



RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.

DISPOSIZIONE N. 32 DEL 30/10/2008



DEL DIRETTORE DELLA DIREZIONE TECNICA







**Modifiche alla
Istruzione per il Servizio dei Manovratori**



**Sostituire le pagine: 167-168, 169-170
con quelle contenute nel presente fascicolo.**


Le presenti modifiche entrano in vigore alle ore 00.01 del 10 Novembre 2008.


Da distribuire al personale interessato


-  Località munite di solo segnalamento di protezione di 1ª categoria.
-  Stazioni munite di segnale imperativo di blocco per la circolazione sul binario di destra.















-  Località munite di solo segnalamento di protezione di 1ª categoria con accoppiato segnale di avviso.
-  Stazioni munite di segnale imperativo di blocco per la circolazione sul binario di destra con accoppiato segnale di avviso.
-  Stazioni dotate di deviatori tallonabili a ritorno elastico munite di speciale segnalamento di 1ª categoria di protezione e di segnalamento di partenza.
-  Stazioni e fermate munite di segnale di protezione di 2ª categoria.
-  Segnale fisso di protezione normalmente disposto a via libera.
-  Località sprovviste di segnali fissi di protezione.

-  Segnale di attenzione o tavole di orientamento in precedenza a segnale di 2ª categoria.
-  Tratto di linea sul quale i frenatori debbono chiudere i freni di loro iniziativa.

-  Tratto di linea ove è annessa una locomotiva attiva in coda sganciabile in corsa, con una o due (se è ammesso il doppio attacco) locomotive attive in testa.

-  Stazioni nelle quali sono vietate le manovre a spinta sui binari di corsa e su quelli non indipendenti dai binari stessi, nel verso delle punte del segno convenzionale.

-  Stazioni di diramazione, con linee divergenti incontrate di punta dal treno, munite di segnale di partenza integrato da indicatore di direzione: **X** indica il numero esposto dall'indicatore per la direzione di partenza del treno. Lo stesso simbolo vale per i bivi protetti da segnale munito di indicatore di direzione.

-  Stazioni di diramazione, con linee divergenti incontrate di punta dal treno, munite di segnale di partenza a candeliero senza indicatore di direzione: **X** indica il numero del segnale semplice che comanda l'istramentamento a contare da sinistra, **Y** indica il numero dei segnali semplici di cui è composto il segnale a candeliero. Lo stesso simbolo vale per i bivi protetti da segnale a candeliero senza indicatore di direzione.
-  Località con presa d'acqua per rifornimento carrozze.
-  Località sede di officina carica accumulatori.
-  Località sede di verifica.
-  Stazioni atte al giro delle locomotive di qualunque lunghezza, aventi binari raccordati a triangolo o a stella.
-  Stazioni con piattaforma atta al giro delle locomotive; il numero indica il diametro della piattaforma in metri.
- $\frac{x}{y}$ Stazioni con ponte a bilico: **X** indica la portata in tonnellate e **Y** indica la lunghezza in metri.
-  Stazioni con rifornitore di acqua.
-  Stazioni con profilo limite per materiale mobile.
-  Località con posti di distribuzione benzina.
-  Località con posti di distribuzione carbone.
-  Località con posti di distribuzione gasolio.
-  Località con posti di distribuzione olio combustibile.
-  Località sede di ambulatorio medico o posto di soccorso F.S.
-  Località sede di Polizia Ferroviaria o Comando Carabinieri.

In corrispondenza delle stazioni nelle quali non esiste un binario che possa essere percorso senza limitazioni di velocità, rispetto a quella massima ammessa dalla linea, il segno:

- ∇** Indica che la velocità massima ammessa sul binario destinato al transito dei treni, nel tratto fra gli scambi estremi d'ingresso e l'asse del F.V., non deve essere superiore ad **X** (1).
- Λ** Indica che la velocità massima ammessa sul binario destinato al transito dei treni, nel tratto fra l'asse del F.V. e gli scambi estremi di uscita, non deve essere superiore ad **X** (1).
- $\begin{smallmatrix} x \\ \times \end{smallmatrix}$** Indica che la velocità massima ammessa sul binario destinato al transito dei treni, sia nel tratto fra gli scambi estremi d'ingresso e l'asse del F.V. sia fra questo e gli scambi estremi di uscita, non deve essere superiore ad **X** (1).
- $\begin{smallmatrix} x \\ \times \\ \times \end{smallmatrix}$** Indica che la velocità massima ammessa sul binario destinato al transito dei treni, nel tratto fra gli scambi estremi d'ingresso e l'asse del F.V., non deve essere superiore ad **X** e che la velocità massima ammessa sullo stesso binario fra l'asse del F.V. e gli scambi estremi di uscita, non deve essere superiore ad **Y** (1).

Per i bivi in piena linea viene esposto il segno **∇** per entrambi i sensi di marcia dei treni e ciò tanto se gli scambi deviati sono incontrati di punta quanto se sono incontrati di calcio.

I segni relativi alle limitazioni di velocità si espongono anche nella fiancata di linea (colonne “velocità massima”) quando l’indicazione della riduzione di velocità non è fornita dai segnali fissi.

In corrispondenza dei passaggi a livello deve essere specificato il segnale da cui essi sono protetti. Nel caso di passaggi a livello automatici o con annuncio automatico, deve essere indicata la progressiva chilometrica del dispositivo di comando o di annuncio.

- Segn. seguito dall’indicazione del tipo di segnale (es. part. o prot.) e della località in cui il segnale stesso è ubicato, o dal numero del segnale di blocco permissivo.
- Disp. seguito dalla progressiva chilometrica del dispositivo di
- Com. Km. comando.

(1) Ai treni che dovessero essere ricevuti in binari che impongono maggiori limitazioni di velocità dovrà farsi, occorrendo, opportuna prescrizione.

Disp. seguito dalla progressiva chilometrica del dispositivo di an-
Annunc. Km. nuncio.

■□ si usa in corrispondenza di ogni P.L. protetto da proprio segnale fisso.

Esso va esposto per ogni P.L. ancorché la protezione sia realizzata dallo stesso segnale. Il contrassegno stesso deve essere seguito dalla progressiva chilometrica del segnale che realizza la protezione (es. ■□ Segn. Km. 3,480) (1).

Sulle fiancate di linea deve essere esposto in corrispondenza di ogni P.L. lo stesso contrassegno seguito però dalla progressiva del P.L. cui si riferisce (es. P.L. ■□ Km. 3.570).

■ si usa in corrispondenza di ogni P.L. senza barriere munito di segnali luminosi lato strada protetto lato ferrovia con apposito segnale fisso. Esso va esposto per ogni P.L. ancorché la protezione sia realizzata dallo stesso segnale.

Il contrassegno stesso deve essere seguito dalla progressiva chilometrica del segnale che realizza la protezione (es. ■ Segn. Km. 13,480).

Sulle fiancate di linea deve essere esposto in corrispondenza di ogni P.L. lo stesso contrassegno seguito però dalla progressiva del P.L. cui si riferisce (es. P.L. ■ Km. 13.570).

4. Nella colonna “Numero e capacità binari”:

In corrispondenza delle stazioni, sulle linee a semplice binario, deve essere indicato il numero dei binari, oltre quello di corsa, atti agli incroci ed al disotto, tra parentesi, la relativa lunghezza utilizzabile per il ricovero dei treni, espressa in metri. Se il numero dei detti binari è superiore a due in luogo del numero si espone l’indicazione “vari” e la lunghezza utilizzabile viene indicata solo per il binario più corto e per quello più lungo.

(1) Quando tale segnale protegge più P.L. e porta accoppiato segnale di avviso, l’apposito segno convenzionale dell’avviso accoppiato (⚡) deve essere riportato di seguito e solo in corrispondenza del primo contrassegno.