

Direzione Tecnica
Il Direttore

DISPOSIZIONE N° 43 del 23 OTT. 2007

Modifiche alle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate (DELB), alle Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate ad uso del personale dei treni (IELB), alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando (DET) e alle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni (IET).

Il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

VISTO il D.P.R. 11 luglio 1980 n° 753, recante “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e altri sistemi di trasporto”;

VISTA la legge 17 maggio 1985, n° 210, recante “Istituzione dell'Ente Ferrovie dello Stato”;

VISTO il D.L. 11 luglio 1992 n° 333, convertito in legge 8 agosto 1992 n° 359 - recante “Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica”;

VISTO l'art. 131 della legge 23 dicembre 2000 n° 388, recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato (legge finanziaria 2001)”;

VISTO il Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n° 188, recante “Attuazione delle direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE, e 2001/14/CE in materia ferroviaria”;

VISTO il Decreto Legislativo 30 settembre 2004, n° 268, recante “Attuazione della direttiva 2001/16/CE in materia di interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale”;

VISTO il Decreto del Ministro dei Trasporti n° 138-T del 31 ottobre 2000, concernente il rilascio alle “Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni” della concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

VISTO il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n° 247/VIG3, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie ed avente come oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza per l'esercizio ferroviario;

VISTI i regolamenti emanati ai sensi dell'art. 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n° 753 sopra citato;

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato

Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
a norma dell'art. 2497 sezione civ. e del D. Lgs n. 188/2003

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 00161 Roma

Cap. Soc. Euro 32.853.697 107

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. N. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

La presente disposizione è composta di n. 26 pagine





VISTO, in particolare, il combinato disposto degli articoli da 96 a 99 del D.P.R. 11 luglio 1980, n° 753 e artt. 4 secondo comma, 10 secondo e terzo comma, 11 quarto comma e 36 primo comma, del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n° 188, che demandano al Gestore dell'Infrastruttura di emanare, anche alla luce delle norme e degli standard emanati nella competenza ministeriale, disposizioni e prescrizioni per lo svolgimento dell'esercizio ferroviario in condizioni di sicurezza;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n° 424/AD del 7 maggio 2001 dell'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A. che attribuisce al Responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la comunicazione organizzativa n° 1/AD del 16 luglio 2001 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che riconferma missioni e responsabilità delle Strutture Organizzative già facenti parte della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

VISTO l'Ordine di Servizio organizzativo n° 212/AD del 06 settembre 2006 dell'Amministratore Delegato di Rete ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma al Responsabile della Direzione Tecnica della Rete Ferroviaria Italiana il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la relazione dei Responsabili delle competenti Strutture Organizzative Centrali della Direzione Tecnica, prot. n° RFI/TC.NSC/000099 del 13/09/2007 con cui si propone l'emanazione di una Disposizione recante "Modifiche alle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate (DELB), alle Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate ad uso del personale dei treni (IELB), alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando (DET) e alle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni (IET)".

RITENUTA la necessità e l'opportunità di emanare la predetta Disposizione;

DELIBERA

Art. 1

All'art. 1 delle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate sono apportate le seguenti modifiche:

- l'ultimo capoverso del comma 7 è così sostituito:

In linea, i segnali permissivi di BA e dei PBI aventi anche la funzione di proteggere punti singoli della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) e i relativi avvisi, nonché quelli con accoppiato avviso del segnale di protezione sono sempre accesi. I rimanenti segnali permissivi di BA e dei PBI ed i relativi eventuali segnali di avviso isolati sono accesi solo nel senso di effettivo orientamento del blocco (2).





- **il penultimo capoverso del comma 8 “linee con BA” è soppresso.**
- **l’ultimo capoverso del comma 8 “linee con BA” è così sostituito:**

Per particolari contingenti situazioni di impianto, il segnale di un PBA permanentemente permissivo può essere identificato con lo stesso numero della sezione di blocco immediatamente a monte, con l’aggiunta della dicitura “bis” (oppure “ter”).

Art. 2

All’art. 2 delle Disposizioni per l’esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate sono apportate le seguenti modifiche:

- **il comma 7 è così sostituito:**

7. Nel caso non si possa ottenere la riattivazione di un binario precedentemente escluso dalla circolazione con l’apposito dispositivo del “fuori servizio”, e non fosse conveniente continuare a svolgere la circolazione sul solo binario rimasto in esercizio, il DM potrà disporre per la riattivazione con dispaccio tenendo presente che, se nel tratto di binario precedentemente escluso esistono PL, la riattivazione con dispaccio è ammessa solo a condizione che venga ripristinato il fuori servizio mediante l’apposito dispositivo. Il guasto delle apparecchiature di riattivazione, deve essere notificato secondo le modalità previste dalle Istruzioni di dettaglio.

La mancata riattivazione determina il mantenimento dello stato di inefficienza del dispositivo di rilevamento temperatura delle boccole.

Riattivato il binario interessato, la circolazione sul binario stesso dovrà essere regolata secondo le norme del blocco guasto riportate nelle apposite Istruzioni ed i treni devono essere istradati sul binario di sinistra per ciascun senso di marcia.

In caso di mancata riattivazione di un binario con l’apposito dispositivo, per l’inoltro di un treno sul binario stesso, devono essere adottate, rispetto ai PL, le procedure di seguito specificate (1)(2):

- per i PL automatici a semibarriere deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi (3);
- per i PL protetti dal segnale di un PdS in caso di mancanza del controllo o del consenso di chiusura deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi. Al fine di evitare la prescrizione di marcia a vista sui PL deve essere istituita, se possibile, la chiusura treno per treno;

(1) Per quanto concerne un treno fermo in linea, si vedano le specifiche disposizioni dei commi 14 e 15.

(2) I posti di manovra dei PL devono essere informati con dispaccio del ripristino della circolazione a doppio binario.

(3) Prolungandosi tale situazione va provveduto al presenziamento dei PL automatici.





- per i PL protetti dai segnali di PBA deve essere praticata la prescrizione: "*Marcia a vista in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi N° superati a via impedita o spenti*".

Su determinate linee stabilite dalle Unità periferiche interessate, nel caso in cui non si possa ottenere la riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo del "*fuori servizio*", la riattivazione del binario stesso con dispaccio non è ammessa.

Tale particolarità deve risultare nelle Norme di dettaglio dell'impianto.

- **il primo capoverso del comma 13 è così sostituito:**

13. Nei PdS di cui al precedente art. 1.5/a, in caso di guasto del segnale imperativo di blocco a valle degli scambi, se è regolarmente pervenuto il consenso per la circolazione a destra ed il blocco è efficiente, il treno interessato deve essere esonerato dal rispetto del segnale medesimo con la specifica prescrizione del mod. M. 40 DL (BA).

Art. 3

All'art. 3 delle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate sono apportate le seguenti modifiche:

- **il comma 7 è così sostituito:**

7. Nel caso non si possa ottenere la riattivazione di un binario precedentemente escluso dalla circolazione con l'apposito dispositivo del "*fuori servizio*", e non fosse conveniente continuare a svolgere la circolazione sul solo binario rimasto in esercizio, il DM potrà disporre per la riattivazione con dispaccio tenendo presente che, se nel tratto di binario precedentemente escluso esistono PL, la riattivazione con dispaccio è ammessa solo a condizione che venga ripristinato il fuori servizio mediante l'apposito dispositivo. Il guasto delle apparecchiature di riattivazione, deve essere notificato secondo le modalità previste dalle Istruzioni di dettaglio.

La mancata riattivazione determina il mantenimento dello stato di inefficienza del dispositivo di rilevamento temperatura delle boccole.

Riattivato il binario interessato, la circolazione sul binario stesso dovrà essere regolata secondo le norme del blocco guasto riportate nelle apposite Istruzioni ed i treni devono essere istradati sul binario di sinistra per ciascun senso di marcia.

In caso di mancata riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo, per l'inoltro di un treno sul binario stesso, devono essere adottate, rispetto ai PL, le procedure di seguito specificate (1)(2).

(1) Per quanto concerne un treno fermo in linea, si vedano le specifiche disposizioni dei commi 14 e 15.

(2) I posti di manovra dei PL devono essere informati con dispaccio del ripristino della circolazione a doppio binario.





Linee con BA

- Per i PL automatici a semibarriera deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi (3);
- Per i PL protetti dal segnale di un PdS in caso di mancanza del controllo o del consenso di chiusura deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi. Al fine di evitare la prescrizione di marcia a vista sui PL deve essere istituita, se possibile, la chiusura treno per treno;
- Per i PL protetti dai segnali di PBA deve essere praticata la prescrizione: "*Marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi N° superati a via impedita o spenti*".

Le suddette procedure devono essere adottate per l'inoltro dei treni sia con il blocco orientato per le partenze che per gli arrivi.

Linee con B.ca

- Per i PL automatici a semibarriera deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi (3);
- Per i PL protetti dal segnale di un PdS in caso di mancanza del controllo o del consenso di chiusura deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi. Al fine di evitare la prescrizione di marcia a vista sui PL deve essere istituita, se possibile, la chiusura treno per treno;
- per i PL protetti dai PBI, nel caso in cui non sia rilevabile il senso di orientamento del blocco in partenza, deve essere notificata al treno la prescrizione della ripresa della corsa dal segnale di PBI spento ("*Siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale di PBI n°..... spento con lettera "A" spenta*") e la marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dal segnale ("*Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL km*").
Nel caso in cui sia rilevabile il senso di orientamento del blocco in partenza, deve essere notificata al treno la prescrizione della ripresa della corsa dal segnale di PBI disposto a via impedita ("*Siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale di PBI n°..... disposto a via impedita con lettera "A" spenta*") e la marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dal segnale ("*Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL km*").

Su determinate linee stabilite dalle Unità periferiche interessate, nel caso in cui non si possa ottenere la riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo del "*fuori servizio*", la riattivazione del binario stesso con dispaccio non è ammessa.

Tale particolarità deve risultare nelle Norme di dettaglio dell'impianto.

- **il primo capoverso del comma 13 è così sostituito:**

13. Nei PdS di cui al precedente art. 1.5/a, in caso di guasto del segnale imperativo di blocco a valle degli scambi, se è regolarmente pervenuto il consenso per la circolazione a destra ed il blocco è efficiente, il treno interessato deve essere esonerato dal rispetto del segnale medesimo con la specifica prescrizione del mod. M. 40 DL (BA) ed M. 40 DL (B.m/B.ca/B.tel).

(3) Prolungandosi tale situazione va provveduto al presenziamento dei PL automatici.





Art. 4

All'art. 4 delle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate è apportata la seguente modifica:

- il comma 13 è così sostituito:

13. Nel caso non si possa ottenere la riattivazione di un binario precedentemente escluso dalla circolazione con l'apposito dispositivo del "fuori servizio", e non fosse conveniente continuare a svolgere la circolazione sul solo binario rimasto in esercizio, l'operatore (DM o DCO) competente a rimuovere il "fuori servizio" potrà disporre per la riattivazione con dispaccio tenendo presente che, se nel tratto di binario precedentemente escluso esistono PL, la riattivazione con dispaccio è ammessa solo a condizione che venga ripristinato il fuori servizio mediante l'apposito dispositivo. Il guasto delle apparecchiature di riattivazione, deve essere notificato secondo le modalità previste dalle Istruzioni di dettaglio.

La mancata riattivazione determina il mantenimento dello stato di inefficienza del dispositivo di rilevamento temperatura delle boccole.

Riattivato il binario interessato, la circolazione sul binario stesso dovrà essere regolata secondo le norme del blocco guasto riportate nelle apposite Istruzioni ed i treni devono essere istradati sul binario di sinistra per ciascun senso di marcia.

In caso di mancata riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo, per l'inoltro di un treno sul binario stesso, devono essere adottate, rispetto ai PL le procedure di seguito specificate (1) (2).

Linee con BA

- Per i PL automatici a semibarriera deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi (3);
- Per i PL protetti dal segnale di un PdS in caso di mancanza del controllo o del consenso di chiusura deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi. Al fine di evitare la prescrizione di marcia a vista sui PL deve essere istituita, se possibile, la chiusura treno per treno;
- Per i PL protetti dai segnali di PBA deve essere praticata la prescrizione: "*Marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti*".

Le suddette procedure devono essere adottate per l'inoltro dei treni sia con il blocco orientato per le partenze che per gli arrivi.

(1) Per quanto concerne un treno fermo in linea, si vedano le specifiche disposizioni dei commi 14 e 15.

(2) I posti di manovra dei PL devono essere informati con dispaccio del ripristino della circolazione a doppio binario.

(3) Prolungandosi tale situazione va provveduto al presenziamento dei PL automatici.





Linee con B.ca

- Per i PL automatici a semibarriera deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi (3);
- Per i PL protetti dal segnale di un PdS in caso di mancanza del controllo o del consenso di chiusura deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi. Al fine di evitare la prescrizione di marcia a vista sui PL deve essere istituita, se possibile, la chiusura treno per treno;
- per i PL protetti dai PBI, nel caso in cui non sia rilevabile il senso di orientamento del blocco in partenza, deve essere notificata al treno la prescrizione della ripresa della corsa dal segnale di PBI spento ("*Siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale di PBI n°..... spento con lettera "A" spenta*") e la marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dal segnale ("*Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL km* "). Nel caso in cui sia rilevabile il senso di orientamento del blocco in partenza, deve essere notificata al treno la prescrizione della ripresa della corsa dal segnale di PBI disposto a via impedita ("*Siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale di PBI n°..... disposto a via impedita con lettera "A" spenta*") e la marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dal segnale ("*Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL km* ").

Su determinate linee stabilite dalle Unità periferiche interessate, nel caso in cui non si possa ottenere la riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo del "fuori servizio", la riattivazione del binario stesso con dispaccio non è ammessa. Tale particolarità deve risultare nelle Norme di dettaglio dell'impianto.

Art. 5

All'art. 1 delle Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate ad uso del personale dei treni sono apportate le seguenti modifiche:

- **l'ultimo capoverso del comma 7 è così sostituito:**

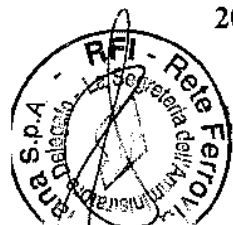
In linea, i segnali permissivi di BA e dei PBI aventi anche la funzione di proteggere punti singoli della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) e i relativi avvisi, nonché quelli con accoppiato avviso del segnale di protezione sono sempre accesi. I rimanenti segnali permissivi di BA e dei PBI ed i relativi eventuali segnali di avviso isolati sono accesi solo nel senso di effettivo orientamento del blocco (2).

- **il sesto capoverso del comma 8 è soppresso.**
- **il settimo capoverso del comma 8 è così sostituito:**

Per particolari contingenti situazioni di impianto, il segnale di un PBA permanentemente permissivo può essere identificato con lo stesso numero della sezione di blocco immediatamente a monte, con l'aggiunta della dicitura "bis" (oppure "ter").

- **il comma 20 è così sostituito:**

20. Nel caso non si possa ottenere la riattivazione di un binario precedentemente escluso





dalla circolazione con l'apposito dispositivo del "fuori servizio", e non fosse conveniente continuare a svolgere la circolazione sul solo binario rimasto in esercizio, il DM potrà disporre per la riattivazione con dispaccio.

La mancata riattivazione di un binario determina il mantenimento nello stato di inefficienza del dispositivo di rilevamento della temperatura delle boccole.

La circolazione a doppio binario potrà essere ripresa istradando i treni sul binario di sinistra, per ciascun senso di marcia.

Riattivato il binario interessato, la circolazione sul binario stesso dovrà essere regolata con il blocco telefonico, secondo le modalità previste dalle apposite Istruzioni. In tal caso, il dispositivo del "fuori servizio" dovrà essere mantenuto nella posizione di esclusione dalla circolazione.

Ai treni interessati dovrà essere prescritta la marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dai segnali di PBA, dai segnali di PBI e, all'occorrenza, dal segnale di una località di servizio nonché degli eventuali PL automatici a semibarriere esistenti nella tratta.

Art. 6

All'Art. 4 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

il terzo capoverso del comma 2 è così sostituito:

L'agente treno di un treno fermo ad un segnale a via impedita, non permissivo, di protezione o partenza di un posto di servizio, in caso di mancata chiamata telefonica deve annunciarsi d'iniziativa al relativo telefono dopo trascorsi 3 minuti dalla fermata.

Tale procedura deve essere osservata dall'agente treno anche nel caso di fermata ad un segnale di blocco intermedio che protegge punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) disposto a via impedita e con lettera "P" o "A" spenta.

Art. 7

All'Art. 28 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

il comma 3 è così sostituito:

3. Qualora per esigenze particolari fosse necessario far presenziare il posto satellite da dirigente movimento dovranno applicarsi le norme previste dall'art. 25/26 del Regolamento per la circolazione dei treni.

Art. 8

All'allegato 1 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando sono apportate le seguenti modifiche:

- **il modulo M. 40 TELECOM/1 (BA) e la relativa guida per la compilazione è sostituito dal seguente modulo e relativa guida per la compilazione:**





M. 40 TELEC/I (BA)

Data
N. / del DCO/DPC/DM (1)
Ora di Trasmissione

Si ordina al MACCHINISTA ed al CAPOTRENO del treno fermo al segnale (2) di di rispettare le sottoindicate prescrizioni n° la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

- 1 Dovete istradarvi sul binario n° / verso (successivo posto o segnale) (1).
2 Dovete istradarvi sul binario di sinistra / destra (1).
3 Dovete percorrere linea
4 Superate il segnale disposto a via impedita (*).
5 Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato (3).
6 Avanzate in manovra sull'itinerario interessato (3), fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis. Accertate anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatori non centralizzati esistenti sull'itinerario.
7 Esiste via libera di blocco elettrico.
8 Blocco elettrico non funziona da a
Tratta libera da treni. Su tale tratta escludete la funzione di Ripetizione dei Segnali in macchina.
9 Da a non tenete conto dei segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente notificato dalle prescrizioni 11 e 12.
10 Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al segnale di blocco n° / di protezione di (1) rispettando le relative indicazioni.
11 Marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti.
12 Osservate le cautele di cui all'art. 48/5 RS superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con l'indicazione di "P" lampeggiante.
13 Proseguite dal segnale di PBA n° disposto a via impedita con lettera "P" spenta da considerare accesa a luce lampeggiante (*).
14 Marcia a vista in corrispondenza del/dei (1) PL km
[]
[]
[]
[]
[]
[]

(*) Consultare la fiancata principale del FL per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

DCO/DPC/DM (1) DM / Agente ricevente (1) Il Macchinista (4) (5) Il Capotreno (4)
cognome firma / profilo e firma

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO/DPC/DM (1) il seguente N. / (progressivo / saltuario).

- (1) Dipendere la dizione non occorrente.
(2) Indicare la funzione del segnale ("Protezione", "Protezione Esterno", "Protezione Interno", "Protezione Interno n° ...", "Partenza", "Partenza Interno", "Partenza Interno n° ...", "Partenza Esterno", "Ripetitore di Partenza", "Sussidiario di partenza", "PBA n° ...").
(3) Nel caso la prescrizione n° 4 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza.
(4) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che compila il modulo.
(5) Quando l'agente ricevente è il capotreno, tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.





-Retro M 40 TELEC/1 (BA)-

Guida per la notifica delle prescrizioni

Il presente modulo, ad uso del personale dei treni e del DM, deve essere utilizzato sulle linee (CTC) e singoli impianti (TC punto-punto) in telecomando esercitate con il sistema del blocco elettrico automatico, sia a semplice che a doppio binario.

intestazione	Deve essere completata indicando: <ul style="list-style-type: none">- la data, il numero di dispaccio (progressivo e saltuario) e l'ora di trasmissione;- il numero del treno, la funzione specifica del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno n° ..."; "Protezione Interno"; "Partenza"; "Partenza Interno n° ..."; "Partenza Interno"; "Partenza Esterno"; "Ripetitore di Partenza"; "Sussidiario di partenza"; "PBA n°...") e l'indicazione della località interessata. Se trattasi di segnale di PBA barrare lo spazio riservato all'indicazione della località;- il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare. La dizione "CAPOTRENO" va depennata quando l'agente treno è il macchinista.
1	Deve essere notificata, indicando il numero del binario per gli arrivi o il successivo posto o segnale per le partenze, quando al treno viene praticato, con la prescrizione n° 6, di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere oppure quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante.
2	Deve essere notificata, sulle linee banalizzate, per indicare il binario sul quale il treno deve istradarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.
3	Deve essere notificata nel caso di superamento di un segnale che immette su una tratta dove esistono linee affiancate. Deve essere completata con l'indicazione della linea su cui il treno deve inoltrarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.
4	Deve essere notificata nel caso di superamento a via impedita di un segnale di protezione o partenza di un Posto di Servizio, da completare specificando la funzione del segnale.
5	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 6, nei Posti di Servizio presenziati ed in quelli impresenziati solo quando esistono le condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET.
6	Deve essere notificata, nei Posti di Servizio impresenziati ed in alternativa alla prescrizione n° 5, quando mancano una o più condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET. Gli accertamenti sui deviatori devono essere effettuati secondo quanto previsto nei punti 1.2.5 e 1.2.5 bis delle IET.
7	Deve essere notificata quando è stata accertata l'esistenza della via libera di blocco elettrico.
8	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione 10, quando il blocco elettrico non funziona ed il distanziamento dei treni avviene con il dispaccio di giunto o, nel caso di singoli impianti in telecomando, con la via libera telefonica. Deve essere completata indicando le località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
9	Deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione 8 sui tratti di linea con segnali di blocco intermedi permissivi, completandola con l'indicazione delle località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
10	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione 8, quando viene attuato il distanziamento dei treni con la marcia a vista. Deve essere completata indicando il numero del segnale di blocco immediatamente successivo o l'indicazione del successivo Posto di Servizio quando si tratta di un'unica sezione di blocco.
11	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione 9, quando nel tratto interessato al mancato funzionamento del blocco esistono PL protetti da segnali di blocco intermedi permissivi.
12	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione 9, quando nel tratto interessato al mancato funzionamento del blocco esistono segnali di blocco intermedi permissivi che possono avere l'indicazione di "P" lampeggiante.
13	Deve essere notificata ad un treno fermo ad un segnale a via impedita di un PBA munito di lettera "P" luminosa spenta che protegge deviatori in linea. Deve essere completata indicando il numero della sezione di blocco protetta dal segnale.
14	Deve essere notificata quando occorre praticare al treno con specifica prescrizione la marcia a vista in corrispondenza del/dei PL. Deve essere la progressiva completata indicando chilometrica del/dei PL.
	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, quali ad esempio: quelle per il superamento dei segnali a via impedita muniti di lettera luminosa "P" spenta a protezione di zone soggette a caduta massi; anomalie per guasto alle apparecchiature di terra dei sistemi SCMT/SSC, ecc., riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.

- il modulo M. 40 TELEC/2 (BA) e la relativa guida per la compilazione è sostituito dal seguente modulo e relativa guida per la compilazione:





M. 40 TELEC/2 (BA)

Data
N. / del DCO/DPC (1)
Ora di trasmissione

Si ordina al MACCHINISTA ed al CAPOTRENO del treno fermo al segnale (2) di di rispettare le sottoindicate prescrizioni n° la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

- 1 Dovete istradarvi sul binario n° / verso (successivo posto o segnale) (1).
- 2 Dovete istradarvi sul binario di sinistra / destra (1).
- 3 Dovete percorrere linea
- 4 Superate il segnale disposto a via impedita (*).
- 5 Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato (3).
- 6 Avanzate in manovra sull'itinerario interessato (3), fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis. Accertate anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatori non centralizzati esistenti sull'itinerario.
- 7 Esiste via libera di blocco elettrico.
- 8 Blocco elettrico non funziona da a
Tratta libera da treni. Su tale tratta escludete la funzione di Ripetizione dei Segnali in macchina.
- 9 Da a non tenete conto dei segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente notificato dalle prescrizioni 11 e 12.
- 10 Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al segnale di blocco n° / di protezione di (1) rispettando le relative indicazioni.
- 11 Marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti.
- 12 Osservate le cautele di cui all'art. 48/5 RS superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con l'indicazione di "P" lampeggiante.
- 13 Proseguite dal segnale di PBA n° disposto a via impedita con lettera "P" spenta da considerare accesa a luce lampeggiante (*).
- 14 Marcia a vista in corrispondenza del/dei (1) PL km
-
-
-
-
-
-

(*) Consultare la fiancata principale del FL per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

Firma del DCO/DPC (1)

Profilo e cognome dell'agente ricevente

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO/DPC (1) il seguente N. / (progressivo / saltuario).

(1) Depennare la dizione non occorrente.

(2) Indicare la funzione del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno n°"; "Protezione Interno"; "Partenza"; "Partenza Interno n°"; "Partenza Esterno"; "Ripetitore di Partenza"; "Sussidiario di partenza"; "PBA n°").

(3) Nel caso la prescrizione n° 4 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza.





-Retro M 40 TELEC/2 (BA)-

Guida per la notifica delle prescrizioni

Il presente modulo, ad uso del Dirigente Centrale Operativo/Dirigente Posto Comando, deve essere utilizzato sulle linee (CTC) e singoli impianti (TC punto-punto) in telecomando esercitati con il sistema del blocco elettrico automatico, sia a semplice che a doppio binario.

intestazione	Deve essere completata indicando: <ul style="list-style-type: none">- la data, il numero di dispaccio (progressivo e saltuario) e l'ora di trasmissione;- il numero del treno, la funzione specifica del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno n° ..."; "Protezione Interno"; "Partenza"; "Partenza Interno n° ..."; "Partenza Interno"; "Partenza Esterno"; "Ripetitore di Partenza"; "Sussidiario di partenza"; "PBA n°...") e l'indicazione della località interessata. Se trattasi di segnale di PBA barrare lo spazio riservato all'indicazione della località;- il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare. La dizione "CAPOFRENO" va depennata quando l'agente treno è il macchinista.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata, indicando il numero del binario per gli arrivi o il successivo posto o segnale per le partenze, quando al treno viene praticato, con la prescrizione n° 6, di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere oppure quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata, sulle linee banalizzate, per indicare il binario sul quale il treno deve istradarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata nel caso di superamento di un segnale che immette su una tratta dove esistono linee affiancate. Deve essere completata con l'indicazione della linea su cui il treno deve inoltrarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata nel caso di superamento a via impedita di un segnale di protezione o partenza di un Posto di Servizio, da completare specificando la funzione del segnale.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 6, nei Posti di Servizio presenziati ed in quelli impresenziati solo quando esistono le condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata, nei Posti di Servizio impresenziati ed in alternativa alla prescrizione n° 5, quando mancano una o più condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET. Gli accertamenti sui deviatori devono essere effettuati secondo quanto previsto nei punti 1.2.5 e 1.2.5 bis delle IET.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata quando è stata accertata l'esistenza della via libera di blocco elettrico.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione 10, quando il blocco elettrico non funziona ed il distanziamento dei treni avviene con il dispaccio di giunto o, nel caso di singoli impianti in telecomando, con la via libera telefonica. Deve essere completata indicando le località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione 8 sui tratti di linea con segnali di blocco intermedi permissivi, completandola con l'indicazione delle località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione 8, quando viene attuato il distanziamento dei treni con la marcia a vista. Deve essere completata indicando il numero del segnale di blocco immediatamente successivo o l'indicazione del successivo Posto di Servizio quando si tratta di un'unica sezione di blocco.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione 9, quando nel tratto interessato al mancato funzionamento del blocco esistono PL protetti da segnali di blocco intermedi permissivi.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione 9, quando nel tratto interessato al mancato funzionamento del blocco esistono segnali di blocco intermedi permissivi che possono avere l'indicazione di "P" lampeggiante.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata ad un treno fermo ad un segnale a via impedita di un PBA munito di lettera "P" luminosa spenta che protegge deviatori in linea. Deve essere completata indicando il numero della sezione di blocco protetta dal segnale.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata quando occorre praticare al treno con specifica prescrizione la marcia a vista in corrispondenza del/dei PL. Deve essere la progressiva completata indicando chilometrica del/dei PL.
<input type="checkbox"/>	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, quali ad esempio: quelle per il superamento dei segnali a via impedita muniti di lettera luminosa "P" spenta a protezione di zone soggette a caduta massi; anomalie per guasto alle apparecchiature di terra dei sistemi SCMT/SSC, ecc., riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe: in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.

- il modulo M. 40 TELEC/1 (B.ca) e la relativa guida per la compilazione è sostituito dal seguente modulo e relativa guida per la compilazione:





M. 40 TELEC/1 (Bca)

Data
N. del DCO/DPC/DM (1)
Ora di Trasmissione

Si ordina al MACCHINISTA ed al CAPOTRENO del treno fermo al segnale (2) di di rispettare le sottoindicate prescrizioni n° la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

- 1 Dovete istradarvi sul binario n° / verso (successivo posto o segnale) (1).
2 Dovete istradarvi sul binario di sinistra / destra (1).
3 Dovete percorrere linea
4 Superate il segnale disposto a via impedita (*).
5 Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato (3).
6 Avanzate in manovra sull'itinerario interessato (3), fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis. Accertate anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatori non centralizzati esistenti sull'itinerario.
7 Esiste via libera di blocco elettrico
8 Blocco elettrico non funziona da a Su tale tratta che è libera da treni rispettate ugualmente tutti i segnali.
9 Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di blocco dei posti N° disposti a via impedita con lettera "A" spenta (+)
10 Proseguite dal segnale di PBI n° disposto a via impedita con lettera "A" spenta (+). Tratto da a libero da treni / Tratto da a libero da treni come da M. 40 TELEC in vostro possesso (1).
11 Marcia a vista in corrispondenza del/dei (i) PL km
[]
[]
[]
[]
[]
[]
[]

(*) Consultare la fiancata principale del FI, per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.
DCO/DPC/DM (1) DM / Agente ricevente (1) Il Macchinista (4) (5) Il Capotreno (4)
cognome firma / profilo e firma

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO/DPC/DM (1) il seguente N. / (progressivo / saltuario).

- (1) Depennare la dizione non occorrente.
(2) Indicare la funzione del segnale ("Protezione", "Protezione Esterno", "Protezione Interno", "Protezione Interno n° ...", "Partenza", "Partenza Interno", "Partenza Interno n° ...", "Partenza Esterno", "Ripetitore di Partenza", "Sussidiario di partenza", "PBI n° ...").
(3) Nel caso la prescrizione n° 4 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza.
(4) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che compila il modulo.
(5) Quando l'agente ricevente è il capotreno, tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno





-Retro M. 40 TELEC/1 (Bca)-

Guida per la notifica delle prescrizioni

Il presente modulo, ad uso del personale dei treni e del DM, deve essere utilizzato sulle linee (CTC) e singoli impianti (TC punto-punto) in telecomando esercitate con il sistema del blocco elettrico conta-assi, sia a semplice che a doppio binario.

Intestazione	Deve essere completata indicando: <ul style="list-style-type: none">- la data, il numero di dispaccio (progressivo e saltuario) e l'ora di trasmissione;- il numero del treno, la funzione specifica del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno n° ..."; "Protezione Interno"; "Partenza"; "Partenza Interno n° ..."; "Partenza Interno"; "Partenza Esterno"; "Ripetitore di Partenza"; "Sussidiario di partenza"; "PBI n°...") e l'indicazione della località interessata. Se trattasi di segnale di PBI barrare lo spazio riservato all'indicazione della località;- il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare. La dizione "CAPOTRENO" va depennata quando l'agente treno è il macchinista.
1	Deve essere notificata, indicando il numero del binario per gli arrivi o il successivo posto o segnale per le partenze, quando al treno viene praticato, con la prescrizione n° 6, di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere oppure quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante.
2	Deve essere notificata, sulle linee banalizzate, per indicare il binario sul quale il treno deve istradarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.
3	Deve essere notificata nel caso di superamento di un segnale che immette su una tratta dove esistono linee affiancate. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante. Deve essere completata con l'indicazione della linea su cui il treno deve inoltrarsi.
4	Deve essere notificata nel caso di superamento a via impedita di un segnale di protezione o partenza di un Posto di Servizio, da completare specificando la funzione del segnale.
5	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 6, nei Posti di Servizio presenziati ed in quelli impresenziati solo quando esistono le condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET.
6	Deve essere notificata, nei Posti di Servizio impresenziati ed in alternativa alla prescrizione n° 5, quando mancano una o più condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET. Gli accertamenti sui deviatori devono essere effettuati secondo quanto previsto nei punti 1.2.5 e 1.2.5 bis delle I.E.I.
7	Deve essere notificata quando è stata accertata l'esistenza della via libera di blocco elettrico.
8	Deve essere notificata quando il blocco elettrico non funziona ed il distanziamento dei treni avviene con il dispaccio di giunto o, nel caso di singoli impianti in telecomando, con la via libera telefonica. Deve essere completata indicando le località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
9	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione n° 8, quando il treno è autorizzato a riprendere la corsa dai segnali di PBI che proteggano le sezioni di blocco ritenute guaste che non proteggano punti singolari della linea. Deve essere completata indicando il numero del PBI.
10	Deve essere notificata in caso di spegnimento della lettera "A". Deve essere completata indicando il numero del PBI, le località che delimitano il tratto di linea protetto dal segnale e depennando una delle due diciture riferite alla libertà del tratto, a seconda che la via libera (giunto treno precedente) sia stata accertata al momento o che sia stata già notificata al treno.
11	Deve essere notificata quando occorre praticare al treno con specifica prescrizione la marcia a vista in corrispondenza del/dei PL. Deve essere completata indicando la progressiva chilometrica del/dei PL.
	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, quali ad esempio: quelle per il superamento dei segnali a via impedita muniti di lettera luminosa "A" spenta a protezione di zone soggette a caduta massi; anomalie per guasto alle apparecchiature di terra dei sistemi SCMT/SSC, ecc., riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.

- il modulo M. 40 TELEC/2 (B.ca) e la relativa guida per la compilazione è sostituito dal seguente modulo e relativa guida per la compilazione:





RFI

M. 40 TELEC/2 (Bca)

Data
N. del DCO/DPC (1)
Ora di trasmissione

Si ordina al MACCHINISTA ed al CAPOTRENO del treno fermo al segnale (2) di di rispettare le sottoindicate prescrizioni n° la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

- 1 Dovete istradarvi sul binario n° / verso (successivo posto o segnale) (1).
- 2 Dovete istradarvi sul binario di sinistra / destra (1).
- 3 Dovete percorrere linea
- 4 Superate il segnale disposto a via impedita (*).
- 5 Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato (3).
- 6 Avanzate in manovra sull'itinerario interessato (3), fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5bis. Accertate anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatori non centralizzati esistenti sull'itinerario.
- 7 Esiste via libera di blocco elettrico
- 8 Blocco elettrico non funziona da a
Su tale tratta che è libera da treni rispettate ugualmente tutti i segnali.
- 9 Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di blocco dei posti N° disposti a via impedita con lettera "A" spenta (*).
- 10 Proseguite dal segnale di PBI n° disposto a via impedita con lettera "A" spenta (*). Tratto da libero da treni / Tratto da libero da treni come da M. 40 TELEC in vostro possesso (1).
- 11 Marcia a vista in corrispondenza del/dei (1) PL km
-
-
-
-
-
-
-

(*) Consultare la fiancata principale del PL per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.
Firma del DCO/DPC (1) Profilo e cognome dell'agente ricevente

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO/DPC il seguente N. / (progressivo / saltuario).

(1) Deprimare la dizione non occorrente
(2) Indicare la funzione del segnale ("Protezione", "Protezione Esterno", "Protezione Interno", "Protezione Interno n°", "Partenza", "Partenza Esterno", "Partenza Interno", "Partenza Interno n°", "Ripetitore di Partenza", "Sussidiario di partenza", "PBI n°")
(3) Nel caso la prescrizione n° 4 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza.





-Retro M. 40 TELEC/2 (Bca)-

Guida per la notifica delle prescrizioni

Il presente modulo, ad uso del Dirigente Centrale Operativo/Dirigente Posto Comando, deve essere utilizzato sulle linee (CTC) e singoli impianti (TC punto-punto) in telecomando esercitate con il sistema del blocco elettrico conta-assi, sia a semplice che a doppio binario.

Intestazione	Deve essere completata indicando: <ul style="list-style-type: none">- la data, il numero di dispaccio (progressivo e saltuario) e l'ora di trasmissione;- il numero del treno, la funzione specifica del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno n° ..."; "Protezione Interno"; "Partenza"; "Partenza Interno n° ..."; "Partenza Interno"; "Partenza Esterno"; "Ripetitore di Partenza"; "Sussidiario di partenza"; "PBI n°...") ed il nome della località interessata. Se trattasi di segnale di PBI barrare lo spazio riservato all'indicazione della località;- il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare. La dizione "CAPOTRENO" va depennata quando l'agente treno è il macchinista.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata, indicando il numero del binario per gli arrivi o il successivo posto o segnale per le partenze, quando al treno viene praticato, con la prescrizione n° 6, di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere oppure quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata, sulle linee banalizzate, per indicare il binario sul quale il treno deve istradarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata nel caso di superamento di un segnale che immette su una tratta dove esistono linee affiancate. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante. Deve essere completata con l'indicazione della linea su cui il treno deve inoltrarsi.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata nel caso di superamento a via impedita di un segnale di protezione o partenza di un Posto di Servizio, da completare specificando la funzione del segnale.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 6, nei Posti di Servizio presenziati ed in quelli impresenziati solo quando esistono le condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata, nei Posti di Servizio impresenziati ed in alternativa alla prescrizione n° 5, quando mancano una o più condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET. Gli accertamenti sui deviatori devono essere effettuati secondo quanto previsto nei punti 1.2.5 e 1.2.5bis delle IET.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata quando è stata accertata l'esistenza della via libera di blocco elettrico.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata quando il blocco elettrico non funziona ed il distanziamento dei treni avviene con il dispaccio di giunto o, nel caso di singoli impianti in telecomando, con la via libera telefonica. Deve essere completata indicando le località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione n° 8, quando il treno è autorizzato a riprendere la corsa dai segnali di PBI che proteggano le sezioni di blocco ritenute guaste che non proteggano punti singolari della linea. Deve essere completata indicando il numero del PBI.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata in caso di spegnimento della lettera "A". Deve essere completata indicando il numero del PBI, le località che delimitano il tratto di linea protetto dal segnale e depennando una delle due diciture riferite alla libertà del tratto, a seconda che la via libera (giunto treno precedente) sia stata accertata al momento o che sia stata già notificata al treno.
<input type="checkbox"/>	Deve essere notificata quando occorre praticare al treno con specifica prescrizione la marcia a vista in corrispondenza del/dei PL. Deve essere completata indicando la progressiva chilometrica del/dei PL.
<input type="checkbox"/>	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, quali ad esempio: quelle per il superamento dei segnali a via impedita muniti di lettera luminosa "A" spenta a protezione di zone soggette a caduta massi; anomalie per guasto alle apparecchiature di terra dei sistemi SCMT/SSC, ecc., riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.





Art. 9

Alla Parte I - capitolo II - Apparecchiature dei posti di servizio – delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni sono apportate le seguenti modifiche:

- **il primo capoverso del punto 1.2.2 è così sostituito:**

Alle estremità del quadro luminoso degli ACEI di stazione delle linee a semplice binario, sono evidenziate le indicazioni ad uso del capotreno (consensi di chiusura dei PL, allarme dei PL automatici, controllo di eventuali deviatori in linea, freccia di consenso di blocco) riportate in Allegato 11. Negli impianti muniti di ACC, le predette indicazioni sono specificate dalle Unità periferiche interessate nei FL.

- **il quarto capoverso del punto 1.2.8 è così sostituito:**

L'agente treno di un treno fermo ad un segnale a via impedita non permissivo, di protezione o partenza di un posto di servizio, in caso di mancata chiamata telefonica deve annunciarsi di iniziativa al relativo telefono trascorsi 3 minuti dalla fermata. Tale procedura deve essere osservata dall'agente treno anche nel caso di fermata ad un segnale di blocco intermedio che protegge punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.), disposto a via impedita con lettera "P" spenta.

Art. 10

Alla Parte I - Capitolo VI - delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni sono apportate le seguenti modifiche:

- **l'ultimo capoverso del punto 1.6.4 bis è così sostituito:**

Il superamento di un segnale di blocco intermedio che protegge anche una zona soggetta a caduta massi, disposto a via impedita e con lettera "P" spenta, viene ordinato all'agente treno dal DCO con le procedure riportate nell'Orario di Servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea").

- **l'ultimo capoverso del punto 1.6.4 ter è così sostituito:**

Se il segnale protegge anche una zona soggetta a caduta massi devono essere rispettate anche le procedure riportate nell'Orario di Servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea").

- **alla fine del punto 1.6.4 ter è inserito il seguente testo:**

Sulle linee esercitate con il blocco elettrico conta-assi (B.ca) è ammesso autorizzare, dalla precedente stazione, con la specifica prescrizione del mod. M. 40 TELECOM (B.ca), la ripresa della corsa dai segnali dei PBI che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) disposti a via impedita e con lettera "A" spenta. Tale procedura può essere applicata anche per i segnali disposti a via impedita, dei posti di blocco intermedi (PBI) che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) non muniti di lettera "A" luminosa e di protezione propria dei PL con barriere (art. 53 1a) e 1b) del





Regolamento sui Segnali); in tali casi per la notifica delle specifiche prescrizioni devono essere utilizzate le righe in bianco del modulo M. 40 DL (B.m./B.ca/B.tel).

In associazione alle predette prescrizioni viene ordinata al treno la marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL protetti dai segnali interessati.

- **il punto 1.6.6 bis è così sostituito:**

1.6.6 bis Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo, in caso di anomalità che impedisca la disposizione a via libera dei segnali di protezione/partenza (esterno, interno, interno n° ...) questi potranno essere superati per ordine del DCO a mezzo del modulo M. 40 TELEC.

- **il punto 1.6.6 ter è così sostituito:**

1.6.6 ter Nelle stazioni munite di segnalamento a cascata, in caso di anomalità che impedisca la disposizione a via libera del segnale ripetitore di partenza, questo potrà essere superato per ordine del DCO a mezzo del modulo M. 40 TELEC.

- **dopo il punto 1.6.11 è inserito il seguente nuovo punto:**

1.6.12 Nel caso di arresto di un treno ad un segnale disposto a via impedita avente la sola funzione di protezione di zona soggetta a caduta massi il capotreno deve mettersi subito in comunicazione con il DCO. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve applicare le procedure riportate nell'Orario di Servizio ("Disposizioni varie per tratti di linea").

Nella Fiancata Principale dell'Orario di Servizio è riportata l'indicazione che il segnale svolge la funzione di protezione della zona soggetta a caduta massi con annotazione che rimanda alle "Disposizioni varie per tratti di linea".

- **dopo il punto 1.6.12 è inserito il seguente nuovo punto:**

1.6.13 Qualora durante i lavori di manutenzione e/o riparazione ad enti (segnali fissi, blocco elettrico, ecc.) che hanno influenza sui sistemi SCMT c/o SSC i segnali fissi interessati non possano essere mantenuti a "via impedita" (o con "avviso di via impedita" nel caso di segnali di avviso isolati), al fine di mantenere attiva attraverso i relativi PI la protezione dei predetti sistemi, è ammesso, solo di giorno, mantenere spenti tali segnali con le eventuali lettere luminose ("P", "D" o "A") spente. Tale provvedimento può essere adottato anche per i segnali di protezione propria dei PL con o senza barriere (art. 53 1a)-1b) e 53 bis del Regolamento sui Segnali).

I treni interessati devono essere avvisati della presenza dei segnali mantenuti spenti.

Qualora i segnali mantenuti spenti siano segnali di PBI che non proteggono punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) è ammesso autorizzare dalla precedente stazione la ripresa della corsa da tali segnali, con la seguente formula: "Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di PBI n°..... .. spenti con lettera "A" spenta". Tale procedura può essere applicata anche per i segnali mantenuti spenti di protezione propria dei PL con barriere (art. 53 1a) e 1b) del Regolamento sui Segnali). Nel caso i segnali mantenuti spenti siano segnali di protezione propria dei PL senza barriere (art. 53 bis del Regolamento sui Segnali) ai treni interessati dovrà essere notificato solo lo spegnimento degli stessi. In associazione con le predette prescrizioni viene ordinata al treno la marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL protetti dai segnali interessati.

Qualora i segnali mantenuti spenti siano segnali di 1ª categoria diversi da quelli di cui al





precedente capoverso ai treni interessati deve essere prescritto di fermare a tali segnali e di mettersi in comunicazione con il DCO interessato per ricevere ulteriori prescrizioni per la ripresa della corsa, utilizzando la seguente formula: *“Fermate ai segnali di (indicare i segnali interessati) spenti e mettetevi in comunicazione con il DCO per ricevere ulteriori prescrizioni”*.

Nel caso particolare si tratti di segnale di avviso mantenuto spento, nella prescrizione da praticare ai treni deve essere precisato il segnale di cui svolge la funzione di avviso e di considerarlo come avviso di via impedita di tale segnale.

Le prescrizioni di cui al presente punto devono essere notificate utilizzando le righe in bianco dello specifico mod. M. 40 TELEEC.

Il personale di condotta che debba superare un segnale di 1^a categoria spento che porti accoppiato l'avviso del successivo segnale di 1^a categoria, deve sempre considerare tale segnale come avviso di via impedita e, a tal fine, osservare anche le apposite istruzioni per i treni serviti da rotabili muniti di apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina.

Art. 11

Alla Parte II - Capitolo II - delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

l'ultimo capoverso del punto 2.2.1 è così sostituito:

Ai segnali di protezione e partenza dei posti satellite può essere conferito carattere di permissività temporanea mediante l'accensione della lettera maiuscola “P” luminosa.

Sulle linee esercitate con il blocco conta assi, i segnali di protezione e partenza di un posto satellite possono essere muniti di lettere luminose “D” ed “A”.

I segnali muniti di lettere luminose sono indicati nell'Orario di Servizio.

Art. 12

Alla Parte II - Capitolo III - delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

il punto 2.3.4 bis è così sostituito:

2.3.4 bis Per il superamento di un segnale di blocco intermedio esistente tra posto di comando e posto satellite che protegge punti singolari della linea (raccordi, zona soggetta a caduta massi), valgono le stesse norme previste per i posti di blocco intermedi esistenti sulle linee in telecomando, sostituendo il DCO con il DPC.





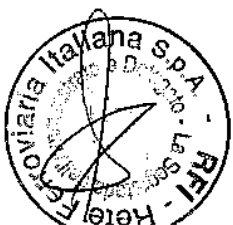
Art. 13

Alla Parte Allegati delle istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni sono apportate le seguenti modifiche:

- il terzo capoverso del punto 1 (Generalità) dell'Allegato 1 è così sostituito:

Sulle linee a doppio binario non banalizzate, per le prescrizioni relative alla circolazione sul binario illegale, deve essere utilizzato il relativo modulo M. 40 DL.

- dopo l'Allegato 10 è inserito il seguente Allegato 11.

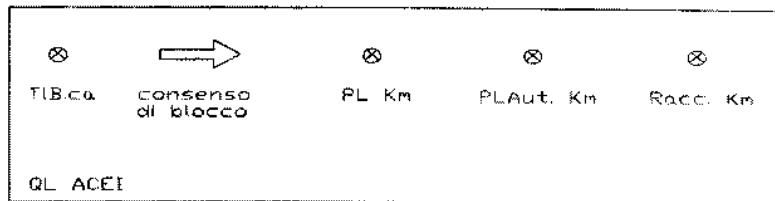




ALLEGATO 11

RIPETIZIONI NELL'UM AD USO DEL CAPOTRENO
(riferimento I.E.T comma 1.2.2)

PER PUNTO DI LINEA



Legenda Ripetizioni

RIPETIZIONE (1)	SIMBOLO	ASPETTO	INFORMAZIONE	ALTRO ASPETTO O RIPETIZIONE SPENTA
consenso di blocco		luce bianca fissa	presa di senso libertà blocco	assenza presa di senso occupazione blocco
TIB.ca	TIB.ca	luce bianca fissa	libertà blocco	occupazione blocco
PL Km	PL Km	luce verde fissa	consenso PL	assenza consenso PL
PLAut Km	PLAut. Km	luce bianca fissa	assenza allarme PLAut	allarme PLAut
Racc. Km	Racc. Km	luce bianca fissa	controllo deviatolo di linea	assenza controllo deviatolo di linea

(1) Le ripetizioni vengono attivate dall'azionamento dell'apposito tasto

Art. 14

All'allegato 1 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni sono apportate le seguenti modifiche:

- il modulo M. 40 TELECOM/1 (BA) e la relativa guida per la compilazione è sostituito dal seguente modulo e relativa guida per la compilazione:





M. 40 TELEC/1 (BA)

Data
N. / del DCO/DPC/DM (1)
Ora di Trasmissione

Si ordina al MACCHINISTA ed al CAPOTRENO del treno fermo al segnale (2) di di rispettare le sottoindicate prescrizioni n° la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

- 1 Dovete istradarvi sul binario n° / verso (successivo posto o segnale) (1).
- 2 Dovete istradarvi sul binario di sinistra / destra (1).
- 3 Dovete percorrere linea
- 4 Superate il segnale disposto a via impedita (-).
- 5 Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato (3).
- 6 Avanzate in manovra sull'itinerario interessato (3), fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis. Accertate anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatori non centralizzati esistenti sull'itinerario.
- 7 Esiste via libera di blocco elettrico.
- 8 Blocco elettrico non funziona da a
Tratta libera da treni. Su tale tratta escludete la funzione di Ripetizione dei Segnali in macchina.
- 9 Da a non tenete conto dei segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente notificato dalle prescrizioni 11 e 12.
- 10 Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al segnale di blocco n° / di protezione di (1) rispettando le relative indicazioni.
- 11 Marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti.
- 12 Osservate le cautele di cui all'art. 48/5 RS superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con l'indicazione di "P" lampeggiante.
- 13 Proseguite dal segnale di PBA n° disposto a via impedita con lettera "P" spenta da considerare accesa a luce lampeggiante (*).
- 14 Marcia a vista in corrispondenza del/dei (1) PL km
-
-
-
-
-
-

(-) Consultare la fiancata principale del PL per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

DCO/DPC/DM (1) DM / Agente ricevente (1) Il Macchinista (4) (5) Il Capotreno (4)
cognome firma / profilo e firma

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO/DPC/DM (1) il seguente N. / (progressivo / saltuario).

- (1) Dipendere la dizione non occorrente.
- (2) Indicare la funzione del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno"; "Protezione Interno n° ..."; "Partenza"; "Partenza Interno"; "Partenza Interno n° ..."; "Partenza Esterno"; "Ripetitore di Partenza"; "Sussidiario di partenza"; "PBA n° ...").
- (3) Nel caso la prescrizione n° 4 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza.
- (4) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che compila il modulo.
- (5) Quando l'agente ricevente è il capotreno, tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.





-Retro M 40 TELEC/1 (BA)-

Guida per la notifica delle prescrizioni

Il presente modulo, ad uso del personale dei treni e del DM, deve essere utilizzato sulle linee (CTC) e singoli impianti (TC punto-punto) in telecomando esercitate con il sistema del blocco elettrico automatico, sia a semplice che a doppio binario.

Intestazione	
	Deve essere completata indicando: <ul style="list-style-type: none">- la data, il numero di dispaccio (progressivo e saltuario) e l'ora di trasmissione;- il numero del treno, la funzione specifica del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno n° ..."; "Protezione Interno"; "Partenza"; "Partenza Interno n° ..."; "Partenza Interno"; "Partenza Esterno"; "Ripetitore di Partenza"; "Sussidiario di partenza"; "PBA n°...") e l'indicazione della località interessata. Se trattasi di segnale di PBA barrare lo spazio riservato all'indicazione della località;- il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare. La dizione "CAPOTRENO" va depennata quando l'agente treno è il macchinista.
1	Deve essere notificata, indicando il numero del binario per gli arrivi o il successivo posto o segnale per le partenze, quando al treno viene praticato, con la prescrizione n° 6, di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere oppure quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante.
2	Deve essere notificata, sulle linee banalizzate, per indicare il binario sul quale il treno deve istradarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.
3	Deve essere notificata nel caso di superamento di un segnale che immette su una tratta dove esistono linee affiancate. Deve essere completata con l'indicazione della linea su cui il treno deve inoltrarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.
4	Deve essere notificata nel caso di superamento a via impedita di un segnale di protezione o partenza di un Posto di Servizio. da completare specificando la funzione del segnale.
5	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 6, nei Posti di Servizio presenziati ed in quelli impresenziati solo quando esistono le condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET.
6	Deve essere notificata, nei Posti di Servizio impresenziati ed in alternativa alla prescrizione n° 5, quando mancano una o più condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET. Gli accertamenti sui deviatori devono essere effettuati secondo quanto previsto nei punti 1.2.5 e 1.2.5 bis delle IET.
7	Deve essere notificata quando è stata accertata l'esistenza della via libera di blocco elettrico
8	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione 10, quando il blocco elettrico non funziona ed il distanziamento dei treni avviene con il dispaccio di giunto o, nel caso di singoli impianti in telecomando, con la via libera telefonica. Deve essere completata indicando le località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
9	Deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione 8 sui tratti di linea con segnali di blocco intermedi permissivi. completandola con l'indicazione delle località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
10	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione 8, quando viene attuato il distanziamento dei treni con la marcia a vista. Deve essere completata indicando il numero del segnale di blocco immediatamente successivo o l'indicazione del successivo Posto di Servizio quando si tratta di un'unica sezione di blocco.
11	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione 9, quando nel tratto interessato al mancato funzionamento del blocco esistono PL protetti da segnali di blocco intermedi permissivi.
12	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione 9, quando nel tratto interessato al mancato funzionamento del blocco esistono segnali di blocco intermedi permissivi che possono avere l'indicazione di "P" lampeggiante.
13	Deve essere notificata ad un treno fermo ad un segnale a via impedita di un PBA munito di lettera "P" luminosa spenta che protegge deviatori in linea. Deve essere completata indicando il numero della sezione di blocco protetta dal segnale.
14	Deve essere notificata quando occorre praticare al treno con specifica prescrizione la marcia a vista in corrispondenza del/dei PL. Deve essere la progressiva completata indicando chilometrica del/dei PL.
	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, quali ad esempio: quelle per il superamento dei segnali a via impedita muniti di lettera luminosa "P" spenta a protezione di zone soggette a caduta massi; anomalie per guasto alle apparecchiature di terra dei sistemi SCMT/SSC, ecc., riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.

- il modulo M. 40 TELEC/1 (B.ca) e la relativa guida per la compilazione è sostituito dal seguente modulo e relativa guida per la compilazione:





M. 40 TELEC/1 (Bca)

Data
N. del DCO/DPC/DM (1)
Ora di Trasmissione

Si ordina al MACCHINISTA ed al CAPOTRENO del treno fermo al segnale (2) di di rispettare le sottoindicate prescrizioni n° la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

- 1 Dovete istradarvi sul binario n° / verso (successivo posto o segnale) (1).
2 Dovete istradarvi sul binario di sinistra / destra (1).
3 Dovete percorrere linea
4 Superate il segnale disposto a via impedita (-).
5 Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato (3).
6 Avanzate in manovra sull'itinerario interessato (3), fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis. Accertate anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatori non centralizzati esistenti sull'itinerario.
7 Esiste via libera di blocco elettrico
8 Blocco elettrico non funziona da a Su tale tratta che è libera da treni rispettate ugualmente tutti i segnali.
9 Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di blocco dei posti N° disposti a via impedita con lettera "A" spenta (-)
10 Proseguite dal segnale di PBI n° disposto a via impedita con lettera "A" spenta (-). Tratto da a libero da treni / Tratto da a libero da treni come da M. 40 TELEC in vostro possesso (1).
11 Marcia a vista in corrispondenza del/dei (1) PL km
[]
[]
[]
[]
[]
[]
[]

(-) Consultare la fiancata principale del FL per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

DCO/DPC/DM (1) cognome DM / Agente ricevente (1) firma / profilo e firma Il Macchinista (4) (5) Il Capotreno (4)

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO/DPC/DM (1) il seguente N. / (progressivo / saltuario).

- (1) Dopennare la dizione non occorrente
(2) Indicare la funzione del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno"; "Protezione Interno n° ..."; "Partenza"; "Partenza Interno"; "Partenza Interno n° ..."; "Partenza Esterno"; "Ripetitore di Partenza"; "Sussidiario di partenza"; "PBI n° ...")
(3) Nel caso la prescrizione n° 4 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza
(4) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che compila il modulo.
(5) Quando l'agente ricevente è il capotreno, tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno



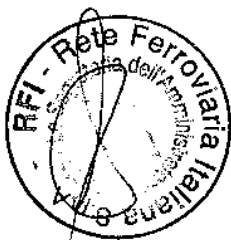


-Retro M. 40 TELEC/I (Bca)-

Guida per la notifica delle prescrizioni

Il presente modulo, ad uso del personale dei treni e del DM, deve essere utilizzato sulle linee (CTC) e singoli impianti (TC punto-punto) in telecomando esercitate con il sistema del blocco elettrico conta-assi, sia a semplice che a doppio binario.

Intestazione	Deve essere completata indicando: <ul style="list-style-type: none">- la data, il numero di dispaccio (progressivo e saltuario) e l'ora di trasmissione;- il numero del treno, la funzione specifica del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno n° ..."; "Protezione Interno"; "Partenza"; "Partenza Interno n° ..."; "Partenza Interno"; "Partenza Esterno"; "Ripetitore di Partenza"; "Sussidiario di partenza"; "PBI n°...") e l'indicazione della località interessata. Se trattasi di segnale di PBI barrare lo spazio riservato all'indicazione della località;- il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare. La dizione "CAPOTRENO" va depennata quando l'agente treno è il macchinista.
1	Deve essere notificata, indicando il numero del binario per gli arrivi o il successivo posto o segnale per le partenze, quando al treno viene praticato, con la prescrizione n° 6, di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere oppure quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante.
2	Deve essere notificata, sulle linee banalizzate, per indicare il binario sul quale il treno deve istradarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.
3	Deve essere notificata nel caso di superamento di un segnale che immette su una tratta dove esistono linee affiancate. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante. Deve essere completata con l'indicazione della linea su cui il treno deve inoltrarsi.
4	Deve essere notificata nel caso di superamento a via impedita di un segnale di protezione o partenza di un Posto di Servizio, da completare specificando la funzione del segnale.
5	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 6, nei Posti di Servizio presenziati ed in quelli impresenziati solo quando esistono le condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET.
6	Deve essere notificata, nei Posti di Servizio impresenziati ed in alternativa alla prescrizione n° 5, quando mancano una o più condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET. Gli accertamenti sui deviatori devono essere effettuati secondo quanto previsto nei punti 1.2.5 e 1.2.5 bis delle IET.
7	Deve essere notificata quando è stata accertata l'esistenza della via libera di blocco elettrico.
8	Deve essere notificata quando il blocco elettrico non funziona ed il distanziamento dei treni avviene con il dispaccio di giunto o, nel caso di singoli impianti in telecomando, con la via libera telefonica. Deve essere completata indicando le località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
9	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione n° 8, quando il treno è autorizzato a riprendere la corsa dai segnali di PBI che proteggano le sezioni di blocco ritenute guaste che non proteggano punti singolari della linea. Deve essere completata indicando il numero del PBI.
10	Deve essere notificata in caso di spegnimento della lettera "A". Deve essere completata indicando il numero del PBI, le località che delimitano il tratto di linea protetto dal segnale e depennando una delle due diciture riferite alla libertà del tratto, a seconda che la via libera (giunto treno precedente) sia stata accertata al momento o che sia stata già notificata al treno.
11	Deve essere notificata quando occorre praticare al treno con specifica prescrizione la marcia a vista in corrispondenza del/dei PL. Deve essere completata indicando la progressiva chilometrica del/dei PL.
<input type="checkbox"/>	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, quali ad esempio: quelle per il superamento dei segnali a via impedita muniti di lettera luminosa "A" spenta a protezione di zone soggette a caduta massi, anomalie per guasto alle apparecchiature di terra dei sistemi SCM1/SSC, ecc., riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.





Art. 15

La presente Disposizione entrerà in vigore dalle ore 00.01 del 01 marzo 2008.

Giorgio Di Marco
