengono vincolate nella serratura stessa con l'estrazione della chiave di risulta (MD), che viene custodita nell'apposita unità bloccabile.

2.6 UNITA' BLOCCABILE

Nel F.V. è installato un dispositivo a chiave, denominato unità bloccabile, normalmente piombato, sbloccabile manualmente con tasto di liberazione artificiale, previa autorizzazione del D.U., per consentire la manovra a mano dei deviatoi.
La chiave (MD) così estratta viene introdotta e girata nella serratura centrale per liberare le chiavi degli scambi della stazione. Con lo svincolo della chiave si ha la disposizione e il mantenimento a via impedita dei segnali della stazione.

2.7 FERMASCAMBI A MORSA

Ogni stazione è dotata dei necessari fermascambi a morsa, distanziatori e cunei.

2.8 CHIAVI DI SCORTA

Per ciascuna stazione impresenziata, in apposita rastrelliera ubicata presso l'ufficio del D.U., devono essere conservate, piombate con piombo ad aletta, le chiavi di scorta dei deviatoi, dell'unità bloccabile, nonchè dei fermascambi a morsa.

2.9 PASSAGGI A LIVELLO DI STAZIONE

I passaggi a livello di stazione devono essere manovrati dall'apparato e protetti dai segnali della stazione.

L'impresenziamento di stazioni con P.L. ubicati sul binario di ricevimento deve essere autorizzato dalle Unità centrali interessate.

4/6/95

Per i P.L. protetti dal segnale di partenza l'esistenza del controllo di chiusura e di bloccamento viene indicata con l'accensione a luce bianca fissa di una apposita ripetizione ottica.

2.10 PASSAGGI A LIVELLO DI LINEA

Nei tratti attigui alla stazione impresenziata, i P.L. di linea manovrati dalla stazione prima dell'impresenziamento, dovranno essere di tipo automatico a barriere complete, oppure, qualora ne ricorrano le condizioni per l'applicazione, del tipo di cui all'art. 53 bis R.S. La protezione dei P.L. di linea con barriere complete azionate automaticamente puo' essere affidata al segnale di partenza della stazione impresenziata, da un lato, e al segnale di cui all'art 53/1-b R.S., dall'altro lato, oppure da entrambi i lati ai segnali di partenza delle stazioni limitrofe o agli specifici segnali di cui all'art. 53/1-b R.S.

Gli eventuali altri P.L. non manovrati dalla stazione ed aventi relazione con la stazione stessa prima dell'impresenziamento dovranno essere protetti dal segnale di partenza o da segnale proprio.

Per tutti i P.L. protetti dal segnale di partenza, l'esistenza del consenso di chiusura viene indicata con l'accensione a luce verde fissa di una apposita ripetizione ottica avente le caratteristiche di sicurezza di cui all'art. 11 I.E.P.L.

In caso di eccezionale presenza di P.L. di tipo automatico con semibarriere, deve essere realizzato il collegamento delle segnalazioni di allarme tipo a) con il segnale di partenza della stazione impresenziata. Lo stato di allarme viene evidenziato dal lampeggiamento di un'indicazione ottica normalmente accesa a luce bianca fissa.

Per la liberazione artificiale di tutti i P.L. con barriere complete azionate automaticamente esistenti su ciascun tratto di linea attiguo alla stazione impresenziata, può essere previsto un apposito dispositivo di cui al successivo punto 2.15.

2.11 SEGNALI

Nelle stazioni impresenziate è realizzato il segnalamento di protezione e partenza rispondente ai requisiti dell'art. 53 ter R.S.

La posizione normale dei segnali delle stazioni impresenziate e' quella di via impedita.

I segnali di protezione sono comandati a via libera, una volta realizzate tutte le occorrenti condizioni relative al movimento del treno, da un dispositivo azionato automaticamente dal treno stesso.

I segnali di partenza sono comandati a via libera da appositi dispositivi ubicati all'interno del F.V. ed azionati manualmente.

2.12 ESCLUSIONE COMANDO AUTOMATICO APERTURA SEGNALE DI PROTEZIONE

In corrispondenza del punto di comando di ciascun segnale di protezione, sono installati appositi dispositivi che consentono di escludere il comando automatico di apertura segnale.

2.13 MANIGLIA DI CONSENSO PER TRENO INCROCIANTE

Nelle stazioni impresenziate sprovviste di sottopassaggio esiste una maniglia con ritorno elastico nella posizione di riposo, ubicata presso il F.V., il cui azionamento consente l'apertura del segnale di protezione per l'ingresso del treno incrociante.

2.14 TASTO DI LIBERAZIONE ITINERARI (T11 e T12)

Nelle stazioni impresenziate, per ciascun lato, esiste una maniglia con ritorno elastico nella posizione di riposo, normalmente piombata, ubicata all'interno del F.V., il cui azionamento provoca la liberazione degli itinerari di arrivo e partenza relativi al lato cui la maniglia stessa si riferisce. L'azionamento di tale tasto determina anche la liberazione dei P.L. di stazione protetti dai segnali di protezione e partenza, ubicati dal lato cui si riferisce il tasto di liberazione.

2.15 TASTO DI LIBERAZIONE PASSAGGI A LIVELLO DI LINEA A BARRIERE COMPLETE AZIONATE AUTOMATICAMENTE (T1PLL)

In relazione all'esistenza di passaggi a livello a barriere complete azionate automaticamente sui tratti attigui alle stazioni impresenziate, può essere prevista una maniglia con ritorno elastico nella posizione di riposo, normalmente piombata, il cui azionamento provoca la liberazione di tutti i P.L. di linea sul tratto cui la maniglia stessa si riferisce. Tale maniglia può essere ubicata nelle stazioni impresenziate o, qualora più opportuno, in stazioni limitrofe presenziate.

2.16 QUADRO TOPOGRAFICO

I dispositivi di cui ai precedenti punti 2.11 4^ cpv., 2.14 e 2.15 sono ubicati su un apposito quadro topografico che riporta schematicamente i binari della stazione. In corrispondenza di ciascun binario è riportata una ripetizione ottica a luce bianca che indica l'avvenuta liberazione dell'itinerario di arrivo o partenza stesso lato. Su detto quadro sono inoltre riportate le segnalazioni relative ai P.L. protetti dai segnali di partenza di cui ai punti 2.9. e 2.10. Tutte le ripetizioni ottiche ed acustiche sono rese efficienti previo azionamento del tasto accensione Q.L. ubicato sul quadro stesso.

2.17 SEGNALAZIONI DI ALLARME

Le segnalazioni di allarme dei PL di stazione e di alimentazione dell'apparato della stazione impresenziata devono essere ripetute in un opportuno posto presenziato.

Analogo criterio deve essere seguito per i P.L. con barriere complete azionate automaticamente protetti dai segnali di partenza della stazione o da segnali propri esistenti sui tratti attigui alla stazione impresenziata.

2.18 MOVIMENTI DI TRENI

Nelle stazioni impresenziate non sono consentiti itinerari di libero transito e non sono ammessi movimenti contemporanei di treni.

2.19 UFFICI MOVIMENTO DELLE STAZIONI IMPRESENZIATE

L'Ufficio Movimento delle stazioni impresenziate è chiuso. Il D.U., i capitreno ed altri agenti stabiliti dalle Unità territoriali interessate sono in possesso di chiave valida per tutte le predette stazioni.

3. NORME DI ESERCIZIO RELATIVE ALLE STAZIONI IMPRESENZIATE

3.1 DOCUMENTI NELLE STAZIONI

Nel F.V. esiste una scorta di fogli di corsa, fogli veicoli, una serie di fascicoli di moduli M.1, M.4, M.3, M.40 ed M.46, nonche'lo specifico protocollo per la corrispondenza telefonica.

Le scritturazioni sui registri di stazione (effettuazioni e soppressioni, interruzioni, ecc.), normalmente previste per le stazioni rette da aiutante di movimento, non sono richieste per le stazioni impresenziate.

3.2 ARRIVO E PARTENZA DEI TRENI

Le comunicazioni avvengono fra D.U. e capotreno che provvedera' alle relative registrazioni, in quanto necessarie.

Nelle stazioni impresenziate, il capotreno deve sempre trasmettere al D.U. il fonogramma di giunto del treno con unico dispaccio cosi' completato:

"TRENO ..... GIUNTO A ..... / .... (orario od ora effettiva)
PARTIRA'..... (orario od ora prevista) CAPOTRENO ....."

Nei casi di incrocio e precedenza i dispacci devono essere distinti per arrivo e partenza.

Prima della trasmissione del suddetto dispaccio, il capotreno dovrà accertarsi, previo azionamento del tasto accensione Q.L. di cui al precedente punto 2.16, che la ripetizione relativa alla liberazione dell'itinerario di arrivo riportata sul quadro topografico in corrispondenza del binario di arrivo medesimo sia regolarmente accesa a luce bianca. In caso contrario e qualora la ripetizione in corrispondenza del tasto di liberazione relativo al lato di arrivo sia accesa a luce rossa, il capotreno dovrà essere autorizzato dal D.U. all'azionamento del tasto di liberazione itinerari di cui al punto 2.14, con le modalità di cui al successivo punto 4.1.

Il D.U., che debba praticare al treno una prescrizione di movimento, ne informera' subito il capotreno ed omettera' di dare il numero di controllo al dispaccio di giunto fino a che non abbia trasmesso il dispaccio relativo alla prescrizione stessa e non ne abbia ricevuto il numero di controllo da parte del capotreno.

Il capotreno, prima di ordinare la partenza del proprio treno, dopo la trasmissione del fonogramma di cui al 2^ cpv. dovrà:
- accertarsi che il tasto di liberazione itinerari relativo al lato di partenza sia regolarmente piombato; nell'eventualità che tale tasto fosse spiombato, il capotreno dovrà informare il D.U. e provvedere al ripiombamento;
- azionare l'apposito dispositivo per l'apertura del segnale di partenza, fino all'accensione a luce bianca della relativa ripetizione.

Per i treni senza capotreno, alle operazioni di spiombamento e ripiombamento del tasto di liberazione itinerari, deve sempre provvedere, in caso di incrocio, il capotreno del treno incrociante. In mancanza di tali condizioni (incrocio e presenza capotreno), il macchinista deve limitarsi ad informare il D.U.

3.3 TERMINE DI CORSA DEI TRENI NELLE STAZIONI IMPRESENZIATE

Nel caso in cui un treno termini la corsa in una stazione impresenziata, il capotreno, prima di trasmettere il dispaccio di giunto del proprio treno deve espletare le operazioni di cui al 4^ cpv del precedente punto 3.2. ed azionare la maniglia di consenso per treno incrociante di cui al punto 2.13.

3.4 PRECEDENZE

Nelle stazioni impresenziate dovranno essere evitate le precedenze d'orario.

Qualora si rendesse necessario effettuare eccezionalmente una precedenza in tali stazioni, l'avviso al treno che prende il passo, in ogni caso, dovra' essere dato in precedente stazione.

Il treno che cede il passo deve essere ricoverato in manovra nel binario di circolazione specializzato per il senso inverso. Per l'esecuzione di tali operazioni devono essere osservate le procedure di cui al successivo punto 3.6. Il capotreno dovrà trasmettere il dispaccio di giunto contestualmente a quello di manovra ultimata.

3.5 INCROCI

In caso di incrocio, nelle stazioni impresenziate sprovviste di sottopassaggio, il capotreno del treno che entra per primo, accertato che il proprio treno si e' regolarmente ricoverato e terminato il servizio viaggiatori, azionera' la maniglia di consenso di cui al p. 2.13, per consentire l'apertura del segnale di protezione per l'ingresso del treno incrociante.

Nel caso di spostamento d'incrocio in una stazione impresenziata, l'ordine al treno che avanza potra' essere comunicato solo dopo aver avvisato il treno da trattenere ed aver ricevuto la conferma che il treno stesso fu avvisato.

Per incroci di fatto, nonche' per incroci d'orario di treni ordinari con treni straordinari, periodici e giornalieri, che devono aver luogo nella stazione impresenziata, la partenza dei treni che devono essere avvisati dell' incrocio deve essere vincolata dal D.U. nelle stazioni limitrofe presenziate fino al ricevimento della conferma dell'avvenuto avviso.

Analoga procedura deve essere seguita nel caso di soppressione di un treno avente incrocio nella stazione impresenziata.

3.6 MANOVRE E STAZIONAMENTO ROTABILI

Nelle stazioni impresenziate sono da evitare manovre salvo situazioni di assoluta necessita', per le quali occorre sempre autorizzazione scritta del D.U. Prima di concederla, il D.U. dovrà essersi accertato che i tratti fra le stazioni adiacenti a quella impresenziata siano liberi da treni ed aver vincolato i treni interessati a proprio nulla osta nelle stazioni limitrofe.

Il D.U. potra', se necessario, autorizzare anche lo svincolo della chiave dall'unità bloccabile al fine di consentire l'estrazione delle chiavi per la manovra a mano dei deviatoi.

Nell'eseguire la manovra i P.L. incontrati devono essere considerati aperti anche se hanno le barriere chiuse.

In relazione alle caratteristiche dei deviatoi tallonabili non e' consentita l'inversione del moto di una colonna che talloni un deviatoio, se non dopo che tutta la colonna ha superato il deviatoio stesso, onde evitare lo svio dei veicoli.

Al termine della manovra, il capotreno, o l'agente di scorta del carrello o del treno M.L. deve confermare con dispaccio al D.U. l'ultimazione della manovra nonchè, all'occorrenza, l'avvenuto reinserimento della chiave nell'unità bloccabile e il ripiombamento del relativo tasto di liberazione. Dopo il ricevimento di tale dispaccio il D.U. potrà rimuovere il vincolo per l'inoltro dei treni dalle stazioni limitrofe.

Lo stazionamento dei veicoli e' ammesso solo sui binari secondari indipendenti da quelli di circolazione, con le modalità previste dalle norme comuni.

3.7 INTERRUZIONI

Di regola, sono da evitare interruzioni delimitate, da uno o da entrambi i lati, da stazioni impresenziate.

Qualora cio' non fosse possibile, prima di concedere un'interruzione il D.U. dovra' adottare i provvedimenti di cui al punto 3.9.

Le interruzioni che interessano un binario di una stazione impresenziata devono essere estese fino alle stazioni limitrofe.

Nelle stazioni impresenziate non occorre esporre il segnale d'arresto di cui all'art. 18/2 R.C.T.

3.8 CARRELLI E TRENI MATERIALI

La circolazione in linea dei carrelli e dei treni materiali che interessi una stazione impresenziata deve sempre avvenire in regime di interruzione.

Nel caso di circolazione di carrelli e treni materiali che dovessero impegnare il punto di comando automatico apertura segnali di protezione, le cui progressive sono precisate dal Servizio Potenziamento e Sviluppo interessato e indicate nell'Orario di Servizio, l'agente di scorta deve:
- arrestare i mezzi prima di impegnare il punto di comando;
- azionare il dispositivo di esclusione di cui al punto 2.12;
- superare con tutti i mezzi il punto di comando automatico;
- riportare in posizione normale il dispositivo di esclusione.

I carrelli ed i treni materiali in arrivo ed in partenza nella stazione impresenziata dovranno arrestarsi prima di impegnare ciascun deviatoio e l'agente di scorta dovrà accertarne la regolare posizione prima di autorizzare il movimento.

Quando i carrelli debbano percorrere un deviatoio con ritorno automatico nella posizione iniziale, disposto nella posizione per cui sarebbe tallonato, e' necessaria la preventiva manovra a mano del deviatoio stesso portandolo nella posizione richiesta, al fine di evitare possibili svii.

Per lo svincolo e il ripiombamento della chiave dell'unità bloccabile occorre attenersi a quanto previsto al precedente punto 3.6.

Il ricovero dei carrelli e dei treni M.L. nelle stazioni impresenziate, di norma, non e' ammesso. Il D.U., tuttavia, puo' eventualmente autorizzarlo in relazione alle circostanze di fatto, disponendo il ricovero, in manovra, sui binari secondari e, solo in casi eccezionali, nel binario di circolazione che non deve essere utilizzato da eventuali treni. A manovra ultimata l'agente di scorta dovra' precisare, nel dispaccio di riattivato, anche il binario su cui e' ricoverato ed assicurarne l'immobilizzazione.

3.9 VINCOLO DEI TRENI

Ogni qualvolta le circostanze richiedano l'adozione di provvedimenti restrittivi riguardanti la sicurezza della circolazione, il D.U. deve vincolare la partenza dei treni interessati nelle stazioni impresenziate a proprio nulla osta.

I treni cosi' vincolati non possono, in ogni caso, proseguire oltre la stazione impresenziata interessata senza esplicito nulla osta del D.U.

4. ANORMALITA'/ GUASTI/ MANUTENZIONE

4.1. LIBERAZIONE ARTIFICIALE ITINERARI

L'azionamento del tasto di liberazione artificiale, da parte del capotreno, e' subordinato all'autorizzazione scritta del D.U(*)
In caso di incrocio il capotreno potrà azionare la maniglia di consenso per treno incrociante solo dopo aver ripiombato il tasto di liberazione.

4.2. LIBERAZIONE ARTIFICIALE P.L. DI LINEA A BARRIERE COMPLETE AZIONATE AUTOMATICAMENTE

L'azionamento, da parte del capotreno, del tasto di liberazione artificiale P.L. di linea a barriere complete azionate automaticamente, ove esistente, e' subordinato all'autorizzazione scritta del D.U. che dovrà concederla solo dopo aver acquisito la certezza che il tratto fra la stazione impresenziata e la stazione adiacente, dal lato cui il tasto TIPLL si riferisce, sia libero da treni.(*)

(*) Tale operazione non è ammessa per i treni senza capotreno.

La circolazione dei treni sui tratti interessati potrà essere ripresa normalmente solo dopo che il capo treno avrà confermato per iscritto al D.U. l'avvenuto ripiombamento del suddetto tasto T1PLL.

In mancanza di tale conferma, ai treni inoltrati sul tratto interessato, dovrà essere prescritta marcia a vista in corrispondenza dei P.L. presenti sul tratto.

4.3 ANNOTAZIONE SPIOMBAMENTI

Tutti gli spiombamenti effettuati nelle stazioni impresenziate, devono essere annotati sul registro M.125a dal D.U. al quale nei dispacci relativi gli agenti interessati dovranno sempre precisare il numero del piombo tolto, nonchè di quello applicato.

4.4 MODALITA' PER L'ACCERTAMENTO DELL'INTEGRITA', POSIZIONE ED ASSICURAZIONE DEI DEVIATOI A RITORNO ELASTICO

Nelle stazioni impresenziate, in caso di ingresso con segnale di protezione disposto a via impedita e negli altri casi quando necessario (movimenti carrelli, movimenti di manovra ecc), l'agente interessato deve:

- accertarsi dell'integrità dello scambio mediante accurato esame delle parti in vista dei dispositivi costituenti lo scambio stesso (aghi, contraghi, cuscinetti, tiranti, serratura);
- accertarsi della regolare posizione dello scambio assicurandosi dell'avvenuto regolare accostamento tra ago e contrago;
- accertarsi che il gancio relativo all'ago accosto agganci regolarmente la suola del rispettivo contrago, determinandone l'assicurazione. Qualora a seguito delle succitate verifiche risulti una irregolare posizione o assicurazione dello scambio, l'agente interessato può tentare di ottenere la regolare posizione e assicurazione effettuando una o più manovre a mano con le modalità indicate nel successivo punto 4.5.

4.5 OPERAZIONI PER LA MANOVRA DEI DEVIATOI A RITORNO ELASTICO

Qualora occorra effettuare la manovra a mano del deviatoio, l'agente interessato deve:

a) recarsi presso l'Ufficio movimento ed ottenere l'autorizzazione scritta da parte del D.U. per lo svincolo della chiave MD dalla relativa unità bloccabile;
b) azionare il tasto di liberazione artificiale ed estrarre la chiave stessa;
c) inserire la chiave MD nella serratura centrale (ove sono bloccate le chiavi degli scambi di stazione) e ruotarla verso destra;
d) estrarre la chiave FS, relativa allo scambio in questione, necessaria per la manovra dello scambio stesso;
e) recarsi presso lo scambio e sbloccare il settore di immobilizzazione 1 (vedi figura) solidale con la leva del contrappeso mediante l'inserimento della chiave FS e la sua rotazione verso destra;

f) effettuare la manovra dello scambio agendo sulla leva del contrappeso;
g) accertare, come indicato al punto 4.4, che la manovra si sia regolarmente completata.

Cessati i motivi che richiedevano la manovra a mano del deviatoio e riportato in ogni caso il deviatoio stesso nella posizione di normale funzionamento, l'agente deve:

h) bloccare la leva di manovra ruotando la chiave FS verso sinistra ed estrarla dalla serratura del deviatoio;
i) recarsi presso l'Ufficio movimento e reintrodurre la chiave FS nella serratura centrale per permettere l'estrazione della chiave MD;
l) estrarre la chiave MD e reinserirla nell'unità bloccabile;
m) ripiombare il tasto di liberazione artificiale;
n) confermare con dispaccio al D.U. l'avvenuto reinserimento della chiave nell'unità bloccabile e il ripiombamento del tasto di liberazione artificiale.

4.6 GUASTO DEI DEVIATOI

Qualora venga riscontrata una anormalita' ai deviatoi, comunque manovrati, dovranno essere osservate le norme di dettaglio emanate dalle Unità territoriali interessate. In particolare, per i deviatoi di tipo tallonabile con ritorno automatico nella posizione iniziale, tali norme dovranno essere stabilite secondo i criteri di seguito specificati:

- qualora risulti danneggiato l'armamento il deviatoio non dovrà essere impegnato e dovrà essere dato immediato avviso al D.U.;

- qualora invece sia integro l'armamento ma risultino danneggiati i tiranti di manovra, o comunque risulti slacciato dall'apparecchio di manovra, lo scambio potrà essere impegnato solo dopo la sua assicurazione con fermascambio a morsa e distanziatore;

- qualora, pur essendo integri sia l'armamento che i tiranti di manovra, il deviatoio non risulti regolarmente disposto e assicurato, si dovrà tentare di ottenere dette condizioni mediante la manovra a mano, dopo di che, se si ottiene la regolare disposizione del deviatoio ma non la sua assicurazione, lo scambio potrà essere impegnato dal treno solo dopo assicurazione con fermascambio a morsa e distanziatore;

- l'agente interessato, prima di applicare il fermascambio a morsa e distanziatore, deve ricevere autorizzazione dal DU, il quale, prima di concederla dovrà vincolare i treni che potranno impegnare di calcio il deviatoio interessato. La rimozione del vincolo è subordinata a quella del fermascambio a morsa e distanziatore;

- non occorre l'assicurazione con fermascambio a morsa e distanziatore quando risultino integri i tiranti di manovra e il deviatoio risulti regolarmente assicurato.

4.7 MOVIMENTI A VIA IMPEDITA: SEGNALE DI PROTEZIONE

Manifestandosi una anormalità tale che il segnale di protezione risulti a via impedita o spento, qualora nella stazione impresenziata non debba effettuarsi incrocio, il treno potrà essere fatto avanzare dal capotreno con le modalità dell'art. 49/6 R.S.

Qualora il treno interessato dall'anormalità abbia incrocio nella stazione impresenziata, esso dovrà arrestarsi al segnale di protezione. Trascorsi cinque minuti il capotreno deve recarsi in stazione e prendere accordi con il capotreno del treno incrociante per l'ingresso del proprio treno.

Nel caso in cui entrambi i treni debbano entrare con il segnale di protezione disposto a via impedita, i capitreno devono prendere accordi per stabilire quale dei due treni debba entrare per primo. Il capotreno del treno che entrerà per secondo dovrà attendere in stazione l'arrivo del primo treno al cui capotreno spetta la protezione dell'attraversamento a raso. I treni dovranno essere fatti avanzare dai capitreno con le modalità previste dall'art. 49/6 R.S.

Il D.U. deve essere informato dei guasti per l'adozione dei necessari provvedimenti.

4.8 MOVIMENTI A VIA IMPEDITA: SEGNALE DI PARTENZA

In caso di mancata disposizione a via libera del segnale di partenza, il capotreno deve accertare:
- l'esistenza o meno del controllo e bloccamento di chiusura dei P.L. di stazione protetti dal segnale di partenza;
- l'esistenza o meno del consenso dei P.L. di linea protetti dal segnale di partenza;
- lo stato di allarme o meno degli eventuali P.L. automatici a semibarriere.

Il capotreno dovrà prescrivere al proprio treno di partire con segnale disposto a via impedita e marcia a vista sull'itinerario di partenza nonchè, in base all'esito dei suddetti accertamenti, la marcia a vista specifica in corrispondenza dei P.L. per i quali manchi il controllo con bloccamento o il consenso di chiusura oppure esista lo stato di allarme.

In caso di eccezionale presenza di deviatoi manovrati a mano sull'itinerario di partenza, il capotreno dovrà inoltre prescrivere al treno di fermare prima di impegnare i deviatoi e di oltrepassarli con cautela dopo accertata la loro regolare disposizione.

Il D.U. deve essere informato dei guasti per l'adozione dei necessari provvedimenti.

4.9 INTERRUZIONE DEL FUNZIONAMENTO DEL TELEFONO

In caso di impossibilità di mettersi in comunicazione con il D.U. in una stazione impresenziata, il capotreno dovrà cercare di utilizzare altri posti telefonici, anche pubblici, ubicati nelle vicinanze.

Non potendo comunque comunicare con il D.U., il capotreno è ugualmente tenuto a scrivere nell'apposito protocollo il fonogramma di giunto e di partenza, nonchè quelli relativi agli spiombamenti di cui al precedente p. 4.3. A fianco dei fonogrammi non trasmessi, e precisamente in corrispondenza delle colonne relative alla data ed alle ore di trasmissione, il capotreno deve esporre la parola "interruzione".

Resta inteso che i treni eventualmente vincolati a nulla osta del D.U. non devono proseguire oltre la stazione in cui esiste il vincolo.

4.10 LAVORI NELLE STAZIONI IMPRESENZIATE E NEI TRATTI DI LINEA ATTIGUI

I lavori di manutenzione devono essere effettuati, possibilmente, durante opportuni intervalli di circolazione.

Per i suddetti lavori, i rapporti avvengono direttamente fra D.U. ed agente della manutenzione; a tale scopo il D.U. ha in consegna i fascicoli M 45, M 45a, M 46, che hanno anche la funzione di protocollo telefonico.

I lavori di manutenzione o di riparazione relativi agli enti aventi influenza sull'aspetto dei segnali (ad es. deviatoi, P.L., c.d.b., ecc.) devono essere sempre eseguiti mantenendo a via impedita i segnali interessati. Per garantire tale condizione, l'agente della manutenzione deve azionare l'apposito dispositivo che inibisce l'apertura dei segnali. Inoltre deve praticare nella colonna "osservazioni" del mod. M 45 la seguente annotazione: "Segnale/i N°.../... mantenuto/i a via impedita".

Per quanto possibile, analogo provvedimento deve essere adottato anche per i lavori relativi ai segnali di protezione e/o partenza.

Il D.U., che abbia ricevuto il dispaccio di emissione del mod. M 45, deve trasmettere la propria firma ed il numero di controllo, che hanno valore di nulla osta all'inizio dei lavori, dopo aver adottato i necessari provvedimenti interessanti la circolazione dei treni, tenendo conto delle eventuali annotazioni praticate dall'agente della manutenzione; l'arrivo o la partenza dei treni con segnali a via impedita o da considerarsi tali, devono essere

sempre subordinati a specifico ordine del D.U. che impartirà anche le prescrizioni occorrenti in relazione agli enti interessati ai lavori.

Il passaggio di eventuali treni durante i lavori ai deviatoi potra' avvenire con emissione di mod. M 46. Il D.U. deve compilare il mod. M 46 e quindi trasmetterne il contenuto all'agente della manutenzione che lo trascrivera' sul mod. M 46 in dotazione alla stazione, dando come numero di controllo il numero del proprio M 46 seguito da un numero saltuario di due cifre. L' agente della manutenzione compilera' il mod. M 46 di sua competenza, provvedera' a disporre i deviatoi nella posizione richiesta, assicurandoli eventualmente con fermascambio a morsa e cuneo o distanziatore quindi confermera' con dispaccio al D.U. che disporra' per il movimento del treno.

Al termine dei lavori, per l'emissione del mod. M.45 a. devono osservarsi procedure analoghe a quelle previste per il mod. M.45.

5. DISPOSIZIONI ATTUATIVE

5.1

Gli schemi circuitali relativi alla installazione ed ai collegamenti da realizzare nelle predette stazioni saranno forniti dall'Area Ingegneria e Costruzioni.

5.2

Per l'individuazione delle stazioni da impresenziare dovranno essere effettuate le necessarie valutazioni in relazione agli effettivi costi d'impianto, alle reali economie di personale conseguibili ed ai tempi di ammortamento derivanti.
La convenienza degli interventi in questione dovrà, ovviamente, essere valutata anche alla luce dei tempi di realizzazione di eventuali trasformazioni di tipo tecnologico e d'esercizio già previste.

5.3

Codesti Servizi restano incaricati di:

- individuare le stazioni da impresenziare, sulla base delle indicazioni precedenti;

- provvedere ai necessari interventi tecnologici sulla base degli schemi circuitali forniti dall'Area Ingegneria;

- emanare le necessarie norme di dettaglio;

- inserire nell'Orario di Servizio le norme per il personale dei treni;

- istruire il dipendente personale interessato, fermo restando che per il personale dei treni provvederà la Divisione Trazione in indirizzo, alla quale viene inviato un Estratto della normativa in questione (Allegato 1);

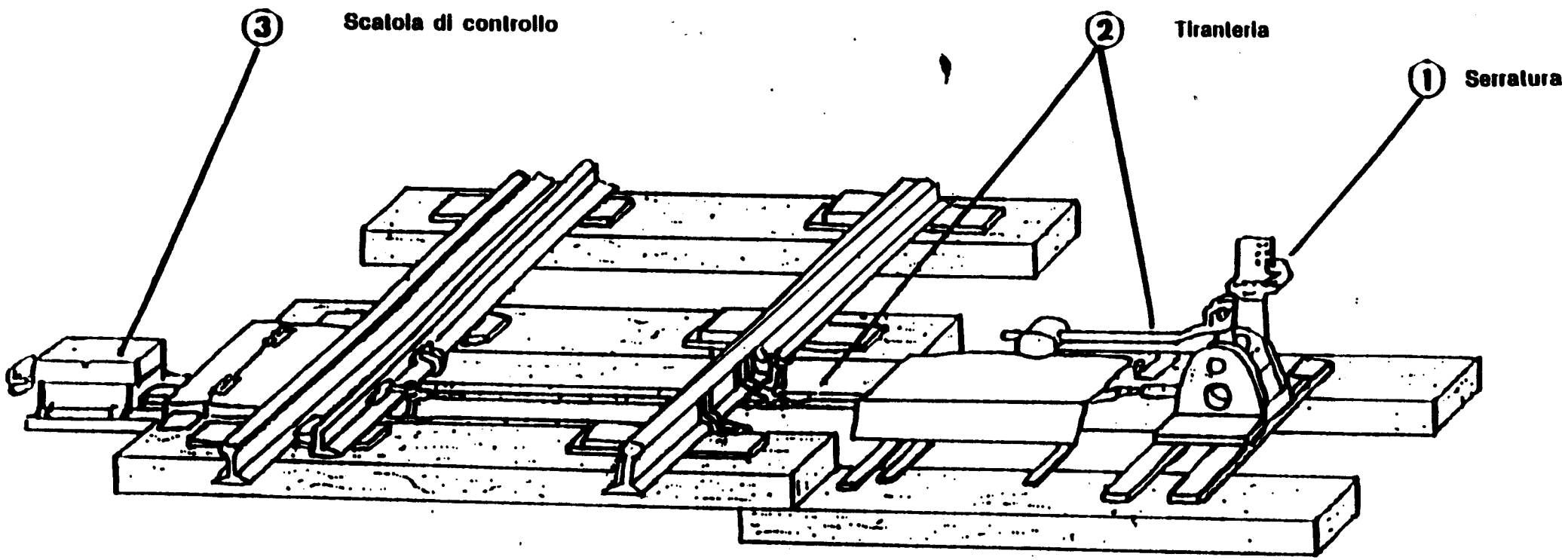
- seguire costantemente l'andamento dell'esercizio di tali stazioni;

- relazionare entro tre mesi dall'inizio dell'esercizio, circa l'andamento dello stesso.

Si resta a disposizione per le eventuali indicazioni e chiarimenti necessari.

Pregasi confermare.

IL DIRETTORE


3
Scatola di controllo
2
Tiranteria
1
Serratura