



**Allegato 3** alla Disposizione n° **40** del **23 DIC. 2002**

**CIRCOLAZIONE CARRELLI E TRENI M.L. SULLE LINEE A DOPPIO BINARIO TELECOMANDATE NON ESERCITATE CON SCC E CON IMPIANTI REALIZZATI IN BASE ALLO SCHEMA DI PRINCIPIO V 350.**

**1 CONDIZIONI IMPIANTISTICHE**

**1.1 Ubicazione delle lettere "C"**

Le "C" luminose, di norma, sono installate sugli stanti dei segnali di 1° categoria delle località di servizio: una, nel senso di marcia comandato dal segnale (C anteriore), l'altra nel senso opposto (C posteriore).

Si fa eccezione in situazioni particolari, quali:

- segnali di uscita da binari di ricovero, ove è installata solo la C anteriore;
- segnali di protezione di stazioni porta permanente, ove è installata solo la C posteriore;
- segnali di protezione delle linee diramate non attrezzate con dispositivo di f.s., ove è installata solo la C anteriore.

**1.2 Estensione di movimenti**

Il percorso di movimento di carrello o treno M.L. si estende:

- per i movimenti nell'ambito di una località di servizio:

di norma, dallo stante di segnale di 1° categoria allo stante del primo segnale di 1° categoria successivo nel senso del movimento, anche se orientato in senso opposto;

- per i movimenti in linea:

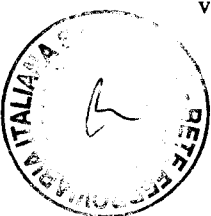
dallo stante di un segnale di protezione a quello del segnale di protezione successivo.

**1.3 Dispositivi di stabilizzazione dei posti periferici**

In corrispondenza dei segnali provvisti di "C" luminosa sono ubicati, su apposite piantane, particolari dispositivi, ad uso del personale di scorta di carrelli o treni M. L., che hanno le seguenti funzioni:

- stabilizzazione del fuori servizio (f.s.) di binario di linea o di stazionamento<sup>1</sup>, e stabilizzazione dell'istradamento;
- liberazione del fuori servizio (f.s.) di binario di linea o di stazionamento, e liberazione dell'istradamento.

<sup>1</sup> Ai fini delle presenti norme, la possibilità di esclusione dalla circolazione di un binario, di cui al punto 1.4 dell'O.S. 17/81, viene estesa anche ai binari di stazionamento di una località di servizio.





#### 1.4 Accensione delle lettere "C"

1.4.1 L'accensione della C luminosa avviene a seguito di comando di f.s. o di istradamento effettuato dal D.C.O. o D.M., a seconda del regime d'esercizio- dell'impianto, e di successiva operazione di stabilizzazione, effettuata dall'agente di scorta.

Lo spegnimento normale di una C avviene a seguito di consenso specifico del D.C.O. o D.M. e di successiva operazione di liberazione del f.s. o dell'istradamento, effettuata dall'agente di scorta.

Si fa eccezione per l'accensione e lo spegnimento della C negli impianti in regime di T.P./EDCO<sup>2</sup>, in cui è sufficiente la sola manipolazione dei dispositivi effettuata dall'agente di scorta.

1.4.2 L'accensione di una lettera "C" luminosa è sempre contemporanea alla accensione della C luminosa posta sullo stante del segnale che delimita l'istradamento o il binario fuori servizio e relativa al movimento in senso inverso; sul tratto di binario delimitato dalle suddette C sono, ovviamente, consentiti gli spostamenti di carrelli in entrambi i sensi.

1.4.3 Un istradamento verso linea o verso un binario di stazionamento, quando è comandato da C luminosa, richiede il f.s. del binario di linea o di stazionamento a valle dell'istradamento e impedisce la disposizione o il mantenimento, a via libera del segnale di 1° categoria ubicato a monte del segnale di protezione che delimita l'istradamento.

1.4.4 La stabilizzazione dell'istradamento blocca il f.s. sull'eventuale binario di stazionamento adiacente e determina l'occupazione della o delle sezioni di B.A. delimitanti l'istradamento, quando il blocco è orientato per l'arrivo nella località di servizio.

1.4.5 L'accensione della C luminosa garantisce la posizione ed il bloccamento dei deviatori dell'istradamento.

Non richiede:

- il controllo della libertà dei c.d.b. relativi all'istradamento;
- il controllo dei deviatori laterali e di quelli ubicati in zona di uscita;
- la chiusura dei P.L. ubicati sull'istradamento;
- l'assenza di movimenti di treno su cui l'istradamento del carrello converge.

1.4.6 Nelle località di servizio esercitate in regime di TP/EDCO, la stabilizzazione dell'istradamento determina:

- la formazione dell'istradamento e il relativo bloccamento;
- la sola occupazione del B.A., se orientato in arrivo nella località di servizio.

#### 1.5 Linee Diramate

Gli apparati centrali delle località di servizio (stazioni e bivi), dalle quali si dirama un'altra linea non attrezzata con dispositivi di f.s., sono muniti di maniglia per l'inibizione dell'apertura dei segnali che comandano i movimenti da e verso la linea diramata. Sul segnale di protezione relativo alle provenienze da detta linea è installata solo la C anteriore ed in corrispondenza dello stesso segnale

<sup>2</sup>

Con la dizione TP/EDCO si intende che la località di servizio è impresenziata in esc





di protezione sono ubicati i dispositivi di cui al p. 2.3 con le sole funzioni di stabilizzazione e di liberazione dell'istradamento.

Un istradamento da o verso la linea diramata richiede il f.s. del binario di stazionamento (per le stazioni o di linea (per i bivi) e la suddetta inibizione apertura segnali.

La stabilizzazione dell'istradamento blocca il f.s. sul binario di stazionamento o di linea, relativo al percorso, ed impedisce la rimozione dell'inibizione apertura segnali.

## **2 DISPOSIZIONI NORMATIVE**

**2.1** L'accensione della lettera C costituisce per l'agente di scorta autorizzazione ad impegnare il tratto interessato, solo se le relative operazioni di stabilizzazione del f.s. sono state effettuate dallo stesso agente di scorta. L'utilizzazione della C da parte di altro agente di scorta può avvenire solo previo nulla osta del titolare della relativa interruzione.

**2.2** Lo stante di un segnale di 1° categoria con lettera C spenta, può essere superato solo previa specifica autorizzazione del D.C.O. (o D.M.).

In caso di irregolare funzionamento o di mancata utilizzazione dei dispositivi di cui alla presente circolare, i movimenti dei carrelli e dei treni M.L., sia in linea che nelle località di servizio, devono avvenire nel rispetto delle norme generali previste dalle Disposizioni per l'esercizio in telecomando.

**2.3** La circolazione dei treni M.L. o carrelli sulle eventuali linee diramate di cui al p. 1.5 deve avvenire con l'adozione delle norme comuni.

Il servizio normale sulla linea diramata deve essere ripreso solo quando il carrello o treno M.L. si sia ricoverato sul binario di stazionamento della località di servizio di diramazione o sul binario della linea principale di giurisdizione del D.C.O o nella località della linea diramata limitrofa a quella di diramazione.

