13/6/94

Roma, 13/06/94
D:R/ST.MV./IE00/009/519

FERROVIE DELLO STATO S.p.A

REG

AREA RETE - Servizi Tecnici

CIRCOLARE	Unità Emittente R/ST.MV/R.02 R/ST.IE. R/ST.OC.	Argomento 3.64	Data 13 GIU. 1994

SIGG. DIRETTORI ZONE TERRITORIALI

p.n. SERVIZI PRODUZIONE

" " AREA TRASPORTO
(Divisione Trazione)
F I R E N Z E

Oggetto:

Abolizione dei petardi

Allegati: 2

1.14

13/6/94

F I N A L I T A'

Nel Regolamento sui Segnali sono stabiliti i casi in cui si deve ricorrere all'uso dei petardi, le loro modalità di collocazione e in particolare le norme di comportamento a cui deve attenersi il personale dei treni.

Come noto, ai petardi in generale deve farsi ricorso, in condizioni di visibilità ridotta, in precedenza sia di segnali fissi (segnali di avviso, segnali di 1^ categoria, segnali di 2^ categoria), sia di segnali a mano (segnali di attenzione, di avviso di rallentamento, di avviso di fermata notificata), secondo quanto stabilito dall'art. 64/1 R.S.

E' inoltre previsto l'uso dei petardi, a prescindere dalle condizioni di visibilità, come sussidio in altri vari casi particolari (segnale di arresto per notifica di fermata improvvisa; protezione coda treno in caso di richiesta soccorso; protezione seconda parte treno spezzato in linea; ecc.).

All'uso dei petardi non si deve ricorrere se i segnali che dovrebbero essere sussidiati vengono fatti precedere da tavole di orientamento di vario tipo (art. 65 R.S.).

I petardi comportano sensibili oneri organizzativi (approvvigionamento, custodia, distruzione, ecc.), risultano essere di fatto scarsamente utilizzati, onerosa è la loro applicazione.

Ciò premesso, nel quadro delle iniziative tese ad un ammodernamento della regolamentazione d'esercizio, si forniscono di seguito le disposizioni atte a pervenire alla graduale e completa eliminazione dei petardi, in attesa dell'adeguamento dei testi regolamentari.

Con l'occasione, vengono anche stabilite nuove procedure per la protezione dei treni in linea, tendenti a rendere le operazioni più aderenti alla pratica dell'esercizio.

Queste disposizioni rientrano nel Progetto "REGOLAMENTI 2000".

13/6/94

1. DISPOSIZIONI IMPIANTISTICHE

Sui tratti di linea in cui la nebbia non è considerata fenomeno eccezionale, anche limitatamente a determinati periodi dell'anno:

a) I segnali di cui alle lettere a), b) e c) dell'art. 64/1 R.S. dovranno, salvo l'eccezione di cui al successivo capoverso, essere sempre preceduti da tavole di orientamento o di tipo normale o di tipo distanziometrico rifrangenti o di tipo distanziometrico ad alto potere rifrangente, secondo quanto specificatamente previsto dall'art. 65 R.S. Nelle stazioni, le tavole di orientamento possono essere omesse in precedenza ai segnali di partenza con avviso accoppiato, quando i treni vi hanno generalmente fermata oppure in difficoltose situazioni d'impianto (grandi stazioni, ecc.).
Le tavole distanziometriche devono essere installate secondo quanto disposto dalla Circolare del Servizio I.E. N° IE/5212/DV/11406 del 7/3/1983 (Allegato 1).

b) I segnali di cui alla lettera d) dell'art. 64/1 RS (avviso di rallentamento e avviso di fermata notificata) dovranno sempre essere preceduti dalle tavole di orientamento di cui all'art. 65/4 RS, nei periodi in cui la nebbia non è considerata fenomeno eccezionale.
Le tavole distanziometriche devono essere installate secondo quanto disposto dalla Circolare ES.C/P.400.2 - ES.C/R.02 - ES.I/W.2 dell'11/05/1992 (Allegato 2).

2. DISPOSIZIONI NORMATIVE

2.1 Treni fermi in linea

a) Protezione ordinaria nei seguenti casi:

- Treno fermo ad un segnale fisso o in piena linea (art. 35/3 RS)

- Parte di treno rimasta in linea in caso di dimezzamento (art. 35/5 RS)

- Parte di treno rimasta in linea in caso di spezzamento, con accordi presi con il personale del treno della prima parte (art. 35/6 RS)

La protezione, quando è prescritta, deve essere effettuata d'iniziativa del capotreno, provvedendo, personalmente o per mezzo di altro agente del treno, sia all'esposizione del segnale di arresto, sia al presenziamento del segnale medesimo, secondo le modalità stabilite dall'art. 35 RS.
Il presenziamento può essere omesso se, per urgenti motivi di sicurezza, la presenza del personale è più utile altrove.

b) Richiesta di soccorso (art. 35/2 RS)

Dovendo richiedere soccorso, la richiesta deve essere effettuata direttamente dal macchinista previe intese con il capotreno che, all'occorrenza, deve comunicare il peso del treno.
Nei treni con un solo agente di macchina e privi di telefono terra-treno, il macchinista potrà avvalersi del capotreno per la trasmissione delle notizie necessarie.

Per la protezione del treno vale, ovviamente, quanto stabilito nel precedente punto a).

2.2 Situazioni d'emergenza

a) Ordine di fermata improvvisa (art. 27 RS)

- Rilevando la necessità di arrestare un treno in linea per improvvisi ed urgenti motivi di sicurezza (ostacoli o altre evenienze), il personale dovrà adoperarsi nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze ed alle possibilità pratiche presenti al momento.

- A tale proposito, il personale potrà provvedere mediante avvisi (a località di servizio, posti di linea, treni ecc.), esposizione di segnali di arresto a mano, manovra o uso di dispositivi idonei allo scopo (manovra di segnali fissi, applicazione del dispositivo portatile per l'occupazione di c.d.b., ecc.), e quant'altro possa ritenersi utile nella circostanza.
  I provvedimenti d'emergenza devono essere attuati immediatamente e, non potendo acquisire rapide informazioni sulla circolazione, prioritariamente per il lato (o i lati) da cui possono giungere normalmente i treni e per tutti i binari che siano interessati dall'ostacolo improvviso.

- Il personale in possesso di torce da segnalazione a fiamma rossa deve farne uso quando ritenuto più efficace, considerata la loro maggiore luminosità rispetto ai normali segnali di arresto (bandiera o fanale), ma tenendo anche conto della loro limitata durata.

- Sulle linee con BA, il personale dotato di dispositivi portatili deve

sempre provvedere prima con i medesimi e subito dopo ricorrere ad altri mezzi.

- Quando ricorre al segnale d'arresto, il personale deve esporlo andando il più sollecitamente possibile dalla parte dell'arrivo del treno, fino a portare il segnale possibilmente alla distanza di 1200 metri (1500 metri se trattasi di abbassamento archetti non notificato).
  Trattandosi di ostacolo sul binario, il segnale d'arresto dovrà essere sempre posto anche in corrispondenza dello stesso.
  I segnali d'arresto vanno posti secondo gli schemi previsti dall'art. 27/6 RS.

- Rilevando segnali di arresto a mano o l'accensione di torce da segnalazione a fiamma rossa, il personale deve adottare le misure più tempestive ed opportune per provvedere all'arresto dei treni che possono dirigersi verso il punto interessato.
  Il macchinista che rilevi direttamente un qualsiasi segnale di fermata improvvisa deve provvedere, con tutti i mezzi disponibili, a fermare subito il treno e possibilmente prima del segnale d'arresto.
  Dopo l'arresto, il macchinista dovrà attenersi alle indicazioni dell'agente che ha esposto il segnale.

- In presenza di collegamento telefonico terra-treno, i cui dispositivi siano dotati di segnale di prudenza generalizzata, valgono le specifiche norme previste al riguardo.

b) <u>Spezzamento di un treno in linea, senza accordi presi con il personale del treno della prima parte (art. 35/6 RS)</u>

<u>Abbassamento archetti non notificato ai treni (art. 73/3 RS)</u>

La protezione della seconda parte del treno spezzato in linea o di un tratto soggetto ad abbassamento archetti dovrà essere fatta immediatamente con le modalità di cui al precedente p. 2.2 a).

c) Le procedure di cui al precedente p.2.2 a) devono essere adottate anche in tutti gli altri casi in cui la normativa vigente richiede esplicitamente la protezione rispetto a ostacoli improvvisi o a situazioni d'emergenza in linea.

2.3 Segnali di avviso di rallentamento e di fermata notificata non sussidiati da tavole di orientamento

L'eventuale notifica al p.d.m. di segnali di avviso di rallentamento e di fermata notificata non sussidiati, quando previsto, da tavole di orientamento deve essere limitata esclusivamente a situazioni improvvise e la mancanza delle tavole di orientamento deve essere circoscritta al tempo strettamente necessario per la loro posa in opera.

Ricevendo la predetta notifica, il p.d.m., in presenza di nebbia, regolerà la marcia del treno in modo da rispettare ugualmente i segnali incontrati.

2.4 Tratti di linea e periodi in cui la nebbia è fenomeno eccezionale (art.64/10 RS)

In tali situazioni, in caso di nebbia, il p.d.m. deve regolare la marcia del treno in modo da rispettare ugualmente i segnali incontrati.

2.5 Situazione transitoria

In attesa della completa installazione delle tavole di cui al p. 1,

continuerà l'impiego dei petardi e il p.d.m., sentendone lo scoppio, dovrà continuare a regolarsi secondo le norme ancora vigenti.

3. DISPOSIZIONI ATTUATIVE

3.1 Le disposizioni impiantistiche di cui al p. 1 devono trovare applicazione prima possibile, attingendo per le relative spese di approvvigionamento e di installazione sul conto 592 (rinnovi), tenendo comunque a riferimento che dall'1.1.1995 i petardi dovranno essere definitivamente soppressi.

Con la stessa scadenza, dovrà provvedersi a dotare di dispositivi portatili tutto il personale addetto alla manutenzione ed ai posti di linea, che opera sulle linee con BA, qualora non ne fosse già provvisto.

3.2 Anche le disposizioni normative di cui al punto 2 dovranno entrare in vigore dall'1.1.1995.

3.3 Il Quadro 5 H della PCOS - parte I^-("Tratti di linea e periodi in cui la nebbia è fenomeno eccezionale") continua a rimanere in vigore.

Il Quadro 5 I della PCOS - parte I^-("Tratti di linea sui quali non viene attuato il sussidio con petardi") deve essere aggiornato in relazione alla progressiva installazione delle tavole di orientamento e soppresso dall'1.1.1995.

13/6/84

3.4 Le Zone Territoriali e l'Area Trasporto cureranno l'informazione del personale dipendente interessato.

I Servizi Produzione dovranno notificare ai Servizi Tecnici/Area Rete il completamento dei provvedimenti richiesti dalle presenti disposizioni (tavole di orientamento e dispositivi portatili).

Pregasi confermare.

IL DIRETTORE

9.14

DIREZIONE GENERALE
SERVIZIO I.E

UFFICI IMPIANTI ELETTRICI

Roma, li 7 MAR. 1983

IE/5212/DV/ 11406

T U T T I

UNITA' SPECIALI TUTTE

MINISTERO DEI TRASPORTI
AZIENDA AUTONOMA DELLE FERROVIE DELLO STATO
Ufficio ... Verona
data 16 MAR. 1983
Protocollo N° 701

Oggetto: Tavole d'orientamento tipo distanziometrico. Allegati: uno

Questa Sede, in collaborazione con il Servizio Materiale e Trazione, ha portato a termine con esito positivo la sperimentazione nei Compartimenti di Torino, Milano, Verona, Venezia e Bologna di nuove tavole d'orientamento di tipo distanziometrico al fine di pervenire alla abolizione del servizio posa-petardi.

Considerati i vantaggi tecnico-economici della soluzione, si ritiene opportuno generalizzare l'impiego delle tavole, sia del tipo ad alta rifrangenza (H.I.G.) sia del tipo a rifrangenza normale (E.G.) estendendolo gradualmente a tutte le linee della rete.

In particolare si precisa che il tipo distanziometrico (H.I.G.) dovrà essere impiegato su linee ove s'intenda abolire il servizio posa-petardi.

Si precisa inoltre che le installazioni delle tavole devono risultare il più possibile omogenee al fine di evitare che su una stessa linea si presentino successioni di tavole distanziometriche (4tavole) e tradizionali (7tavole) art. 65 del R.S.

Pregasi confermare.

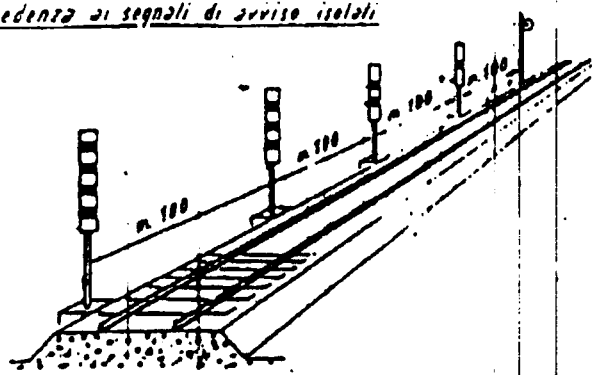
IL DIRETTORE DEL SERVIZIO
IMPIANTI ELETTRICI

2707/DV

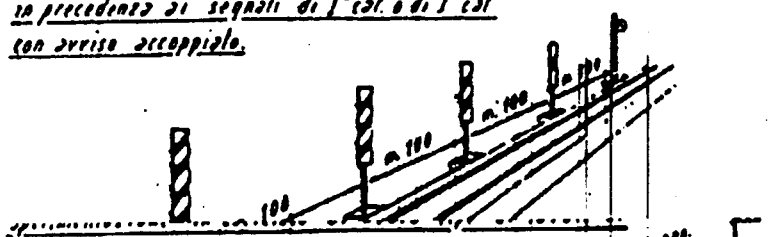
10.14

2011 - 1

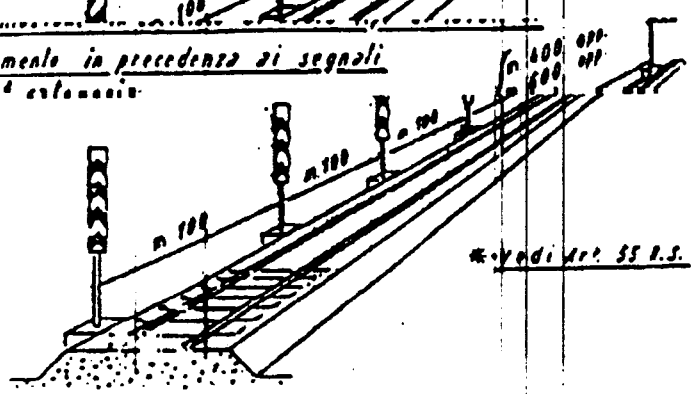
Sperimentazione in esercizio di nuove tipo di tavole di orientamento in precedenza ai segnali di avviso isolati



Sperimentazione in esercizio di nuove tipo di tavole di orientamento in precedenza ai segnali di 1ª cat. e di 1ª cat con avviso accoppiato.



orientamento in precedenza ai segnali di 2ª categoria



** vedi art. 55 R.S.*

ES.C/009/D540

ENTE FERROVIE DELLO STATO

DIVISIONE ESERCIZIO - SERVIZIO CIRCOLAZIONE

ATTIVITÀ PROGRAMMAZIONE SERVIZI DI TRAZIONE

Firenze _____

UFFICI PRODUZIONE
TUTTI

UFFICI POTENZIAMENTO
E SVILUPPO
TUTTI

Classif. ES.C/P.400.2
ES.C/R.02

Rif. ES.I/W.2

del

P.N. FUNZIONE CENTRALE QUALITA'
ROMA

P.C. SIGG.
DIRETTORI COMPARTIMENTALI
TUTTI

OGGETTO: - tabelle di orientamento per fermate sprovviste di segnali fissi;
~~- tavole distanziometriche per rallentamenti.~~

Allegato 1

Sulla rete esistono numerose "fermate" sprovviste di segnali fissi, la cui individuazione da parte del p.d.m. è attualmente possibile facendo riferimento ai cippi chilometrici. Al riguardo si è avuto modo di riscontrare che, per particolari condizioni di visibilità o di tracciato, la individuazione delle stesse può risultare difficoltosa.

Pertanto, al fine di facilitare al p.d.m. la individuazione delle fermate stesse, si dispone in via sperimentale ed in attesa delle necessarie modifiche regolamentari, di porre in opera più tabelle di orientamento come di seguito specificato:

- la tabella di orientamento di fine marciapiede, di cui alla figura n 1 dell'allegato, può essere impiegata in determinate fermate munite di segnali fissi di protezione, e comunque deve essere posta in opera in tutte le fermate ove non esiste il segnalamento fisso. Inoltre, là dove non esiste il segnalamento fisso di protezione, la tabella può essere preceduta, a distanza di frenatura da un'altra tabella di orientamento contraddistinta da una striscia bianca obliqua (fig.n 2).

Quest'ultima potrà essere a sua volta preceduta, ad almeno 200 metri, da un'altra tabella contraddistinta da due strisce oblique (fig.n 3) nel caso di fermate su linee aventi velocità di fiancata superiore a 90 Km/h.

50129 FIRENZE • VIALE SPARTACO LAVAGNINI, 58 • TELEFAX: SIP 055/235/3382 - FS 967/3382

12.14

La necessità delle tavole aggiuntive deve in ogni caso essere valutata in relazione ai criteri anzidetti ed alle situazioni locali.

Nel caso d'impiego di una o di due tavole aggiuntive dovrà essere soppresso l'eventuale palo indicatore, salvo non vi siano scambi.

Inoltre, con riferimento alla nota ES.C/ES.I/009/D27 del 13/01/1992, si precisa che le tavole distanziometriche da porre in opera in precedenza al segnale di avviso relativo ad un rallentamento fisso (Art. 65/4 R.S.) devono essere almeno in numero di tre.

La prima tavola incontrata dal treno deve essere collocata ad almeno 300 metri dal segnale di avviso di rallentamento, le altre dovranno essere distanziate tra loro di circa 100 metri

I fabbisogni, in termini quantitativi, relativamente alle tabelle di orientamento per le fermate, dovranno essere segnalati a questa Sede.

i coglie l'occasione per invitare le Sedi Compartimentali a non dar corso ad iniziative a carattere locale, in quanto ciò potrebbe creare riflessi negativi per il personale di macchina e alla regolarità del servizio per la mancanza di uniformità normativa.

Codesti Uffici restano incaricati di informare il personale interessato e all'occorrenza emanare norme di dettaglio.

Pregasi confermare

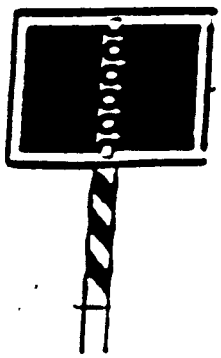
IL RESPONSABILE
DELLA DIVISIONE ESERCIZIO

Enrico Dussolti

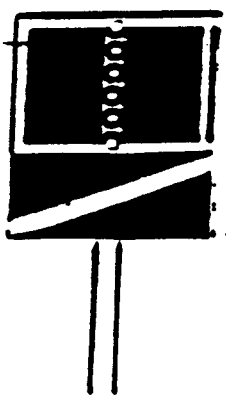
13.14

Allegato alla nota ES.C/009/0540
del. 11/05/92

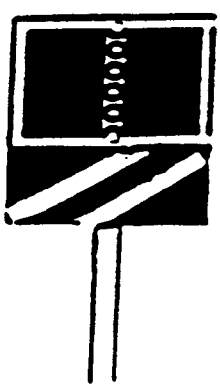
TABELLE DI ORIENTAMENTO NELLE FERMATE



- figura n°. 1 -
- tabella di orientamento delle fermate indicante la fine del marciapiede.



- figura n°. 2 -
- tabella di orientamento, contraddistinta da una striscia bianca obliqua, posta a distanza di frenatura in precedenza alla tabella di orientamento della fermata.



- figura n°. 3 -
- tabella di orientamento, contraddistinta da due strisce bianche oblique, posta ad almeno 200 metri in precedenza alla tabella di cui alla figura n°. 2.

14.14