

RS edizione 1937 entrò in vigore il 12 febbraio 1939
(nuova segnalazione di rallentamento da estendersi
all'intera rete entro settembre 1940)

Principali OS di modifica

OS 101/39 viene recepita in RS la "paletta di
comando"(utilizzata dal DM per il licenziamento
treni ed in esperimento dal 1939(OS 124/38)su
alcune linee)

OS 116/39 istituita tabella S per protezione cantiere
o squadra di lavoro(Rettangolo a sfondo nero
bordato di bianco con lettera S bianca)da porsi in
precedenza agli stessi (1000 mt)

OS112/40 Soppresso comma 2 art 62(uso del
verde roteato per ordinare apertura segnali) e
Art 67:Sostituito il segnale verde (bandiera o luce
mossa in senso orizzontale) utilizzato in manovra
per ordinare la retrocessione con l'uso di bandiera
raccolta o luce bianca mossa in verticale



DELLE COMUNICAZIONI
ERROVIE DELLO STATO

DIREZIONE GENERALE

REGOLAMENTO

SUI SEGNALI

Edizione 1937 - XVI

Approvato da S. E. il Ministro con Decreto N. 1407
in data 24 Novembre 1937 - XVI

FIRENZE
STABILIMENTO TIPOGRAFICO GIÀ G. CIVELLI
1939 - XVII

INDICE

I. — AVVERTENZE GENERALI.

Art. 1. Obbedienza ai segnali	Pag. 11
» 2. Accensione dei fanali	» 11
» 3. Avvertenze diverse riguardanti l'applicazione del presente regolamento	» 12

II. — SEGNALI DEI TRENI.

A) Segnali di partenza.

Art. 4. Treni con o senza viaggiatori	Pag. 13
» 5. Dopo le fermate straordinarie	» 15

B) Segnali dati dal macchinista.

Art. 6. Fischi per richiamare l'attenzione e per doman- dare aiuto	» 14
» 7. Fischi ai segnali fissi	» 17
» 8. Fischi per la messa in moto dei treni spinti in coda	» 17
» 9. Fischi per il comando dei freni e per segnali di allarme	» 17
» 10. Limitazione nell'uso dei fischi	» 18

C) Segnali annessi ai treni.

Art. 11. Mezzi di segnalamento	» 18
» 12. Identificazione della coda dei treni	» 19
» 13. Segnali normali di testa	» 19
» 14. Segnali normali di coda	» 20
» 15. Percorso sul binario illegale	» 22
» 16. Spartineve	» 22
» 17. Locomotive di ritorno	» 23
» 18. Treni straordinari	» 24
» 19. Treni supplementari	» 25

Art. 20. Treno con locomotiva di coda	Pag. 26
» 21. Treni dimezzati sulla linea	» 27
» 22. Imperfezione o mancanza dei segnali annessi ai treni	» 27
» 23. Segnali a mano presentati dal personale del treno	» 28

III. — SEGNALI DELLA LINEA E DELLE STAZIONI.

A) Disposizioni generali.

Art. 24. Via libera e via ingombra. Mancanza od imperfetta indicazione dei segnali	Pag. 30
--	---------

B) Segnali a mano.

Art. 25. Mezzi di segnalamento	» 31
» 26. Segnale di attenzione	» 31
» 27. Segnale di fermata	» 32
» 28. Segnalazione di fermata improvvisa	» 33
» 28-bis. Segnalazione di fermata notificata	» 34
» 29. Segnali di rallentamento	» 35
» 29-bis. Segnalazione di rallentamento improvviso	» 36
» 29-ter. Segnalazione per rallentamento notificato	» 36
» 30. Segnalazioni di presenziamento	» 37
» 31. Protezione dei treni fermi in linea od ai segnali fissi	» 39
» 32. Segnalazioni nelle stazioni, assuntorie e fermate	» 40
» 33. Segnali nelle fermate non munite di telegrafo o di telefono (soppresso).	» 42
» 34. Segnali ai deviatori	» 42
» 35. Durata di esposizione dei segnali	» 43
» 36. Distanziamento dei treni	» 43
» 37. Annuncio dei treni con la tromba	» 43
» 38. Segnali per arrestare un treno già passato	» 44
» 39. Segnali per domandare soccorso di soli uomini	» 45
» 40. Segnali per domandare la locomotiva di soccorso	» 46
» 41. Segnali per domandare la locomotiva di soccorso con lavoratori ed attrezzi.	» 47
» 42. Domanda di soccorso sulle linee esercitate col blocco	» 47

C) Segnali fissi.

Art. 43. Indicazione dei principali segnali fissi	Pag. 48
» 44. Segnali e loro categoria	» 49
» 45. Significato dei segnali semplici di 1 ^a categoria e di avviso	» 54
» 46. Rispetto del segnale di 1 ^a categoria e di quello di avviso	» 58
» 47. Significato del segnale semaforico di 2 ^a categoria e suo rispetto	» 61
» 48. Segnali multipli	» 62
» 49. Rispetto dei segnali a più ali o luci e dei segnali riuniti sul ponte segnali	» 76
» 50. Dischi girevoli	» 76
» 51. Significato dei segnali a disco girevole	» 77
» 52. Rispetto ai segnali a disco girevole	» 78
» 53. Segnali da galleria	» 80
» 54. Segnali bassi (marmotte)	» 80
» 55. Segnali sussidiari di partenza	» 81
» 56. Protezione e segnalamento delle stazioni	» 82
» 57. » delle fermate	» 86
» 58. » delle diramazioni	» 86
» 59. » degli attraversamenti	» 88
» 60. » dei passaggi a livello	» 88
» 61. Disposizioni generali sulla manovra dei segnali fissi	» 90
» 62. Disposizioni speciali sulle manovre dei segnali fissi nelle stazioni e fermate	» 91
» 63. Disposizioni speciali sulle manovre dei segnali delle diramazioni e degli attraversamenti.	» 93
» 64. Apparecchi di controllo dei segnali fissi	» 93
» 65. Rispetto ai segnali fissi nei casi di mancanza od imperfetta disposizione	» 94
» 66. Sostituzione dei segnali fissi con segnali a mano	» 95

IV. — SEGNALI PER LE MANOVRE CON LOCOMOTIVA.

Art. 67. Segnali dei manovratori.	Pag. 97
» 68. Uso del fiachietto a trillo	» 99

Art. 69. Segnali per chiedere alle cabine la manovra dei deviatori	Pag. 100
» 70. Segnali sulle locomotive	» 100

V. — SEGNALI SUSSIDIARI.

A) *Segnali acustici (petardi e risuonatori).*

Art. 71. Petardi e loro uso	Pag. 101
» 72. Posa meccanica dei petardi e sparallarmi (soppresso)	» 105
» 73. Risuonatori	» 105

B) *Segnali ottici.*

Art. 74. Mezzi di segnalamento	» 106
» 74. Dischetti per deviatori	» 106
» 75-bis. Segnali indicatori da deviatoio	» 109
» 76. Dischetti per bilance a ponte e per piattaforme	» 113
» 77. Fanali per colonne idrauliche	» 115
» 78. Dischetti agli estremi dei tratti a dentiera	» 115
» 79. Segnali per locomotive ed automotrici elettriche	» 117
» 80. Traversa limite di stazionamento	» 120

C) *Segnalamento elettrico a campana*

Art. 81. Disposizioni generali	» 121
» 82. Modo di funzionare	» 121
» 83. Suggellatura degli apparati	» 122
» 84. Tabella dei segnali	» 122
» 85. Trasmissione dei segnali	» 124
» 86. Segnali di partenza	» 125
» 87. » d'arresto	» 125
» 88. » di soccorso	» 126
» 89. » di veicoli in fuga	» 127
» 90. Servizio ai posti di vigilanza	» 128

VI. — DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI PER LE LINEE DELLA VENEZIA GIULIA E DELLA VENEZIA TRIDENTINA.

Art. 91. Posti di giunto telefonico	Pag. 129
» 92. Segnali a mano ed assimilati (soppresso)	» 130

Art. 93. Segnali fissi	Pag. 130
» 94. Segnali sussidiari	» 139
» 95. Dischetti per deviatori	» 140
» 96. Altri segnali ottici speciali	» 143
» 97. Segnalamento elettrico a campana	» 144
§ I — Specificazione dei segnali	» 144
§ II — Generalità	» 146
§ III — Uso dei segnali a campana da parte del personale di stazione	» 150
§ IV — Uso dei segnali a campana da parte del personale di linea	» 156
§ V — Uso dei segnali a campana da parte del personale del treno	» 158

VII. — DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI PER I SEGNALI PERMANENTEMENTE LUMINOSI.

Articoli 98 - 99 - 100 - 101 - 102 - 103 - 104 - 105 - 106	Pag. 164
(soppressi).	

REGOLAMENTO SUI SEGNALI

I. - AVVERTENZE GENERALI

Art. 1.

OBEDIENZA AI SEGNALI.

1. Il personale che ha l'obbligo dell'osservanza dei segnali deve prestarvi attenzione e rispettare passivamente quelli di fermata e di rallentamento.

2. È rigorosamente proibito variare in qualsiasi modo i prescritti segnali, e sostituirli od aggiungervi grida, schiamazzi, ecc. salvo il caso di imminente pericolo quando mancassero i mezzi per eseguire i segnali regolamentari.

Art. 2.

ACCENSIONE DEI FANALI.

1. La segnalazione notturna si effettua nel periodo dal tramonto al sorgere del sole.

Al passaggio dei treni nelle diverse località di servizio, anche se disabilitate, debbono essere accesi tutti i fanali di segnalazione notturna.

Art. 2 - 3

Con disposizioni compartimentali si potrà ordinare lo spegnimento dei fanali soltanto nelle ore in cui non circolano treni.

2. I fanali e lanterne devono essere accesi anche di giorno :

a) quando servono per la segnalazione annessa ai treni circolanti su linee, indicate nel libro orario, aventi lunghe o frequenti gallerie;

b) nei segnali fissi od a mano situati o da esporsi nelle gallerie;

c) nei segnali situati o da esporsi all'aperto, ogni qualvolta detti segnali devono essere, per condizioni atmosferiche, sussidiati con petardi;

d) in tutti gli altri segnali sia annessi ai treni sia situati od esposti lungo la linea e nelle stazioni quando, per condizioni atmosferiche, i segnali diurni non sarebbero distintamente visibili alla distanza di 100 metri.

3. Durante le ore crepuscolari e le prime del mattino su alcuni tratti di linea, da indicarsi mediante istruzioni locali, si fa sui treni contemporaneamente la segnalazione diurna e notturna.

Art. 3.

**AVVERTENZE DIVERSE RIGUARDANTI
L'APPLICAZIONE DEL PRESENTE REGOLAMENTO.**

1. Salvo speciale indicazione, che sarà fatta caso per caso, le prescrizioni del presente regolamento valgono tanto pel semplice come pel doppio binario.

2. Parimenti, salvo esplicita indicazione diversa, le disposizioni che si riferiscono ai treni in genere si estendono

Art. 3 - 4

ad ogni specie di treno ed anche alle locomotive a vapore od elettriche viaggianti isolate.

3. Tutte le linee sono esercitate col *regime del giunto* o del *consenso telegrafico*, o del *blocco*; le prescrizioni del presente regolamento quando si riferiscono esplicitamente ai detti regimi presuppongono il loro regolare funzionamento.

4. Nelle disposizioni riflettenti i segnali diurni e notturni la dicitura « *di notte* » si riferisce non solo al periodo dal tramonto al levar del sole, ma anche a tutti i casi in cui è prescritta la segnalazione notturna, salvo indicazioni in contrario.

5. Per le linee ad esercizio economico e per le linee esercitate con trazione elettrica valgono le disposizioni del presente regolamento solo in quanto non siano modificate da regolamenti od istruzioni speciali relativi a quelle linee.

II. - SEGNALI DEI TRENI

A) Segnali di partenza.

Art. 4.

TRENI CON O SENZA VIAGGIATORI.

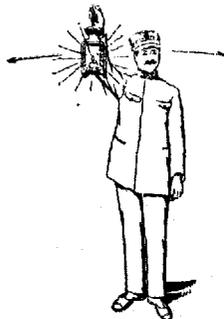
1. Quando è imminente la partenza, il dirigente *domanda il pronti* mediante un *fischio breve* del fischietto a trillo, ed il personale di scorta, quando abbia ultimato il proprio servizio e non rilevi ostacoli, si volgerà verso il capotreno alzando un braccio di giorno, o la lanterna a luce bianca di notte e muovendoli lentamente in senso trasversale.

Art. 4

Il segnale deve essere fatto progressivamente cominciando dall'agente più lontano dal capotreno o dai più lontani quando il bagagliaio si trovi in mezzo; ciascun agente appena scorge il segnale dell'agente che precede deve ripeterlo verso il capotreno.



di giorno



di notte

2. Giunta l'ora di partenza, il dirigente, dopo essersi assicurato che tutto quanto riguarda il treno è in condizioni regolari anche rispetto ai prescritti segnali, dà verbalmente l'ordine di partenza al capotreno, il quale lo ripete al macchinista emettendo con la cornetta un unico suono per i treni dispari e due suoni ben distinti per i treni pari.

3. Nei tratti comuni a più linee, dove i treni dispari di una linea viaggiano nel senso dei pari di un'altra, l'ordine di partenza ai treni viene dato con uno o due suoni secondo che i treni stessi viaggiano nel senso dei dispari o dei pari della linea principale; nell'orario è indicato quale delle linee è da considerarsi come principale.

Art. 4 - 5

4. Nelle stazioni o fermate, quando non vi sia in servizio un dirigente, e nelle case cantoniere il pronti deve essere richiesto dal capotreno mediante un *fischio breve* con il fischietto a trillo, e la partenza viene ordinata dal capotreno di sua iniziativa.

5. Con speciali disposizioni della Direzione Generale, anche nelle stazioni e fermate dove sia in servizio un dirigente, quando la linea sia a doppio binario, in determinate condizioni di esercizio e di impianti, ed il segnale di partenza sia manovrato dal dirigente, potrà essere autorizzato il capotreno a dare la partenza di sua iniziativa. In tal caso, sarà omesso il segnale col fischietto di cui al precedente comma 1.

Art. 5.

DOPO LE FERMATE STRAORDINARIE.

Dopo le fermate straordinarie in linea il macchinista non dovrà riprendere la corsa se non dopo il segnale di partenza del capotreno; eccetto che nei casi in cui la ripresa della corsa avvenga secondo le prescrizioni degli articoli seguenti:

Art. 29 bis comma 1 - circa segnale d'arresto esposto a mano.

Art. 46 comma 7 punti b) e d) - circa segnale di 1ª categoria.

Art. 57 comma 3 - circa disco piccolo modello a protezione di una fermata.

Art. 60 comma 7 - circa disco piccolo modello a protezione di un passaggio a livello.

Art. 65 comma 1 e 3 - circa segnale fisso spento.

Art. 6

B) Segnali dati dal macchinista.

Art. 6.

**FISCHI PER RICHIAMARE L'ATTENZIONE
E PER DOMANDARE AIUTO.**

1. *Un fischio prolungato moderatamente deve essere dato dal macchinista di un treno:*

a) all'entrata delle curve che non permettano una visuale libera di almeno 200 metri;

b) all'entrata delle gallerie in curva, ed in quelle in rettilineo lunghe almeno 500 metri;

c) in tempo di neve o di altre intemperie che impediscano la visuale; in questo caso il fischio va ripetuto tratto tratto;

d) accostandosi ai principali passaggi a livello;

e) quando veda persone sul binario od in immediata vicinanza di esso, oppure sui marciapiedi attigui al binario di stazione su cui arriva, transita o parte, in posizione che potrebbe essere per loro pericolosa; in questi casi il fischio va ripetuto quante volte occorra;

f) quando sulle linee a doppio binario il treno si avvicina in piena via ad un altro che sia in movimento o fermo sul binario attiguo;

g) ad invito del capotreno, prima che sia dato l'ordine di partenza, quando si tratti di treni viaggiatori per servizi speciali (militari, pellegrini, gitanti ecc.) eccessivamente affollati.

2. Occorrendo ad un treno fermo sulla strada l'aiuto del personale della via il macchinista deve chiederlo con *fischi lunghi e ripetuti.*

Art. 7 - 8 - 9

Art. 7.

FISCHI AI SEGNALI FISSI.

Un fischio prolungato moderatamente deve essere dato dal macchinista del treno che si sia fermato ad un segnale fisso di 1.^a o di 2.^a categoria, disposto a via impedita.

Art. 8.

**FISCHI PER LA MESSA IN MOTO DEI TRENI
SPINTI IN CODA.**

Due fischi prolungati e staccati seguiti da uno breve devono essere dati dal macchinista di testa di un treno rinforzato in coda prima di iniziare o riprendere la corsa; lo stesso segnale deve essere ripetuto dal macchinista di coda, in segno d'inteso, appena abbia incominciato a spingere leggermente il treno.

Art. 9.

**FISCHI PER IL COMANDO DEI FRENI
E PER SEGNALI DI ALLARME.**

1. *Tre fischi brevi e vibrati* ordinano la pronta chiusura di tutti i freni.

2. *Più di tre fischi brevi e vibrati* sono segnale di allarme e prescrivono parimenti la pronta ed energica chiusura di tutti i freni. Questo segnale vale anche per chiedere la chiusura dei freni quando il macchinista di una locomotiva che rinforza in coda un treno si accorge che la locomotiva si è scostata dal treno. Lo stesso segnale vale anche per chiedere l'apertura dei binari di sicurezza, che già non fos-

Art. 9 - 10 - 11

sero aperti, ed ordina al personale della linea di mettere sabbia o ghiaia fina sulle rotaie.

3. Quando i freni sono serrati, *un breve fischio della locomotiva* ne ordina il parziale allentamento; questo segnale si adopera soltanto sulle forti discese.

4. *Un fischio lungo seguito da altro breve ordina il completo allentamento dei freni.*

Art. 10.

LIMITAZIONE NELL'USO DEI FISCHI.

È fatto divieto di usare del fischio delle locomotive per altri motivi che non siano quelli esposti nei precedenti articoli, restando inteso che dovrà essere evitato qualsiasi abuso specialmente nelle vicinanze e sui piazzali delle stazioni prossime a centri abitati.

C) Segnali annessi ai treni.

Art. 11.

MEZZI DI SEGNALAMENTO.

1. I mezzi di segnalamento in testa o in coda ai treni od alle locomotive sono:

fanali portatili applicabili in testa od in coda ai treni e che possono proiettare luce bianca o verde o rossa; di detti fanali ogni locomotiva deve averne quattro in dotazione;

bandiere rosse o verdi, in consegna al personale di macchina e di scorta, che occorrendo vengono applicate in testa od in coda per le segnalazioni speciali.

Art. 11 - 12 - 13

2. Quando occorra esporre insieme i fanali accesi e le bandiere si avrà cura che queste non impediscano la visibilità della luce dei fanali.

Art. 12.

IDENTIFICAZIONE DELLA CODA DEI TRENI.

1. Quando per il segnalamento alla coda dei treni, da effettuarsi in conformità ai seguenti articoli 14, 18, 19 e 20, si impiegano fanali portatili, questi devono essere applicati sempre, sia di giorno che di notte, alla parete posteriore dell'ultimo veicolo.

Il fanale destro (1) serve unicamente per identificare la « coda » del treno e quindi non è mai utilizzato per segnalazioni speciali.

2. Occorrendo eccezionalmente collocare in coda ad un treno un veicolo sprovvisto di porta-fanali, i fanali portatili devono essere applicati, con adeguato mezzo, alla parete posteriore dell'ultimo veicolo in modo che di notte le luci si mantengano nella direzione del tratto di binario che il treno lascia dietro di sé.

Art. 13.

SEGNALI NORMALI DI TESTA.

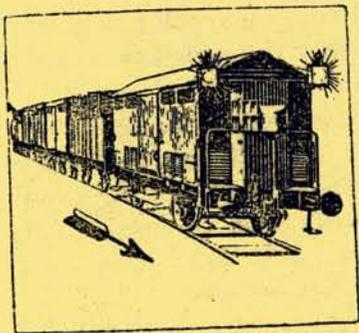
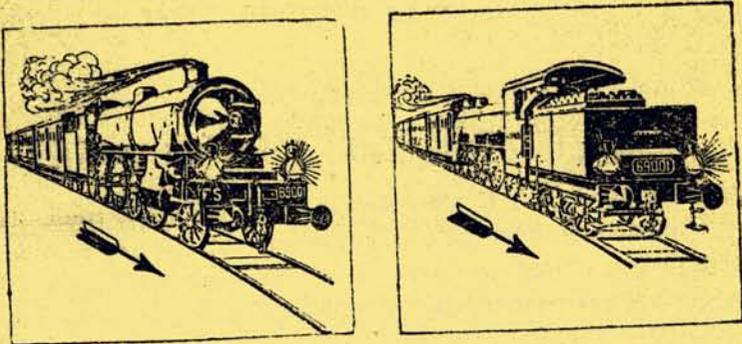
1. Ogni treno o locomotiva isolata in viaggio deve avere dalla parte anteriore:

di giorno: due fanali spenti sul traversone anteriore della locomotiva o sul tender quando la locomotiva viaggia a ritroso, o sul veicolo di testa nel caso di treno spinto;

(2) Si indica con destro o sinistro il fanale che si trova a destra od a sinistra nel senso della corsa.

Art. 13 - 14

di notte: i due fanali predetti accesi a luce bianca.



2. Se il treno ha due locomotive in testa, la seconda locomotiva deve avere di notte i fanali anteriori accesi quando la prima debba essere tolta in una stazione dove la fermata del treno sia brevissima.

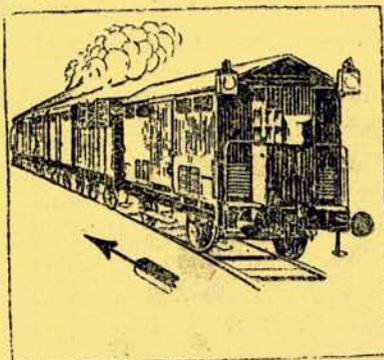
Art. 14.

SEGNALI NORMALI DI CODA.

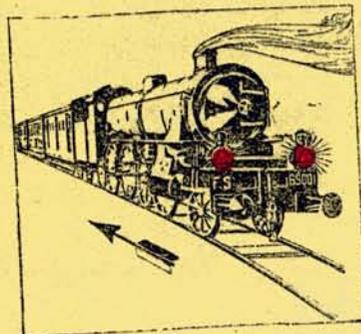
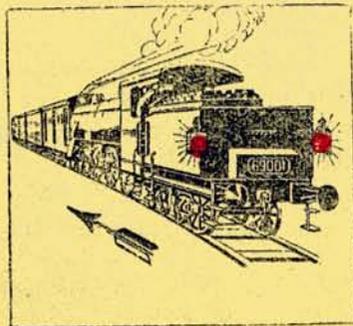
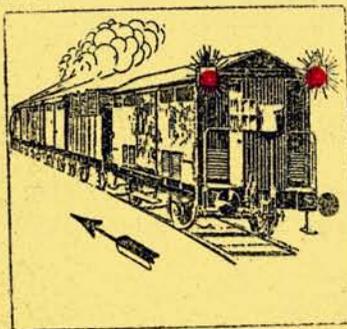
Per ogni treno o locomotiva isolata in viaggio la segnalazione normale di coda è la seguente:

Art. 14

di giorno: due fanali laterali spenti;



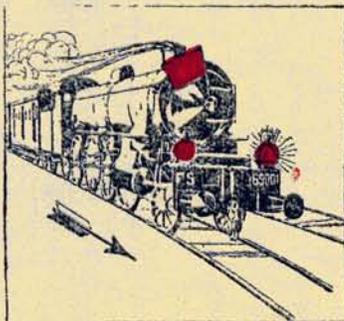
di notte: due fanali proiettanti luce rossa all'indietro cioè verso il tratto di linea che il treno lascia dietro di sé.



Art. 15.

PERCORSO SUL BINARIO ILLEGALE.

Il primo treno che viene instradato sul binario illegale, in caso di ingombro o di interruzione di quello legale, di giorno deve portare la **bandiera rossa** alla base del fumaiolo

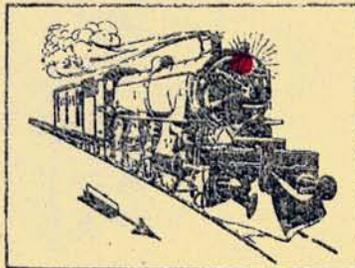


od in analoga posizione per i locomotori elettrici; e di notte la luce bianca dei fanali anteriori sarà sostituita con la **luce rossa**.

Art. 16.

SPARTINEVE.

Sia di giorno che di notte la locomotiva che effettua un apposito treno pel servizio di sgombrò neve, tanto se spinge



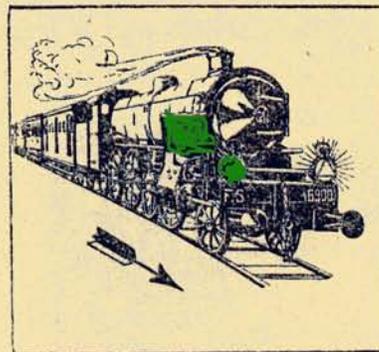
un carro spartineve, quanto se porta essa stessa il rostro, avrà sul davanti, a destra, un fanale a **luce bianca**, mentre il fanale di sinistra sarà applicato al porta-fanale centrale e proietterà **luce rossa**.

Art. 17.

LOCOMOTIVE DI RITORNO.

1. Quando una locomotiva isolata o viaggiante con un treno debba fare tosto ritorno, con orario prestabilito o no, alla locomotiva isolata od a quella di testa si espone in andata:

di giorno: la bandiera verde a destra sul traversone anteriore;



di notte: il fanale anteriore destro a luce verde.

Questa segnalazione non può sussistere con quella di straordinario in senso inverso.

2. Con questo segnale il personale di vigilanza è avvisato che deve passare una locomotiva in senso inverso al

Art. 17 - 18

treno segnalante, e non deve lasciare il posto di guardia finchè la locomotiva non sia passata.

3. Nel caso di locomotiva in coda sganciata, che debba lasciare il treno in piena linea, questa segnalazione viene limitata alla stazione che precede il punto dal quale la locomotiva di spinta deve fare ritorno.

4. La locomotiva di ritorno potrà anche essere utilizzata per invio di veicoli.

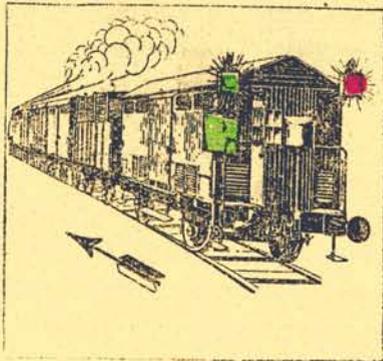
Art. 18.

TRENI STRAORDINARI.

1. Per annunciare la effettuazione di un treno *straordinario* si espone in coda al treno che lo precede nella stessa direzione:

di giorno: una bandiera verde a sinistra;

di notte: il fanale sinistro acceso a luce verde.



2. Quando non sia possibile segnalare un treno straordinario per mezzo del treno che lo precede nella stessa direzione, il segnalamento si fa a mezzo del treno precedente in

Art. 18 - 19

direzione opposta con lo stesso segnale di coda sopra indicato e aggiungendo in testa:

di giorno: la bandiera verde a sinistra;

di notte: la luce verde del fanale sinistro.



Questa segnalazione non può coesistere con quella di locomotiva di ritorno.

3. Il personale di vigilanza deve trovarsi al posto in tempo per presenziare il passaggio del treno straordinario, che secondo l'orario passa immediatamente dopo il treno segnalante, a meno che nell'orario sia indicato a quale altro treno si riferisce quella segnalazione, o sia stato avvisato, a mezzo di correntale, altro straordinario, nei quali casi il personale di vigilanza presenzierà il treno indicato.

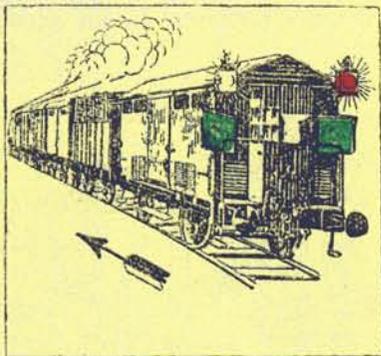
Art. 19.

TRENI SUPPLEMENTARI.

1. I treni supplementari a seguito dei treni normali (bis, ter, quater, ecc.) sono segnalati dai treni dei quali sono la ripetizione esponendo al veicolo di coda:

Art. 19 - 20

di giorno: due bandiere verdi;
di notte: la luce bianca del fanale sinistro.



Il personale di vigilanza non deve abbandonare il posto fino a che non sia passato il treno supplementare.

Comma 2. — I treni supplementari in precedenza ai treni normali (Ante) sono segnalati come straordinari e quindi ad essi si applicano le disposizioni dell'art. 18.

Art. 20.

TRENO CON LOCOMOTIVA DI CODA.

Se la locomotiva di coda viaggia agganciata porterà essa sola i segnali di coda; se invece la locomotiva viaggia sganciata i segnali di coda saranno portati tanto da essa quanto dall'ultimo veicolo. La locomotiva di coda che viaggia sganciata, di notte, dovrà avere pure acceso a luce bianca il fanale anteriore destro.

Art. 21 - 22

Art. 21.

TRENI DIMEZZATI SULLA LINEA.

1. Quando la locomotiva per un motivo qualsiasi lascia tutto o parte del treno sulla via per recarsi alla prossima stazione con ordine di ritornare a prendere i veicoli lasciati, essa deve portare, tanto nell'andata che nel ritorno, i segnali per **annunciare il ritorno di locomotiva** come all'articolo 17, e di più devono essere osservate le prescrizioni di cui i comma 2, 3 e 4 dell'art. 23.

Art. 22.

IMPERFEZIONE O MANCANZA DEI SEGNALI ANNESSI AI TRENI.

1. I treni con segnalazione notturna, i quali avessero **spenti entrambi i fanali di testa**, devono essere **arrestati** tanto dal personale di vigilanza che dalle stazioni.

2. La stazione che **non scorge in coda** ad un treno non avente fermata, di giorno, **il fanale destro** e di notte **la luce rossa del fanale destro**, dovrà telegraficamente informarne la stazione successiva, la quale, tenendo presente l'andamento altimetrico della linea e gli impianti di stazione, prenderà quei provvedimenti che riterrà più opportuni.

Il personale di vigilanza che **non scorge in coda** ad un treno, di giorno **il fanale destro** e di notte **la luce rossa del fanale destro**, non deve presentare il segnale d'arresto, ma deve **rimanere sulla linea** finchè siasi assicurato che

Art. 22 - 23

nulla di anormale è avvenuto ed eventualmente per procurare l'arresto della seconda parte del treno se questo si fosse spezzato.

Di notte il personale di vigilanza se non vede il fanale sinistro di coda acceso deve ritenere che si effettui un treno supplementare a seguito salvo avviso in contrario; se mancasse o fosse spento un fanale di testa si comporterà come se il fanale spento o mancante desse luce verde.

3. Le stazioni poi devono fermare anche il treno con segnalazione notturna che abbia spento o mancante un fanale sia di testa che di coda se questo doveva servire a segnalare un altro treno od una locomotiva di ritorno. Tale disposizione si estende anche al caso di segnali diurni mancanti.

Il personale di vigilanza in questi casi non presenterà il segnale di arresto, ma si comporterà come se i fanali spenti o mancanti dessero luce verde.

4. Le stazioni che nei casi in cui ai precedenti comma non riuscissero ad ottenere l'arresto del treno debbono telegrafare alla stazione prossima affinché provveda.

Art. 23.

SEGNALI A MANO PRESENTATI DAL PERSONALE DEL TRENO.

1. L'agente che si accorge di qualche fatto pel quale si richieda o si ritenga prudente di arrestare o di far rallentare il treno sul quale egli presta servizio deve senz'altro azionare il freno continuo od a mano e quindi esporre, agitandolo dalla parte ove più facilmente possa esser veduto dal macchinista o dal personale di vigilanza, il segnale d'ar-

Art. 23

resto previsto nell'art. 27. Il capotreno, senza interrompere l'esposizione del segnale, deve procurare di accostarsi quanto più sia possibile al macchinista cercando di richiamare l'attenzione con ripetuti suoni di cornetta.

Dopo la fermata, se il treno può proseguire, il capotreno ordinerà la ripresa della marcia con la eventuale limitazione di velocità necessaria.

2. Sulle linee ad un solo binario, nel caso di locomotiva che lascia tutto o parte del treno sulla via ed avanza fino alla prossima stazione, deve essere esposto dalla cabina della locomotiva stessa un segnale d'arresto ai posti di bivio ed alla stazione, affinché nessun treno sia lasciato proseguire o partire in quella direzione fino a quando la linea non sia sgombra.

3. Il segnale d'arresto di cui al precedente comma 2 deve essere esposto anche sulle linee a doppio binario nel caso che entrambi i binari fossero ingombri; in questo caso, e come pure in quello di linee attigue ingombre, il segnale d'arresto dovrà essere esposto anche ai posti di blocco e verso i treni viaggianti sull'altro binario.

4. Sulle linee esercitate col sistema del blocco la prima parte del treno dimezzato, deve fermarsi al primo posto di blocco che incontra per avvertire il guardablocco che la seconda parte del treno è rimasta ferma in linea.

5. Sulle linee a semplice binario, quando un treno segnala il supplementare, il capotreno deve esporre nelle stazioni d'incrocio o da considerarsi tali, ed in quelle che non abbiano confermata l'effettuazione del supplementare, il segnale d'arresto ai deviatori, ai dirigenti ed ai treni in direzione opposta. Il segnale sarà esposto anche nell'entrare nelle stazioni che avessero fermato il treno al segnale di protezione.

nulla di anormale è avvenuto ed eventualmente per procurare l'arresto della seconda parte del treno se questo si fosse spezzato.

Di notte il personale di vigilanza se non vede il fanale sinistro di coda acceso deve ritenere che si effettui un treno supplementare a seguito salvo avviso in contrario; se mancasse o fosse spento un fanale di testa si comporterà come se il fanale spento o mancante desse luce verde.

3. Le stazioni poi devono fermare anche il treno con segnalazione notturna che abbia spento o mancante un fanale sia di testa che di coda se questo doveva servire a segnalare un altro treno od una locomotiva di ritorno. Tale disposizione si estende anche al caso di segnali diurni mancanti.

Il personale di vigilanza in questi casi non presenterà il segnale di arresto, ma si comporterà come se i fanali spenti o mancanti dessero luce verde.

4. Le stazioni che nei casi in cui ai precedenti comma non riuscissero ad ottenere l'arresto del treno debbono telegrafare alla stazione prossima affinché provveda.

SEGNALI A MANO PRESENTATI DAL PERSONALE DEL TRENO.

1. L'agente che si accorge di qualche fatto pel quale si richieda o si ritenga prudente di arrestare o di far rallentare il treno sul quale egli presta servizio deve senz'altro azionare il freno continuo od a mano e quindi esporre, agitandolo dalla parte ove più facilmente possa esser veduto dal macchinista o dal personale di vigilanza, il segnale d'ar-

resto previsto nell'art. 27. Il capotreno, senza interrompere l'esposizione del segnale, deve procurare di accostarsi quanto più sia possibile al macchinista cercando di richiamare l'attenzione con ripetuti suoni di cornetta.

Dopo la fermata, se il treno può proseguire, il capotreno ordinerà la ripresa della marcia con la eventuale limitazione di velocità necessaria.

2. Sulle linee ad un solo binario, nel caso di locomotiva che lascia tutto o parte del treno sulla via ed avanza fino alla prossima stazione, deve essere esposto dalla cabina della locomotiva stessa un segnale d'arresto ai posti di bivio ed alla stazione, affinché nessun treno sia lasciato proseguire o partire in quella direzione fino a quando la linea non sia sgombra.

3. Il segnale d'arresto di cui al precedente comma 2 deve essere esposto anche sulle linee a doppio binario nel caso che entrambi i binari fossero ingombri; in questo caso, e come pure in quello di linee attigue ingombre, il segnale d'arresto dovrà essere esposto anche ai posti di blocco e verso i treni viaggianti sull'altro binario.

4. Sulle linee esercitate col sistema del blocco la prima parte del treno dimezzato, deve fermarsi al primo posto di blocco che incontra per avvertire il guardablocco che la seconda parte del treno è rimasta ferma in linea.

5. Sulle linee a semplice binario, quando un treno segnala il supplementare, il capotreno deve esporre nelle stazioni d'incrocio o da considerarsi tali, ed in quelle che non abbiano confermata l'effettuazione del supplementare, il segnale d'arresto ai deviatori, ai dirigenti ed ai treni in direzione opposta. Il segnale sarà esposto anche nell'entrare nelle stazioni che avessero fermato il treno al segnale di protezione.

III. - SEGNALI DELLA LINEA E DELLE STAZIONI.

A) Disposizioni generali.

Art. 24.

VIA LIBERA E VIA INGOMBRA.

MANCANZA od IMPERFETTA INDICAZIONE dei SEGNALI.

1. L'assenza di segnali significa che la via è libera, salvo l'eccezione di cui al comma 4 del presente articolo.

2. Quando la via non è libera si espongono i segnali di rallentamento o di arresto con le norme specificate dal presente regolamento per ogni singolo caso.

3. Chi ingombra od interrompe la via, o la trova ingombra od interrotta, deve provvedere anzitutto alla sicurezza della circolazione dei treni con l'esposizione dei segnali prima di ingombrare o di interrompere la via, ovvero tosto che si manifesti o si scorga l'ostacolo, se questo deriva da causa imprevedibile; nel portare a distanza il segnale dovrà avvisare del fatto gli agenti di vigilanza ed i posti di blocco che incontrasse sul suo percorso.

4. La mancanza o la imperfetta indicazione dei segnali fissi ed a mano prescritti dal regolamento od eventualmente ordinati con disposizioni speciali, impongono l'arresto, ma il capotreno ordinerà di riprendere la corsa, appena siasi assicurato che nulla si opponga al proseguimento; l'arresto può essere evitato nei soli casi specificati nel presente regolamento (1).

(1) Veggansi in proposito:

Art. 29 ter Comma 2 - circa segnale di rallentamento notificato.

Art. 30 Comma 2 - circa segnale di presenziamento del personale di vigilanza.

B) Segnali a mano.

Art. 25.

MEZZI DI SEGNALAMENTO.

I mezzi in uso per le segnalazioni a mano sulla linea e nelle stazioni sono: la bandiera, la lanterna, la cornetta, la tromba ed i petardi. Sono assimilate ai segnali a mano anche le vele applicate a paletti o ad altri sostegni.

Art. 26.

SEGNALE DI ATTENZIONE.

1. È costituito da una vela a forma di rombo dipinta in arancione, con contorno nero: di notte proietta una luce arancione.

La vela è applicata ad un paletto o ad altro sostegno.



Dalla parte opposta a quella cui comanda, la vela è dipinta in bianco.

2. Il segnale di attenzione si usa in precedenza ad un segnale a mano di arresto o di rallentamento oppure ad un disco girevole o ad un semaforo di 2ª categoria (Art. 52.6) ed impone al macchinista di mettersi in condizione di rispettarli.

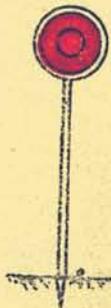
Art. 27.

SEGNALE DI FERMATA.

Il segnale di fermata è costituito:
di giorno: da una bandiera rossa;
di notte: dalla luce rossa di un fanale.



Questo segnale può essere esposto da un agente oppure applicato su di un paletto od altro sostegno.



In questo caso, in sostituzione della bandiera si può impiegare **una vela fissa** o **un dischetto portatile**. La faccia rivolta verso i treni ai quali questi segnali comandano deve essere dipinta in rosso e quella opposta in bianco.

Art. 28.

SEGNALAZIONE DI FERMATA IMPROVVISA.

1. Per ordinare ad un treno una fermata in linea che non gli sia stata notificata, si espone il segnale di cui al precedente articolo, andando incontro al treno fino a portare il segnale, possibilmente, alla distanza di almeno 1000 metri dall'ostacolo o dal punto che il treno non deve oltrepassare ed in posizione ben visibile.

2. Il segnale dovrà, tutte le volte che sia possibile, essere sussidiato da petardi qualunque siano le condizioni atmosferiche.

3. Per meglio indicare l'imminenza di un pericolo, chi presenta il segnale di fermata deve agitarlo, correndo, se necessario, verso il treno.

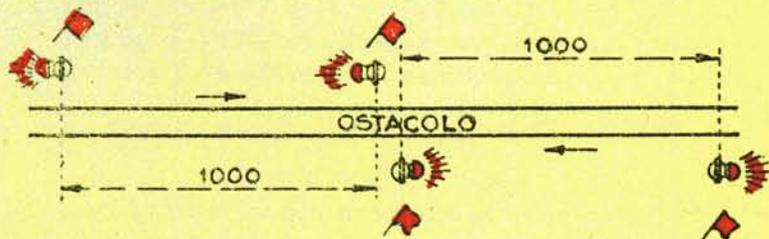
4. In mancanza di bandiera rossa o di fanale a luce rossa, ogni oggetto di giorno od anche le sole braccia e qualunque lume di notte, agitati violentemente, impongono la fermata immediata.

5. I macchinisti scorgendo un segnale di fermata improvvisa devono sempre mettere in opera tutti i mezzi per fermare il treno nel più breve spazio possibile.

6. Tanto nel caso di linea a semplice binario, come nel caso di linea a doppio binario, i segnali di fermata si col-

Art. 28 - 28-bis

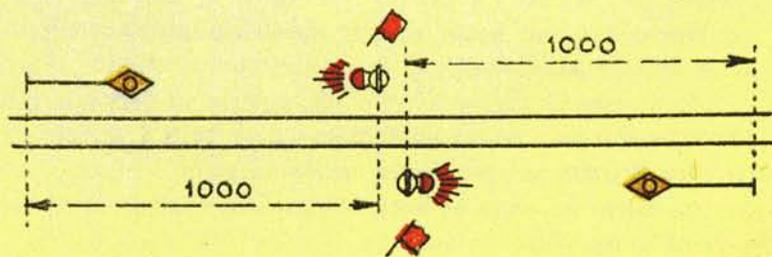
locano per entrambi i sensi di corsa dei treni come indicato nella figura seguente e saranno possibilmente ripetuti in vicinanza dell'ostacolo o del punto che non deve essere oltrepassato dal treno.



Art. 28 bis.

SEGNALAZIONE DI FERMATA NOTIFICATA.

Per fermare in linea un treno preavvisato della fermata si espone il relativo segnale soltanto nel posto dove la fermata deve eseguirsi. In precedenza a detto punto si collegherà il segnale di attenzione di cui all'art. 26, alla distanza stabilita dal precedente art. 28, comma 1.



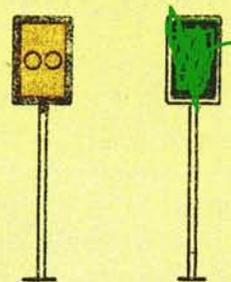
Art. 29

Art. 29.

SEGNALI DI RALLENTAMENTO.

1. Segnali di rallentamento si distinguono in:
 - a) segnale di inizio di rallentamento;
 - b) segnale di fine di rallentamento.

Il segnale di inizio di rallentamento è costituito da una vela di forma rettangolare dipinta in arancione con contorno nero e di notte proietta due luci arancione abbinata, alla stessa altezza.



Il segnale di fine di rallentamento è pure costituito da una vela rettangolare, ma dipinta in verde con contorno bianco, e di notte proietta una luce verde.

Dalla parte opposta a quella cui comandano, le vele sono dipinte in bianco e di notte non proiettano luce.

2. Il segnale d'inizio di rallentamento impone al macchinista di ridurre la velocità a non più di 10 km. ora per tutto il tratto di linea fino al successivo segnale di fine di rallentamento, salvo che sia stata notificata al macchinista diversa prescrizione.

Art. 29 - 29-bis - 29-ter

Quando è ammessa una velocità superiore, al segnale di inizio di rallentamento deve aggiungersi anche la indicazione della velocità consentita.

3. In via transitoria, sulle linee non principali che saranno stabilite dall'Amministrazione, può essere omissa il segnale di fine rallentamento e può essere consentito che i due segnali di attenzione e di inizio di rallentamento siano costituiti da comuni tabelle dipinte in arancione e di notte proiettino una sola luce arancione.

Art. 29 bis.

SEGNALAZIONE DI RALLENTAMENTO IMPROVVISO.

1. Per ordinare un rallentamento in linea non notificato si espone il segnale di fermata di cui all'art. 28. Fermato il treno, il macchinista potrà proseguire attenendosi alle disposizioni che gli saranno date dall'agente che espone il segnale di fermata.

2. Un rallentamento si deve considerare improvviso fino al momento in cui l'agente, che ha segnalato la necessità del rallentamento stesso, riceve conferma scritta dalle due stazioni attigue che i treni ne saranno preavvisati.

Art. 29 ter.

SEGNALAZIONE PER RALLENTAMENTO NOTIFICATO.

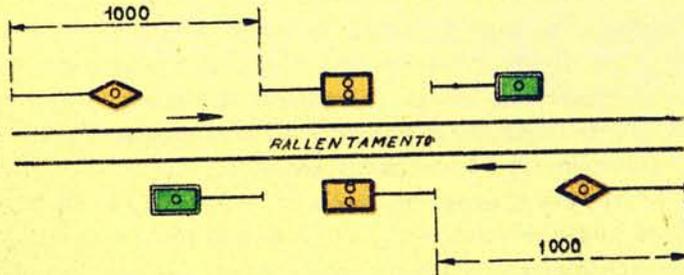
1. Per segnalare un rallentamento in linea notificato ai treni, si debbono esporre tre segnali per ciascun senso di corsa:

Art. 30

— uno di attenzione descritto all'art. 26, alla distanza di 1000 metri dal principio del tratto che i treni devono percorrere a velocità ridotta;

- uno di inizio di rallentamento;
- uno di fine di rallentamento.

2. La imperfezione del segnale di rallentamento o la mancanza di quelli che comandano rallentamenti comunque notificati al personale, non impongono al macchinista l'obbligo di fermare; però il macchinista userà la maggiore attenzione per eseguire regolarmente il rallentamento.



3. Sulle linee non principali di cui all'Art. 29, per i rallentamenti prescritti nell'orario generale di servizio, si può omettere il segnale di rallentamento a distanza del tratto difettoso e talora anche quelli d'inizio e di fine rallentamento, quando a ben individuare il tratto medesimo siano sufficienti le indicazioni espone nell'orario di servizio ed il riferimento a punti singolari della linea.

Art. 30.

SEGNALAZIONI DI PRESEZIAMENTO.

1. Il personale di vigilanza, quando non debba fare speciali segnalazioni, presenta al passaggio dei treni:

Art. 30

di giorno: la bandiera rinvolta entro il fodero;
di notte: la luce bianca di un fanale.



di giorno



di notte

2. Questo segnale ha soltanto lo scopo di indicare la presenza dell'agente di vigilanza e pertanto la sua omissione non ha significato per i treni.

3. Appena passato il treno, il personale di vigilanza deve, di notte, rivolgere la luce bianca del suo fanale verso il posto successivo nel senso della corsa del treno.

4. L'agente di vigilanza che presenzia in un posto prossimo in precedenza ed in vista ad un semaforo a via impedita di 1.^a o di 2.^a categoria (vedi art. 45 e 47) o ad un disco a via impedita (vedi art. 52) di giorno non espone la bandiera raccolta nel fodero, e di notte rivolge la luce bianca del fanale dalla parte opposta a quella dalla quale il treno proviene; deve però esporre il segnale di arresto quando si accorga che il treno non rispetti il segnale fisso.

5. La ripetizione delle segnalazioni a via impedita in questo ultimo caso è obbligatoria anche per l'agente che presenzia il treno, oltre il semaforo di 1.^a o di 2.^a categoria od oltre il disco verso il punto protetto, quando il segnale è da lui visto a via impedita.

Art. 30 - 31

6. L'agente di vigilanza che presenzia il treno da un posto situato lungo un tratto da percorrersi con rallentamento od in immediata vicinanza al rallentamento, deve presentare il segnale d'arresto quando si accorga che il rallentamento non è rispettato.

7. L'agente che presenzia il passaggio di un treno, sia in linea che nelle stazioni, deve prestare attenzione ai segnali annessi ai treni per attenersi alle loro indicazioni ed ottemperare, nel caso di imperfezioni o mancanza di quei segnali, alle prescrizioni dell'art. 22.

8. Così pure detto agente deve ripetere possibilmente dinanzi al treno e verso il macchinista i segnali di arresto che fossero fatti dal treno stesso e deve fare poi di sua iniziativa il segnale di arresto quando si accorga di qualche fatto che possa rendere pericolosa la corsa.

Art. 31.

**PROTEZIONE DEI TRENI FERMI IN LINEA OD AI
SEGNALI FISSI.**

1. Su tutte le linee il capotreno deve provvedere per la protezione del treno fermo ad un segnale fisso ed in piena linea, dopo essersi assicurato della efficienza dei segnali della coda.

2. La protezione viene fatta esponendo, non oltre 10 minuti dalla fermata, un segnale d'arresto a mano alla distanza di metri 200 dalla coda del treno e mantenendolo esposto fino a che l'agente, che ne ha l'incarico, sia richiamato al treno. Nel tornare al proprio posto, l'agente deve

Art. 31 - 32

mantenere rivolto il segnale d'arresto verso la direzione dalla quale può provenire altro treno.

Se il treno è scortato dal solo capotreno spetta a questi di provvedere di persona alla protezione. Se egli, però, deve allontanarsi per richiesta di soccorso, dovrà esporre prima sulla linea il segnale d'arresto alla suddetta distanza e sussidiarlo con petardi come prescritto dall'articolo 71 comma 8.

3. La stessa protezione di cui al precedente comma 2 deve essere fatta per la parte del treno che in seguito a dimezzamento fosse lasciata sulla via (art. 21).

4. La protezione della seconda parte di un treno spezzatosi in linea dovrà essere fatta immediatamente con le modalità e alla distanza prescritta dall'art. 28 quando il personale di scorta della seconda parte, o quello di linea, non sia riuscito a prendere accordi con quello della prima parte.

5. La protezione a distanza col segnale a mano può essere omessa quando il treno venga protetto, con efficienza almeno uguale, a mezzo di segnali fissi.

Art. 32.

SEGNALAZIONI NELLE STAZIONI, ASSUNTORIE E FERMATE.

1. In tutte le stazioni, assuntorie e fermate sprovviste di segnale fisso di partenza, siano esse abilitate o no al movimento, si deve esporre, ai treni che *non* fermano, la bandiera ravvolta, di giorno, e, di notte, un fanale a luce bianca.

2. Nelle stazioni di passaggio e nelle assuntorie quando sia le une che le altre sono abilitate al movimento, si

Art. 32

deve esporre ai treni in arrivo che vi hanno fermata, un segnale d'arresto a mano davanti al fabbricato viaggiatori. Quando, però, si voglia garantire l'arresto del treno avente fermata in un punto determinato, si userà il segnale di manovra di cui all'Art. 67 punto d).

Il segnale di arresto di cui sopra può essere omesso nel caso di stazioni e assuntorie che siano dotate di segnali fissi di partenza, quando col rispetto di questi si possa ottenere l'arresto tempestivo dei treni.

3. Nelle stazioni di passaggio e nelle assuntorie, quando sia le une che le altre sono disabilitate dal movimento, nonchè in tutte le fermate se manca il segnale fisso di partenza, si deve esporre ai treni che vi debbono fermare, di giorno la bandiera ravvolta e di notte il fanale a luce bianca.

4. Nelle stazioni di testa, nonchè in quelle di passaggio e nelle assuntorie, aventi binari di ricevimento tronchi (e cioè senza comunicazione di uscita), si deve collocare un segnale permanente di arresto alla estremità di ogni binario tronco di ricevimento.

5. Quando in una stazione o fermata non provvista di segnale di partenza preceduto da altro di avviso, occorre **fermare un treno al quale non sia stato prescritto l'arresto**, il dirigente deve mantenere a via impedita il segnale di protezione sino a che il treno non si sia fermato e qualora non sia in grado di accertarsi dell'arresto del treno al segnale, deve far esporre anche **un segnale a mano d'arresto al deviatoio d'ingresso**, o, mancando questo, a 500 metri dal segnale esposto davanti al fabbricato viaggiatori. Il predetto segnale a mano d'arresto viene tolto solamente dopo che il macchinista abbia dato segno di averlo veduto.

5-bis. In deroga al comma precedente, la preventiva fermata al segnale di protezione non occorre per fermare i treni costituiti da automotrici nelle località dove essi hanno indicata in orario fermata facoltativa per servizio viaggiatori; in tal caso basta esporre un segnale d'arresto a mano davanti al fabbricato viaggiatori.

6. Quando esiste un ingombro su di un binario di ricevimento dei treni, il punto d'ingombro dovrà essere protetto mediante un segnale d'arresto da collocarsi a 100 metri in precedenza all'ingombro, oltre che mediante il segnale di protezione della stazione disposto a via impedita. Nel caso che l'ingombro si trovi in precedenza al punto di normale fermata del treno, questo, dopo la fermata al segnale di protezione, sarà fatto avanzare in stazione mantenendo il segnale a via impedita con le norme di cui all'art. 46 comma 7.

Art. 33.

SEGNALI NELLE FERMATE NON MUNITE DI TELEGRAFO O DI TELEFONO.

(Soppresso).

Art. 34.

SEGNALI AI DEVIATOI.

Quando un agente debba presenziare un deviatoio, deve presentare di giorno la bandiera rinvolta e di notte un fanale a luce bianca al treno che incontra di punta il deviatoio.

Comma 2, 3 e 4, soppressi.

Art. 35.

DURATA DI ESPOSIZIONE DEI SEGNALI.

I segnali di fermata o di rallentamento debbono tenersi esposti senza interruzione finchè sussistono le cause che li hanno resi necessari.

Art. 36.

DISTANZIAMENTO DEI TRENI.

1. Se un treno ne segue un altro a **distanza minore di 10 minuti**, il personale di vigilanza deve fare al secondo treno **segnale d'arresto**; se ne asterrà però quando ciò sia consentito da disposizioni locali per brevi tratti comuni a più linee e sulle linee esercitate col sistema di blocco, salvo il caso in cui fosse a sua conoscenza che il blocco non funziona.

Deve pure **fermare il secondo treno** se si avvicina al primo a **distanza minore di un chilometro**, quando anche fossero già trascorsi 10 minuti dal passaggio del primo.

2. Le norme di cui sopra devono essere messe in pratica anche dalle stazioni e fermate pel distanziamento dei treni che non vi si arrestano. Se esse sono munite di segnali fissi dovranno servirsi di questi ed occorrendo anche dei segnali a mano.

Art. 37.

ANNUNCIO DEI TRENI CON LA TROMBA.

Tutti i treni sono segnalati dal personale di vigilanza da stazione a stazione mediante il suono della tromba. Que-

Art. 37 - 38

sto segnale si fa emettendo **due suoni lunghi e staccati**, ed ha principio dal deviatore della stazione, o dal prossimo agente di vigilanza, soltanto quando il treno parte dalla stazione o la oltrepassa senza fermarsi.

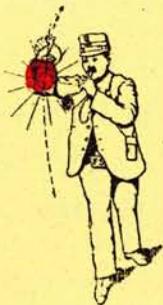
Art. 38.

SEGNALI PER ARRESTARE UN TRENO GIÀ PASSATO.

1. Per arrestare un treno già passato si corre dietro al medesimo emettendo con la tromba **suoni brevi, forti e staccati**, facendo sventolare la **bandiera rossa** di giorno e **agitando il fanale a luce rossa** di notte.



di giorno



di notte

Questo segnale deve essere ripetuto dai successivi agenti di vigilanza fino a che sia stato veduto dal macchinista, oppure dall'agente di vigilanza che trovasi davanti al treno e che allora rivolgerà il segnale d'arresto al macchinista.

2. Occorrendo **arrestare un treno appena partito o transitato** da una stazione, si fanno i segnali come al pre-

Art. 38 - 39

cedente alinea, e di più si **manovra ripetutamente il segnale** od i **segnali** di protezione per richiamare l'attenzione del **personale che deve arrestare il treno**; però quando il segnale è manovrato da apparati centrali, si devono evitare le suddette ripetute manovre se esse implicano movimenti di deviatore o di altri segnali che in quel momento non devono essere mossi; così pure si eviteranno le suddette manovre, anche se il segnale non è collegato ad apparato centrale, quando trattasi di linea a doppio binario ed il segnale debba essere, per altro motivo, mantenuto a via impedita.

3. Il **personale di vigilanza, visto l'alternarsi continuo delle segnalazioni, deve subito adoperarsi** nei modi prescritti per **arrestare il treno**.

4. Sulle linee o tratti di linea esercitati col *sistema di blocco* il **posto di blocco** al quale sia giunto l'avviso di **fermare un treno, provvederà** coi mezzi a sua disposizione ed **avvertirà i guardablocco successivi perchè arrestino il treno** ch'esso stesso non avesse potuto arrestare.

Art. 39.

SEGNALI PER DOMANDARE SOCCORSO DI SOLI UOMINI.

1. Per domandare soccorso di soli uomini si emettono con la tromba **suoni brevi e ripetuti**, correndo verso la parte dalla quale si può ritenere di aver più prontamente il soccorso.

2. Lo stesso segnale si deve fare nel caso di veicoli in fuga, correndo nella stessa direzione dei medesimi.

3. Un treno fermo sulla strada domanda, occorrendo, l'aiuto del personale della via, con **lunghi e ripetuti fischi** della locomotiva, come è prescritto dall'art. 6 comma 2.

Art. 40.

SEGNALI PER DOMANDARE LA LOCOMOTIVA DI SOCCORSO.

1. Per domandare la locomotiva di soccorso si emettono **suoni di tromba lunghi e ripetuti** camminando verso la stazione od il posto di blocco o telefonico più vicino ed agitando:

di giorno: la bandiera avvoltolata;

di notte: il fanale a luce bianca.



di giorno



di notte

2. Il segnale si ripete camminando finchè il vicino agente di vigilanza, in prova di averlo compreso, lo abbia ripetuto all'indietro, e quindi incominciato a sua volta a trasmetterlo avanti: così si deve continuare sino alla prossima stazione telegrafica, od al prossimo posto di blocco o posto telefonico.

Art. 41.

SEGNALI PER DOMANDARE LA LOCOMOTIVA DI SOCCORSO CON LAVORATORI ED ATTREZZI.

1. Per domandare la locomotiva di soccorso con lavoratori ed attrezzi si emettono **suoni di tromba lunghi e ripetuti** agitando:

di giorno :

la bandiera rossa;

di notte:

il fanale a luce rossa.

2. Il segnale deve ripetersi e farsi proseguire nello stesso modo indicato all'articolo precedente.



di giorno



di notte

Art. 42.

DOMANDA DI SOCCORSO SULLE LINEE ESERCITATE COL BLOCCO.

Sulle linee esercitate col *sistema di blocco*, giunta la domanda di soccorso, di cui i precedenti art. 39, 40, e 41, ad un posto di blocco, questo provvederà a far proseguire la richiesta verso la stazione non disabilitata più vicina al treno che attende il soccorso a mezzo del telefono o dell'istrumento di corrispondenza.

C) Segnali fissi.

Art. 43.

INDICAZIONE DEI PRINCIPALI SEGNALI FISSI.

I principali segnali fissi che si trovano lungo la linea o nelle stazioni in determinate posizioni note al personale si distinguono in:

- Semafori;
- Segnali luminosi;
- Dischi girevoli;
- Segnali fissi sussidiari di partenza;
- Segnali bassi (marmotte).

Art. 44.

SEGNALI E LORO CATEGORIE.

A) *Semafori*

1. I semafori ad un'ala sono costituiti da un albero verticale che porta alla sinistra, rispetto alla direzione dei treni ai quali il segnale comanda, un'ala che può di massima assumere due posizioni: una orizzontale e l'altra inclinata in basso di circa 45 gradi; sull'albero è situato pure un fanale che di notte manda verso il treno luce diversa a seconda della posizione assunta dall'ala.

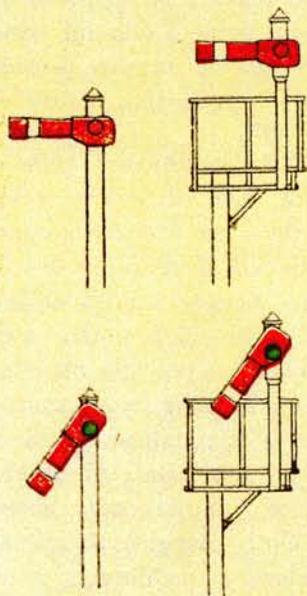
B) *Segnali luminosi*

1. I segnali luminosi hanno la caratteristica di dare le segnalazioni soltanto a mezzo di luci, sia di giorno che di notte. Essi sono costituiti da fanali speciali provvisti di opportuno schermo dipinto in nero; possono essere portati da appositi sostegni come i comuni semafori ad ali oppure possono essere applicati a mensole o a ponti.

Essi proiettano verso i treni luci di colore rosso, verde o arancione a seconda delle segnalazioni che devono dare. Queste sono identiche alle segnalazioni notturne dei semafori e possono ottenersi o con un solo fanale sempre acceso variandone il colore, o con più fanali di diverso colore, mantenendo acceso quello corrispondente alla segnalazione da dare.

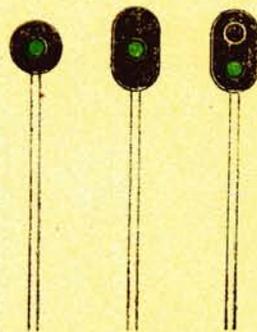
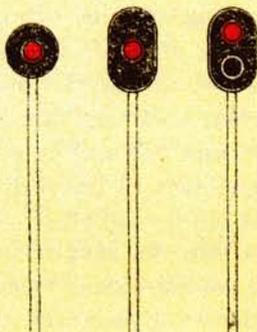
2. Le ali dei semafori possono essere di 1.^a categoria, di 2.^a categoria o di avviso.

3. L'ala semaforica di 1.^a categoria è rettangolare; la sua faccia rivolta ai treni è dipinta in rosso con una striscia verticale bianca e non porta alcun numero; il fanale corrispondente dà luce rossa o verde secondo che l'ala è disposta orizzontalmente od è inclinata in basso.

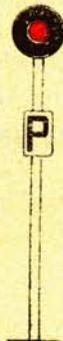
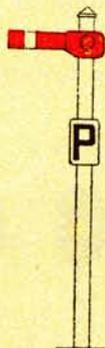


2. I segnali luminosi corrispondenti ai semafori ad un'ala possono essere di 1.^a categoria o di avviso.

3. Il segnale luminoso ad una luce di 1.^a categoria proietta luce rossa o verde.

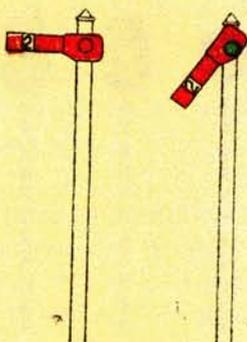


4. Sulle linee esercitate col sistema di blocco automatico il segnale di 1.^a categoria, se azionato automaticamente, è contraddistinto da apposita tabella applicata allo stante. Detta tabella è a fondo bianco e porta segnata in nero, sulla parte centrale, la lettera maiuscola P. Tale segnale dicesi permissivo.

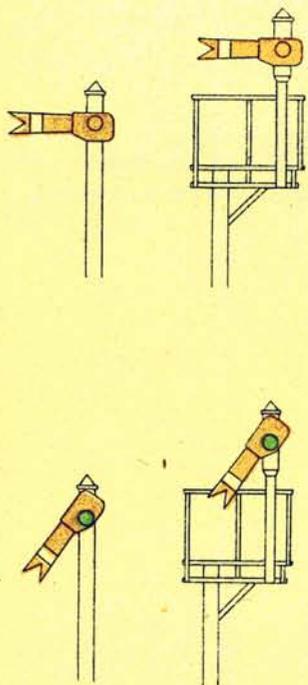


5. L'ala semaforica di 2.^a categoria è conformata come quella di 1.^a categoria salvo che sulla striscia verticale bianca è indicato il numero 2.

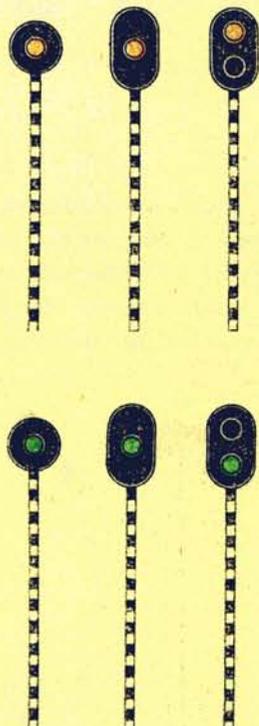
5. Non esistono segnali luminosi di 2.^a categoria.



6. L'ala semaforica di avviso ha l'estremità foggiate a coda di pesce; la sua faccia rivolta ai treni è dipinta in arancione con una striscia verticale bianca. Il fanale dà luce arancione o verde secondo che l'ala è disposta orizzontalmente od è inclinata in basso.



6. Il segnale luminoso di avviso proietta luce arancione o verde. Lo stante di tale segnale è dipinto a strisce orizzontali bianche e nere per distinguere il segnale stesso dagli altri tipi di segnali luminosi in caso di spegnimento.



7. Allo stante del segnale di avviso (semplice od accoppiato: art. 48) può essere applicata in determinati casi una tabella di forma triangolare avente la faccia rivolta ai treni dipinta in bianco con bordo nero. Essa è denominata « *Tabella di velocità* ».



8. Dalla parte opposta a quella a cui comandano, i segnali semaforici di 1.^a categoria, di 2.^a categoria e di avviso mostrano di giorno l'ala dipinta in bianco con una striscia verticale nera. Di notte mostrano di norma luce violetta o luce bianca secondo che l'ala è disposta orizzontalmente od inclinata in basso.

8. Dalla parte opposta a quella rivolta ai treni i segnali luminosi non proiettano luce; da tale lato lo schermo è dipinto in color grigio.

9. Sulle linee elettrificate con filo aereo, ogni volta che torni possibile, si provvede a colorare a strisce alternate bianche e nere alcuni pali in precedenza ai segnali per meglio richiamare l'attenzione dei macchinisti sulla presenza

Art. 45

2. Il semaforo d'avviso dà le seguenti indicazioni:

— *Preavviso di via impedita* se presenta al treno:

di giorno: l'ala a coda di pesce dipinta in arancione, orizzontale;

di notte: la luce arancione del fanale.

— *Preavviso di via libera* se presenta al treno:

di giorno: l'ala a coda di pesce, dipinta in arancione, inclinata in basso;

di notte: la luce verde del fanale.

3. Il segnale d'avviso precede un segnale di 1.^a categoria. Però può anche precedere un segnale fisso d'arresto all'estremità di un binario tronco (Art. 32. 4).

4. La tabella di velocità applicata allo stante del segnale di avviso (art. 44.7) indica, quando questo è disposto a via libera, che la zona protetta dal successivo segnale di 1.^a categoria deve essere percorsa a velocità non superiore a quella risultante da apposita indicazione in orario.

2. Il segnale di avviso dà le seguenti indicazioni:

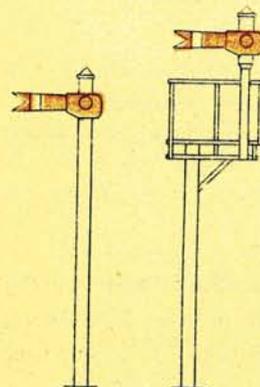
— *Preavviso di via impedita*: se presenta al treno luce arancione;

— *Preavviso di via libera*: se presenta al treno luce verde.

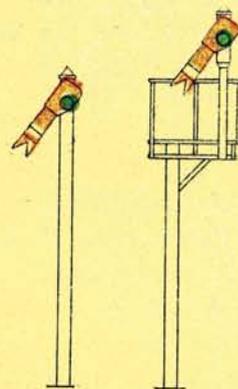
Art. 45

Segnali di avviso.

Semafori

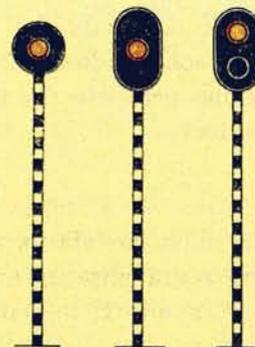


a via impedita

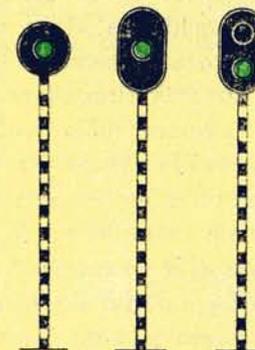


a via libera

Segnali luminosi



a via impedita



a via libera

Art. 46.

**RISPETTO DEL SEGNALE DI 1ª CATEGORIA
E DI QUELLO DI AVVISO.**

1. Il personale del treno, approssimandosi alle località ove sono collocati i segnali, deve intensificare la sua attenzione per poter in tempo vedere i segnali e rilevarne il significato.

2. Quando al treno si presenta un segnale di 1ª categoria indicante **via impedita**, il macchinista deve **fermare il treno senza oltrepassare il segnale** e non deve avanzare se non quando il segnale avrà cambiato l'indicazione di via impedita in quella di via libera e dopo aver ricevuto il prescritto ordine dal capotreno, salvo le eccezioni di cui ai seguenti comma 6, 7, ed 8.

Sulle linee esercitate col **sistema di blocco automatico**, se il **segnale di 1ª categoria è contraddistinto con lettera P**, il macchinista, dopo trascorsi 10 minuti dall'arresto ed in seguito al prescritto segnale di partenza del capotreno, deve tuttavia riprendere la corsa anche se il segnale suddetto permane nella posizione di via impedita, non superando però la velocità di 25 Km. all'ora e regolando la corsa in modo da poter prontamente fermare il treno ad un eventuale ostacolo od ingombro della sezione di blocco, e ciò fino alla successiva stazione abilitata dove dovrà fermare. La velocità dovrà essere tanto più moderata quanto più la visuale libera è limitata, sia per le condizioni locali, sia per le condizioni atmosferiche.

3. Se un segnale di avviso, sia esso munito o no di tabella di velocità, ha l'ala isolata od accoppiata (Art. 48) disposta orizzontalmente oppure presenta la luce arancione, il macchinista deve rallentare la corsa e regolarla in modo da essere in grado di arrestarsi al successivo segnale di 1ª categoria. Se questo viene trovato a via libera il macchinista potrà proseguire, ma dovrà limitare la velocità a 30 Km. l'ora nel percorrere la zona protetta dal detto segnale di 1ª categoria, se vi sono scambi.

Quando il segnale di avviso ha l'ala inclinata in basso ovvero presenta luce verde, esso indica:

— se il segnale di avviso è privo di tabella di velocità, che il successivo segnale di 1ª categoria è disposto a via libera per un istradamento che non impone speciali limitazioni di velocità;

— se il segnale di avviso è munito di tabella di velocità, che il successivo segnale di 1ª categoria è disposto a via libera per un istradamento che deve essere percorso con la limitazione di velocità risultante da apposita indicazione in orario.

4. L'ordine di arresto ad un segnale di 1ª categoria è, di regola, preannunziato mediante un segnale di avviso: i treni devono rispettare i segnali di 1ª categoria anche se non fossero preceduti da segnali di avviso, come può avvenire per certi segnali di partenza, o in casi speciali di linee provenienti da scali, porti, cave, ecc., ed in altri casi indicati nell'orario o mediante disposizioni speciali.

5. I segnali di 1^a categoria e quelli di avviso non hanno significato per i treni che si allontanano dalla località da loro protetta, a meno che vengano ripetutamente manovrati come è detto all'art. 38 comma 2.

I segnali stessi sulle linee a doppio binario non hanno significato neanche per i treni che giungessero alla stazione percorrendo il binario illegale, salvo prescrizioni in contrario.

6. Un treno eviterà la fermata al segnale fisso di 1^a categoria disposto a via impedita nel solo caso in cui abbia ricevuto da una precedente stazione speciali comunicazioni e prescrizioni che glielo consentano.

7. Un treno che si è fermato ad un segnale di 1.^a categoria disposto a via impedita può, senza attendere che il segnale assuma la indicazione di via libera, riprendere la corsa, però con la massima cautela ed accertandosi che la via sia sgombra, nei seguenti casi:

a) quando al posto del segnale si trovi un agente che dia il permesso di proseguimento consegnando al capo treno regolare ordine scritto;

b) quando un agente con apposite istruzioni anche verbali accompagni il treno stesso prendendo posto sulla locomotiva;

c) quando il capotreno possa procurarsi l'ordine di proseguimento con regolare fonogramma;

d) quando trattandosi di un segnale di protezione di una stazione, il treno possa essere fatto avanzare mediante il segnale di manovra di cui al punto a) dell'art. 67.

8. Non verificandosi le condizioni indicate nel precedente comma e prolungandosi la fermata del treno al segnale di 1^a categoria senza ragioni apparenti, malgrado il fischio della locomotiva di cui all'art. 7, il capotreno deve mandare un agente alla stazione vicina od al posto dal quale viene manovrato il segnale per avere istruzioni.

Se da tali istruzioni risultasse che la segnalazione a via impedita è dovuta a guasto del segnale od a speciali ragioni che pur permettano di proseguire, il macchinista può, sempre con la massima cautela ed assicurandosi che la via sia sgombra, avanzare quando ne riceva dal capotreno formale ordine scritto.

9. Se il segnale di 1^a categoria davanti al quale la fermata del treno viene prolungata senza ragione apparente protegge un passaggio a livello, il personale del treno si regola come è prescritto all'articolo 60 comma 5.

SIGNIFICATO DEL SEGNALE SEMAFORICO DI 2^a CATEGORIA E SUO RISPETTO.

1. Il segnale semaforico di 2^a categoria dà le stesse indicazioni di *via impedita* e di *via libera* di quello di 1^a categoria; però il macchinista, riconoscitane la categoria dal numero 2 visibile sull'ala, deve rispettarlo come se fosse un segnale a disco girevole di cui gli articoli 50, 51 e 52.

Art. 48.

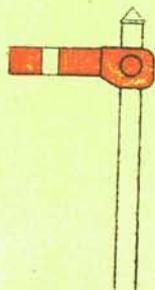
SEGNALI MULTIPLI.

A) *Semafori*

1. Sullo stesso albero semaforico si può avere alla medesima altezza **un'ala di avviso accoppiata ad un'ala di 1.^a categoria**, con un fanale che può dare luce rossa, verde od arancione. In tal caso potranno presentarsi al treno:

di giorno: entrambe le ali in posizione orizzontale, quella di avviso restando coperta dall'ala di 1.^a categoria;

di notte: fanale a luce rossa.

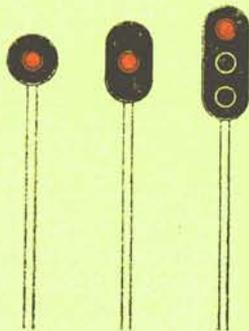


via impedita

B) *Segnali luminosi*

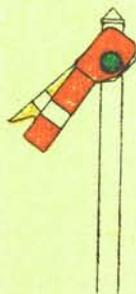
1. Il segnale luminoso corrispondente al semaforo avente un'ala di avviso accoppiata ad un'ala di 1.^a categoria, può proiettare verso il treno una delle tre luci seguenti:

— luce rossa,



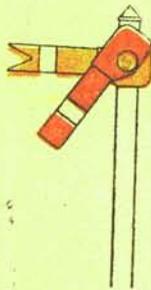
via impedita

Oppure:
di giorno: entrambe le ali in posizione inclinata in basso;
di notte: fanale a luce verde.



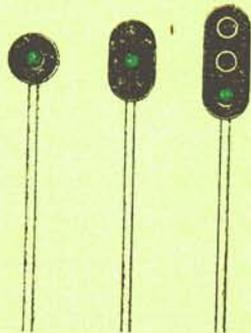
via libera
con preavviso di via libera

Oppure:
di giorno: l'ala di 1.^a categoria inclinata in basso e quella di avviso orizzontale;
di notte: fanale a luce arancione.



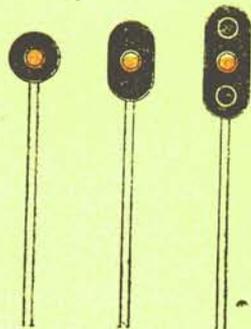
via libera
con preavviso di via impedita

— luce verde,



via libera
con preavviso di via libera

— luce arancione.

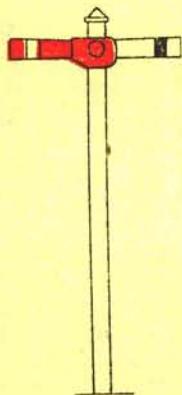


via libera
con preavviso di via impedita

Art. 48

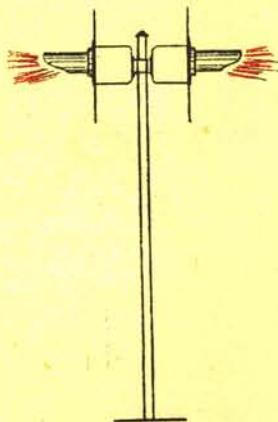
Dalla parte opposta a quella verso la quale comandano, questi segnali accoppiati mostrano di giorno le ali od un'ala dipinta in bianco con striscia verticale nera e di notte mostrano, di norma, luce violetta quando entrambe le ali sono disposte orizzontalmente e luce bianca quando una o entrambe le ali sono inclinate in basso.

2. Sullo stesso albero semaforico portante su uno dei lati un'ala che comanda ai treni di una direzione, può essere applicata dall'altro lato un'ala col relativo fanale che comanda ai treni della direzione in senso opposto.



Dalla parte opposta a quella rivolta ai treni i segnali luminosi non proiettano luce; lo schermo è dipinto in color grigio.

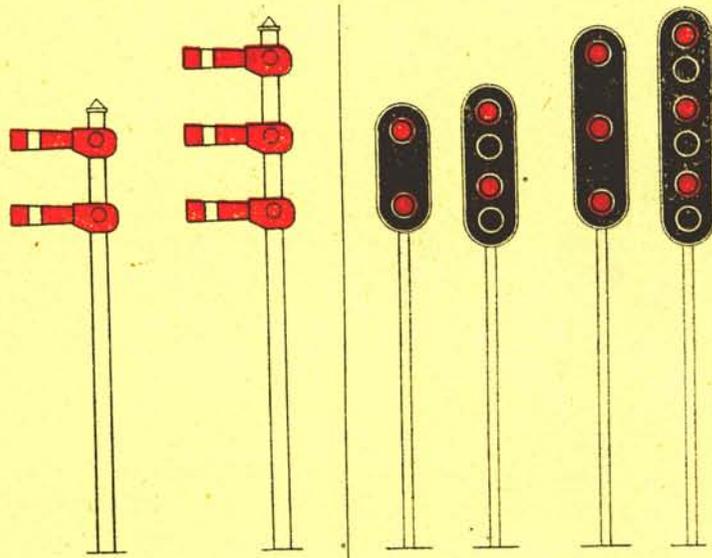
2. Sullo stesso stante possono essere applicati due segnali luminosi che comandino a direzioni opposte.



Art. 48

3. Sullo stesso albero possono essere applicate più ali o più luci in ordine verticale.

In tale caso l'ala o la luce più alta comanda ai treni che si dirigono verso il primo binario o gruppo di binari a sinistra rispetto alla direzione dalla quale provengono i treni; la seconda immediatamente al disotto comanda ai treni che si dirigono verso il secondo binario o gruppo di binari e così di seguito, contando le ali o le luci dall'alto al basso e le linee da sinistra verso destra.

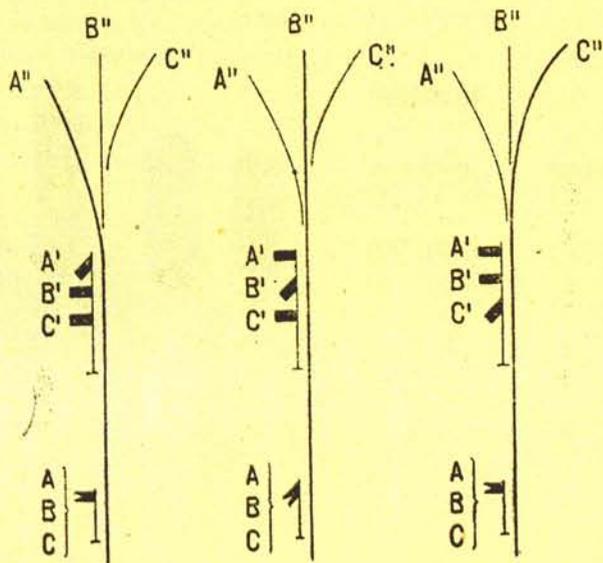


I segnali a più ali od a più luci in ordine verticale sono preceduti da segnali di avviso ad un'ala isolata od accoppiata ad un'ala di 1ª categoria di un precedente semaforo (a due o tre indicazioni se trattasi di segnale luminoso).

Se il segnale di avviso, sia esso munito o non di tabella di velocità, ha l'ala disposta orizzontalmente o la luce aran-

Art. 48

cione, il macchinista deve rallentare la corsa e regolarla in modo da essere in grado di arrestarsi al successivo segnale di 1.^a categoria a più ali o a più luci in ordine verticale. Se però una di dette ali o luci indica via libera, egli potrà, con l'osservanza del comma 3 dell'art. 49, proseguire la corsa, ma dovrà limitare la velocità a 30 Km. l'ora nel percorrere il successivo gruppo di scambi.



L'ala di avviso inclinata in basso o la luce verde indica:

— se il segnale di avviso è **privo di tabella di velocità** che il successivo segnale ha a via libera un'ala od una luce che comanda ad un istradamento che non impone speciali limitazioni di velocità;

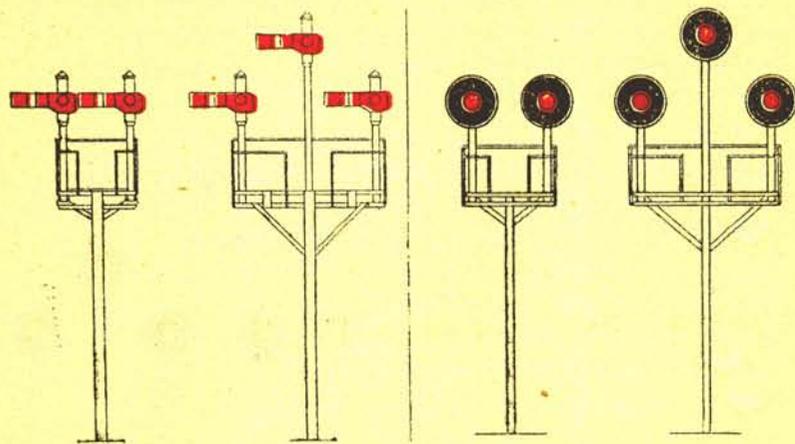
Art. 48

— se il segnale di avviso è **munito di tabella di velocità**, che il successivo segnale di 1.^a categoria ha a via libera un'ala o una luce che comanda ad un istradamento che deve essere percorso con la limitazione di velocità risultante da apposita indicazione in orario.

4. Le ali o le luci possono anche essere disposte in ordine orizzontale su di un segnale a candelieri.

Esse comandano a partire da sinistra e procedendo verso destra: la prima ai treni che si dirigono verso il primo binario o gruppo di binari e così di seguito contando i binari anch'essi da sinistra a destra.

Le ali o le luci possono essere tutte alla stessa altezza oppure una può essere più alta delle altre.



L'ala o la luce alta si riferisce sempre ad un solo binario e quando è a via libera autorizza la corsa senza speciale limitazione di velocità.

Ognuna delle altre ali o luci (basse) a via libera impone al macchinista di rallentare subito la corsa in modo da non

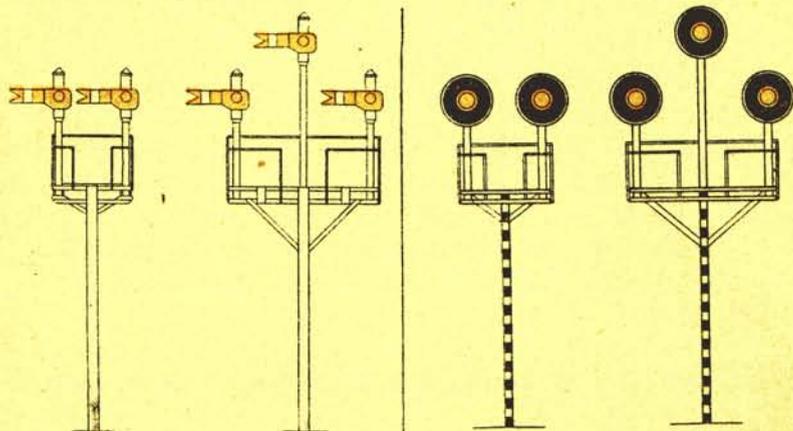
Art. 48

superare la velocità di 30 Km. all'ora sui deviatori, salvo le maggiori velocità che risultassero da apposita indicazione in orario. In tal caso al corrispondente segnale di avviso sarà applicata la tabella di cui all'art. 44.7.

Le ali o luci di un segnale, se sono alla stessa altezza, debbono considerarsi tutte « basse ».

I treni, ricevuti in stazione con un'ala bassa di 1^a categoria di un segnale a candelieri disposta a via libera e con l'ala d'avviso ad essa accoppiata in posizione orizzontale (oppure, se trattasi di segnale luminoso, con luce bassa arancione), devono sempre considerarsi immessi su binario con uscita ingombra da manovra o da materiale o su binario tronco all'uscita.

5. I segnali a candelieri con ali o luci di 1^a categoria sono preceduti da segnali di avviso che di regola sono pure a candelieri con uguale disposizione e numero di ali o di luci. Se il segnale d'avviso a candelieri è luminoso lo stante relativo è dipinto a strisce orizzontali bianche e nere per distinguere detto segnale dagli altri tipi di segnali luminosi, in caso di spegnimento.



Art. 48

Quando il treno trova tutte le ali o luci di un segnale di avviso a candelieri a via impedita deve subito rallentare la corsa per essere in grado di fermarsi al successivo segnale a candelieri di 1^a categoria, se tutte le ali o luci di questo sono a via impedita; altrimenti proseguirà la marcia rispettando la indicazione dell'ala o della luce a via libera.

Quando il treno trova a via libera l'ala o la luce alta di un segnale di avviso a candelieri vuol dire che la corrispondente ala alta o luce alta del segnale di 1^a categoria è a via libera e quindi può proseguire la corsa senza speciale limitazione di velocità.

Se invece trova a via libera un'ala o luce bassa di un segnale a candelieri di avviso deve mettersi in grado di rispettare la limitazione di velocità a 30 Km. all'ora imposta dalla corrispondente ala o luce bassa di 1^a categoria.

Se però sullo stante dell'ala o della luce bassa di avviso è applicata la tabella di velocità di cui all'art. 44.7, la suddetta ala o luce bassa a via libera significa che l'istadamento predisposto a valle del successivo segnale di 1^a categoria può essere percorso a velocità maggiore di 30 Km.-ora, ma non superiore a quella risultante da apposita indicazione in orario.

6. Il segnale d'avviso che precede un segnale a candelieri può anche essere costituito da una sola ala isolata od accoppiata ad un'ala di 1^a categoria di un precedente semaforo (a due o tre indicazioni se trattasi di segnale luminoso).

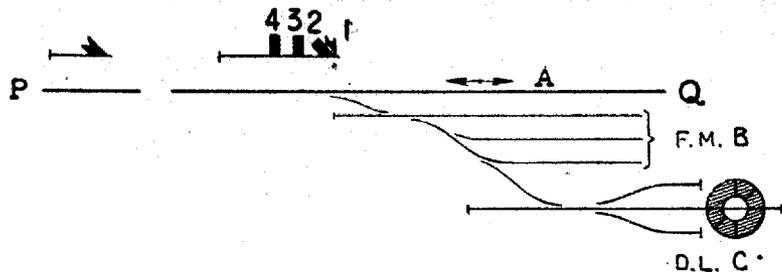
In tal caso, quando l'ala o la luce di avviso è a via impedita, il macchinista deve rallentare la corsa per essere in grado di fermarsi al successivo segnale a candelieri di 1^a categoria se tutte le ali o luci di questo sono disposte a via impedita, altrimenti proseguirà la corsa rispettando la indicazione dell'ala o luce a via libera.

Quando invece l'ala o la luce di avviso è a via libera significa:

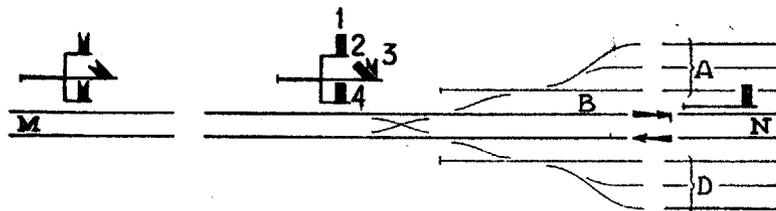
— se il segnale di avviso è **privo di tabella di velocità**, che il successivo segnale di 1^a categoria a candelieri ha a via libera l'ala o la luce alta e quindi il macchinista può proseguire la corsa senza speciali limitazioni di velocità;

— se il segnale di avviso è **munito di tabella di velocità**, che il successivo segnale di 1^a categoria a candelieri ha a via libera un'ala o luce bassa che si riferisce ad un istradamento che deve essere percorso a velocità non superiore a quella risultante da apposita indicazione in orario, e quindi il macchinista può proseguire la corsa regolandola però in modo da essere in grado di osservare la suddetta velocità.

7. Le ali o luci o taluna delle ali o luci raggruppate sull'albero unico o sul segnale a candelieri possono servire a regolare l'ingresso da un'unica linea a fasci di binari anziché a binari singoli, come pure un segnale può comandare a treni provenienti non da una linea, ma da un fascio di binari, purchè convergenti ad un unico punto di partenza.



1. Segnale di avviso di quello di partenza dal binario di corsa A verso Q.
2. Segnale di 1^a categoria per l'ingresso da P sul binario di corsa A.
3. Segnale di 1^a categoria per l'ingresso da P al fascio merci B.
4. Segnale di 1^a categoria per l'ingresso da P al deposito locomotive C.



1. Segnale di 1^a categoria per l'ingresso da M al fascio merci A.
2. Segnale di 1^a categoria per l'ingresso da M al binario di corsa B.
3. Segnale di avviso di quello di partenza dal binario di corsa B verso N.
4. Segnale di 1^a categoria per l'ingresso da M al fascio merci D.

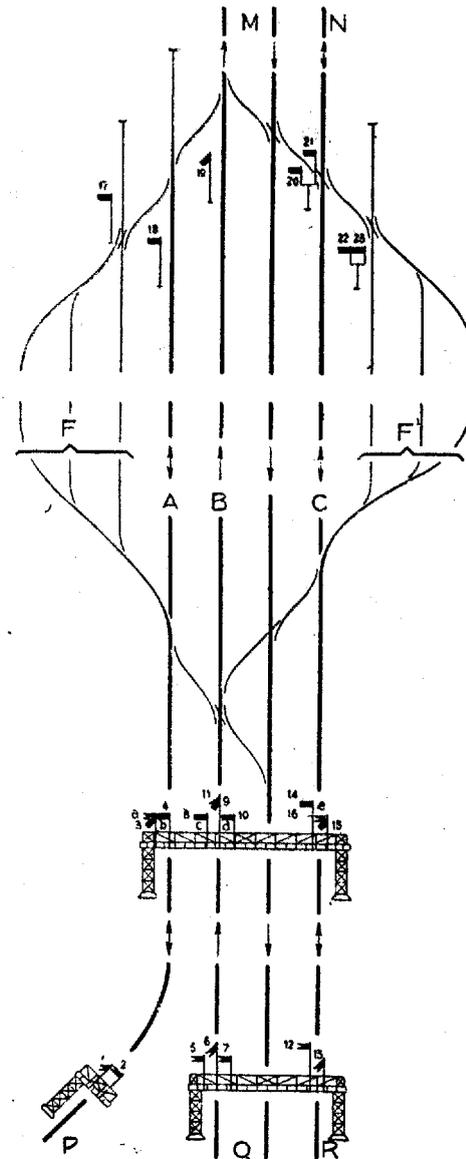
8. Gli alberi semaforici ed i semafori a candelieri come pure i corrispondenti segnali luminosi possono essere infissi direttamente nel terreno o portati da un sostegno a sbalzo o da un ponte segnali. I segnali luminosi, in particolare, possono essere applicati anche al di sotto di un mensola o di un ponte.

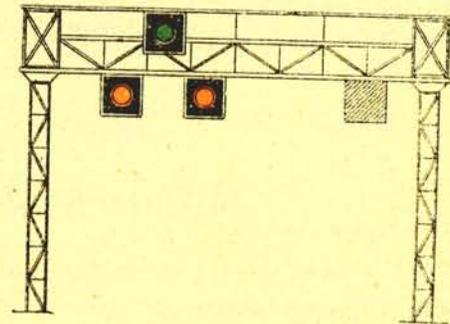
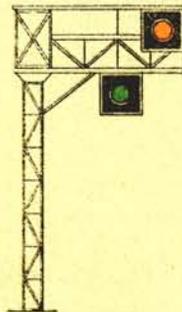
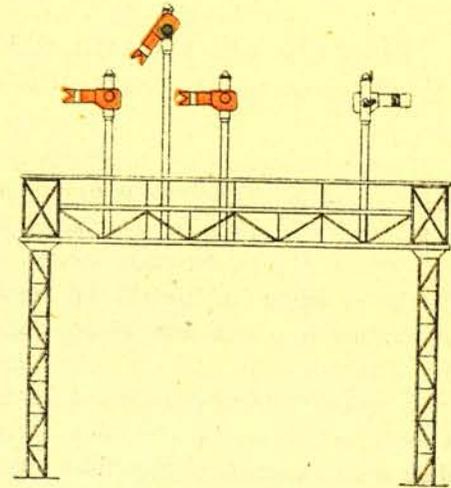
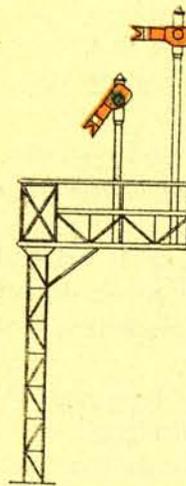
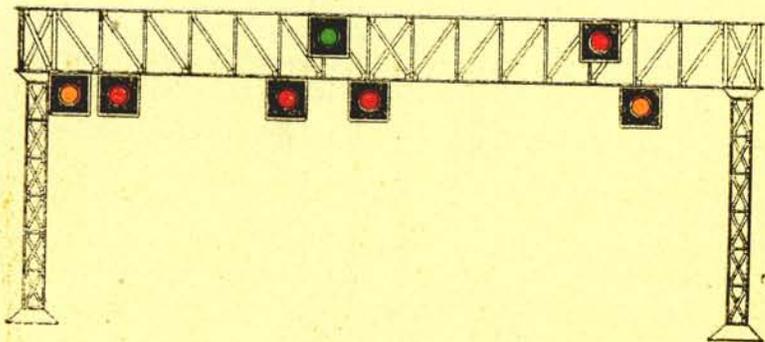
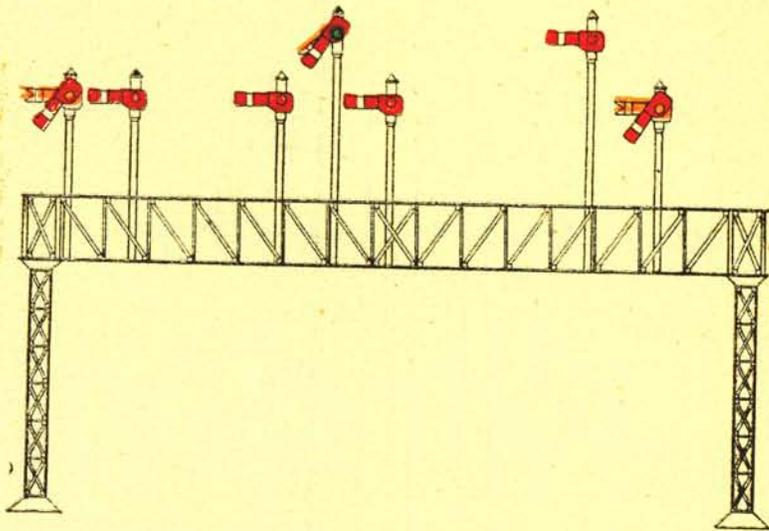
9. I segnali di un ponte segnali, ed eccezionalmente quelli di un sostegno a sbalzo, possono essere disposti in gruppi, ciascuno dei quali è costituito da una o più ali o luci che comandano ai treni provenienti da un determinato binario o fascio.

Art. 48

1	} Segnale di avviso del segnale di 1ª categoria	} 8			
2			} 4		
3	} Segnale di 1ª categoria per l'ingresso da P al	} Fascio F			
4			} binario A		
5	} Segnale di avviso del segnale di 1ª categoria	} 8			
6			} 9		
7				} 10	
8	} fascio F				
9		} binario B			
10	} fascio F'				
11		Segnale di avviso del segnale di partenza	19		
12	} Segnale di avviso del segnale di 1ª categoria	} 14			
13			} 15		
14	} Segnale di 1ª categoria per l'ingresso da R al	} binario C			
15			} fascio F'		
16	Segnale di avviso del segnale di 1ª categoria	(20 - 21)			
17	} Segnali di partenza per M	} dal fascio F			
18			} dal binario A		
19				} dal binario B	
20	} Segnale di partenza dal binario C per	} M			
21			} N		
22	} Segnale di partenza dal fascio F' per	} M			
23			} N		
a	} Segnali di avviso (ali fase) dei segnali	} 17			
b			} 18		
c				} 17	
d					} 22 - 23
e					

Art. 48





Art. 49.

**RISPETTO DEI SEGNALI A PIÙ ALI O LUCI
E DEI SEGNALI RIUNITI SUL PONTE SEGNALI.**

1. Le indicazioni date dalle ali, o luci, riunite su di un segnale a più ali o luci, o su di un ponte segnali, sono da rispettarsi com'è prescritto all'art. 46.

2. Quando il macchinista scorge un'ala di **1ª categoria inclinata in basso** accoppiata ad un'ala di **avviso disposta orizzontalmente o una luce arancione**, deve rispettare il segnale d'avviso come da art. 46 comma 3.

3. Quando il macchinista si avvicina ad un **segnale a più ali o luci**, ovvero anche ad un **gruppo di segnali su candeliere o su ponte**, deve **rispettare rigorosamente la segnalazione dell'ala o della luce che riguarda l'accesso alla linea od al fascio su cui il suo treno è diretto** e ciò indipendentemente dalle indicazioni presentate dalle ali o dalle luci vicine.

4. Per un macchinista che si avvicina ad un semaforo a più ali o ad un ponte segnali non hanno significato le ali che fossero applicate alla destra degli alberi.

Art. 50.

DISCHI GIREVOLI.

1. Il disco girevole è costituito da una ventola circolare posta sopra un albero verticale ed ha una faccia dipinta in rosso e l'altra in bianco. La ventola può assumere due posi-

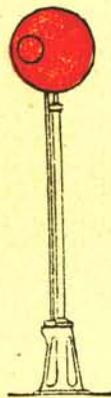
zioni espreme: una normale al binario, l'altra parallela al binario, e quando è normale al binario presenta la faccia rossa ai treni ai quali comanda. Pel segnalamento notturno vi è un fanale che manda verso il treno luce rossa quando la ventola è disposta normalmente al binario, luce verde o bianca quando la ventola è parallela al binario.

2. Dalla parte opposta a quella a cui comandano, i dischi, se disposti normalmente al binario, presentano la faccia bianca della ventola. Di notte i dischi proiettano da quella parte una piccola luce con colore diverso secondo la posizione del segnale.

Art. 51.

[[SIGNIFICATO DEI SEGNALI A DISCO GIREVOLE.

1. Il disco girevole dà le seguenti indicazioni ai treni ai quali comanda:



via impedita

— **Via impedita** se è disposto in posizione normale al binario mostrando ai treni:

di giorno: la faccia rossa della ventola ;]

di notte: la luce rossa del fanale.

— **Via libera** se è disposto **parallelamente** al binario mostrando di notte ai treni la **luce verde o bianca** del fanale.



via libera

Art. 52.

RISPETTO AI SEGNALI A DISCO GIREVOLE.

1. Il personale del treno, approssimandosi alle località ove sono collocati i dischi deve, come si è detto per i segnali semaforici, intensificare la sua attenzione alla linea per poter in tempo vederli e rispettarne il significato.

Il macchinista che vede un disco disposto a **via impedita** deve immediatamente e senza esitanza mettere in opera tutti i mezzi a sua disposizione per **arrestare il treno** possibilmente **prima di oltrepassare il disco**; dopo aver fermato il treno, il macchinista, se vede la via sgombra, avanza lentamente solo sino a portare l'ultimo veicolo del treno di fianco al disco ma anche meno se ciò fosse necessario per non ingombrare il punto protetto. Dopo ciò il treno non deve più avanzare finchè il disco non si disponga a via libera ed il capotreno non abbia dato l'ordine di partenza, salvo le eccezioni dei seguenti comma 4 e 5. Il personale di macchina prima di riprendere la corsa ha l'obbligo di accertarsi direttamente che il disco sia stato disposto a via libera quando ciò possa fare stando sulla locomotiva, altrimenti, ricevuto l'ordine di partenza, dovrà farsi confermare dal capotreno che il disco è stato disposto a via libera.

3. Lo spostamento del treno per portare l'ultimo veicolo di fianco al disco deve essere eseguito, anche quando la visuale è libera, con la **velocità dell'uomo al passo**, e tanto più moderata deve essere la velocità quanto più la visuale libera è limitata sia per le condizioni locali sia per cause atmosferiche.

4. Il treno può proseguire la corsa, senza arrestarsi al segnale a disco disposto a via impedita, quando abbia rice-

vuto da una precedente stazione speciali comunicazioni e prescrizioni che glielo consentano.

5. Il treno, che si è fermato e ricoverato ad un segnale a disco disposto a via impedita, deve riprendere la corsa con la massima cautela nei casi indicati al comma 7 dell'art. 46; nei casi di prolungata fermata si regolerà come è indicato al comma 8 dello stesso art. 46.

6. Il segnale a disco non è preceduto da segnale di avviso.

È **pero preceduto da un segnale di attenzione**, indicato in orario, e che può anche essere fatto a mano, se il segnale a disco non è visibile ai treni in arrivo, quando questi vengono a distare dal punto che il disco protegge di:

metri 700 se la pendenza della linea nel tratto che precede il segnale è superiore al 10 per mille in ascesa;

metri 1100 se detta pendenza è compresa fra il 10 per mille in ascesa ed il 3 per mille in discesa;

metri 1300 se essa è superiore al 3 per mille in discesa.

Il macchinista che scorge tale segnale deve subito **moderare la corsa** per essere pronto a fermare il treno nel caso che il segnale a disco fosse disposto a via impedita.

7. Per alcuni segnali a disco situati su linee provenienti da scali, porti, raccordi o che formano oggetto di speciali disposizioni, può essere prescritto che il macchinista, dopo aver fermato il treno, non avanzi oltre il disco disposto a via impedita nemmeno con la sola locomotiva.

8. I dischi non hanno significato per i treni che si allontanano dalla località protetta a meno che vengano ripetutamente manovrati come è detto all'articolo 38 comma 2.

Art. 52 - 53 - 54

I segnali stessi non hanno neppure significato sulle linee a doppio binario per i treni che giungano alla stazione percorrendo il binario illegale, salvo prescrizioni in contrario.

Art. 53.

SEGNALI DA GALLERIA.

Per le segnalazioni in galleria vengono impiegati segnali che danno le stesse indicazioni dei segnali luminosi, hanno lo stesso loro significato e devono essere rispettati allo stesso modo.

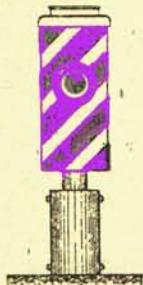
Art. 54.

SEGNALI BASSI (Marmotte).

1. Sono costituiti da fanali girevoli che hanno due facce disposte ad angolo retto fra loro, dipinte una a strisce diagonali di colore bianco e violetto alternate e l'altra in bianco con filettatura di colore nero.

A queste due faccie corrispondono, di notte, rispettivamente una luce violetta ed una luce bianca lattea.

2. Le segnalazioni dei segnali bassi si riferiscono di regola alle manovre e sono le seguenti:



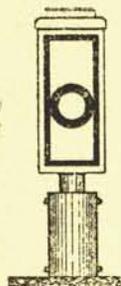
a) *Segnalazione di fermata:*

di giorno: faccia a strisce diagonali di colore bianco e violetto alternate;

di notte: una luce violetta.

IMPONE L'ARRESTO

Art. 54 - 55



b) *Segnalazione di libero passaggio:*

di giorno: faccia bianca con filettatura di colore nero;

di notte: una luce bianca lattea.

AUTORIZZA IL PASSAGGIO

3. I segnali bassi devono essere rispettati anche dai treni in partenza.

Art. 55.

SEGNALI SUSSIDIARI DI PARTENZA.

Significato e rispetto.

1. I segnali fissi sussidiari sono simili a quelli ad un'ala o ad una luce di 1ª categoria, ma di dimensioni ridotte.

2. Detti segnali servono nelle grandi stazioni a completare le indicazioni di via libera o di via impedita dei segnali di partenza precisando a quale binario le indicazioni stesse si riferiscono.

Essi possono a loro volta essere integrati da indicatori luminosi di direzione, i quali ripetono l'indicazione di direzione data dai semafori di partenza.

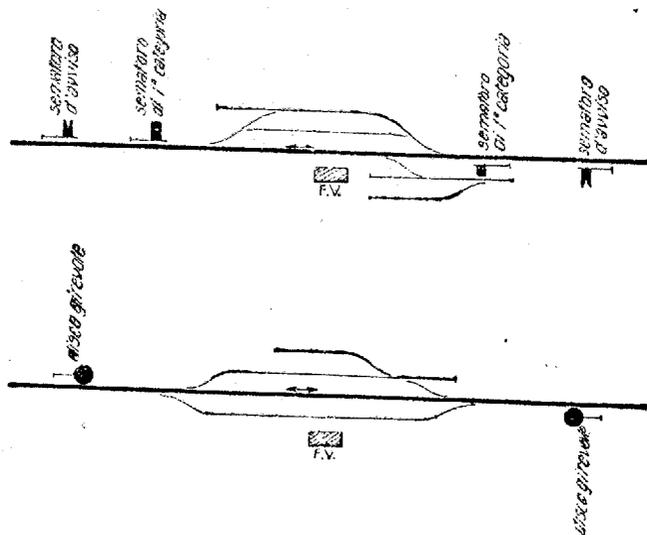
3. Il segnale sussidiario di partenza non basta da sé per dare la via libera ad un treno in partenza o in transito dalla stazione. La partenza od il transito in questo caso non può avvenire se non è disposto a via libera anche il semaforo di partenza e, bene inteso, se, nel caso di treno in partenza, questo non ha ricevuto l'ordine di cui agli art. 4 e 5.

4. Quando i segnali sussidiari presentano l'ala orizzontale oppure la luce rossa impongono l'arresto ai treni, che però possono oltrepassarli sino a raggiungere il limite di stazionamento. In tale posizione essi non hanno significato per le manovre eccetto che in alcune stazioni dove mancano, in via transitoria, i segnali bassi per regolare le manovre e si utilizzano a questo scopo, in conformità a speciali istruzioni locali, i segnali sussidiari di partenza.

Art. 56.

PROTEZIONE E SEGNALAMENTO DELLE STAZIONI.

1. Gli ingressi delle stazioni sono protetti mediante segnali fissi di 1ª categoria preceduti, di regola, da segnali di avviso, o mediante segnali di 2ª categoria, collocati ad



opportuna distanza su ciascuna delle linee che accedono alle stazioni.

2. La posizione normale dei segnali fissi di protezione delle stazioni è quella corrispondente alla via impedita; nell'orario di servizio, saranno indicate con segno convenzionale, le stazioni per la quali fosse fatta eccezione a questa massima.

3. Alcune stazioni sono anche dotate di segnali di partenza che consistono in segnali di 1ª categoria. Essi possono trovarsi alquanto prima od alquanto dopo la traversa limite di stazionamento ed il punto nel quale i treni debbono di solito arrestarsi quando i segnali di partenza sono disposti a via impedita. Non hanno significato per le manovre.

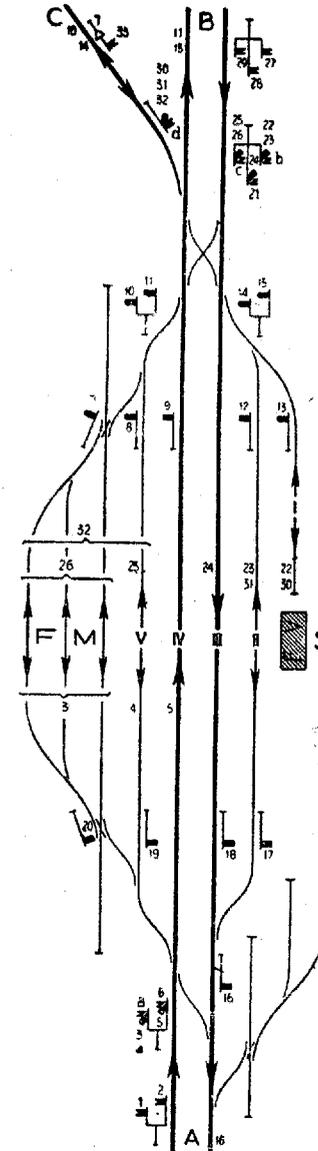
4. Alcune stazioni possono inoltre essere dotate di segnali sussidiari di partenza di cui all'art. 55 ed eventualmente di altri segnali, semafori, dischi o dischetti, il cui scopo e significato viene prescritto da speciali istruzioni.

Art. 56

1 } 2 }	Segnale di avviso del segnale di 1ª categoria	3 - 4 5
3 } 4 } 5 }	Segnale di 1ª categoria per l'ingresso da A al	fascio merci binario V binario IV
6	Segnale di avviso del segnale di partenza	(10 - 11)
7 } 8 } 9 }	Segnali sussidiari del segnale (10 - 11) per la partenza dal	fascio merci binario V binario IV
10 } 11 }	Segnale di partenza dal F. M. e binari V e IV per	C B
12 } 13 }	Segnali sussidiari del segnale (14 - 15) per le partenze dal	binario II binario I
14 } 15 }	Segnale di partenza dai binari II e I per	C B
16	Segnale di partenza dai binari II - III - V e F. M. per	A
17 } 18 } 19 } 20 }	Segnali sussidiari del segnale 16 per le partenze dal	binario II binario III binario V fascio merci
21	Segnale di avviso del segnale di partenza	16
22 } 23 } 24 } 25 } 26 }	Segnale di 1ª categoria per l'ingresso da B al	binario I binario II binario III binario V fascio merci
27 } 28 } 29 }	Segnale di avviso del segnale di 1ª categoria	22 - 23 24 25 - 26
30 } 31 } 32 }	Segnale di 1ª categoria per l'ingresso da C al	binario I binario II binario V e FM
33	Segnale di avviso del segnale di 1ª categoria	(80 - 81 - 82)
a) b) c) d)	Segnali di avviso (ali fisse) dei segnali	7 e 8 17 e d'arresto all'estremo del binario tronco I. 19 e 20 20-19-17 e d'arresto all'estremo del binario tronco I.

T - Tabella di velocità riferita al segno ∇ sull'orario della linea C → S per indicare la riduzione di velocità a 30 Km.ora sugli istradamenti comandati dal segnale (30 - 31 - 82).

Art. 56



Art. 57.

PROTEZIONE DELLE FERMATE.

1. Le fermate sono assimilate alle stazioni per quanto riguarda la loro protezione con segnali fissi, salvo le eccezioni dei successivi comma.

2. Possono essere sprovviste di segnali fissi le fermate che non intervengono a regolare la corsa dei treni a mezzo del telegrafo o del telefono, purchè però, se si trovano sulle linee a doppio binario, siano munite di sopra o sotto passaggio che eviti ai viaggiatori di dovere attraversare a livello i binari.

3. In via transitoria alcune fermate sono protette per ogni lato da un disco piccolo modello.

Il macchinista che trovasse il disco piccolo modello di protezione della fermata disposto a via **impedita** deve **arrestare** il treno e quindi proseguire con precauzione in modo da **rispettare** la **coda** di un treno che sostasse alla fermata.

4. La posizione normale dei segnali fissi di protezione delle fermate non provviste di telegrafo o telefono, è quella corrispondente alla via libera. Per le fermate provviste di telegrafo o telefono la posizione normale dei segnali suddetti è quella di via impedita, salvo eccezioni indicate con segno convenzionale nell'orario generale di servizio.

Art. 58.

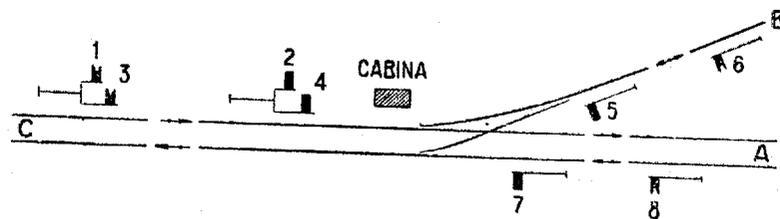
PROTEZIONE DELLE DIRAMAZIONI.

1. L'ingresso dei treni in un tratto comune a due o più linee è regolato su ciascuna linea mediante segnale fisso di

Art. 58

1ª categoria preceduto di regola da segnale di avviso. I segnali sono collocati ad opportuna distanza dal rispettivo deviatoio e la loro posizione normale è quella che corrisponde alla via impedita.

2. Pei treni provenienti dal tratto comune l'ingresso alle diverse linee divergenti è regolato di norma da un segnale avente tante ali o luci di 1ª categoria disposte in ordine verticale od orizzontale, quante sono le linee divergenti.



1. Segnale d'avviso del segnale 2.
2. " di I categoria per i treni da C. verso B.
3. " d'avviso del segnale 4.
4. " di I categoria per i treni da C. verso A.
5. " di I categoria per i treni da B verso C.
6. " d'avviso del segnale 5.
7. " di I categoria per i treni da A verso C.
8. " d'avviso del segnale 7.

Detto segnale di 1ª categoria è di regola preceduto da segnale di avviso che, per i segnali ad ali o luci di 1ª categoria in ordine verticale, è unico e per quelli a candelieri è generalmente pure a candelieri con lo stesso numero e disposizione di ali o di luci.

3. Gli scambi in piena linea che immettono in binari di raccordo sono protetti da segnali fissi con le modalità indicate da apposite istruzioni.

Art. 59.

PROTEZIONE DEGLI ATTRAVERSAMENTI.

1. L'attraversamento di due linee ferroviarie in piena via è protetto, su ciascuno dei quattro tronchi che vi convergono, mediante segnale fisso di 1ª categoria, preceduto, di regola, da segnale d'avviso o mediante segnale fisso di 2ª categoria collocato ad opportuna distanza dall'attraversamento.

2. La posizione normale dei segnali fissi di protezione di un attraversamento è quella corrispondente alla via impedita.

Art. 60.

PROTEZIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO.

1. Alcuni passaggi a livello di speciale importanza ed indicati con apposite istruzioni, sono protetti ai due lati da segnali fissi di 1ª categoria preceduti, di regola, da segnali d'avviso.

2. La posizione normale di questi segnali è quella che indica via impedita ed in tale posizione prescrivono ai treni la fermata.

3. L'agente di servizio al passo a livello, tosto che è avvertito dell'approssimarsi del treno, deve anzitutto **chiudere le barriere** dai due lati della ferrovia, e **poscia disporre a via libera il segnale** di 1ª categoria ed il corrispondente segnale di avviso collocati dalla parte da cui deve arrivare il treno.

4. Se i segnali di protezione vengono manovrati da una cabina di blocco o di apparati centrali o da una vicina sta-

zione, l'agente di servizio al passaggio a livello, dopo avere chiuso le barriere, darà il consenso alla cabina od alla stazione per la manovra di detti segnali.

In questi passaggi a livello per tutto il tempo in cui le barriere rimangono aperte sarà esposto:

di giorno: una bandiera rossa spiegata fissata ad un paletto;

di notte: un fanale proiettante la luce rossa in ciascuna direzione di corsa dei treni.

Questo segnale non va sussidiato con petardi.

5. In caso di prolungata fermata al segnale di 1ª categoria che protegge esclusivamente un passaggio a livello, il capotreno si rivolgerà per istruzioni al guardiano, e se non trovasse il guardiano al suo posto, farà avanzare il treno dopo essersi assicurato che il passaggio a livello sia sgombro.

Se il segnale, oltre che il passaggio a livello, protegge anche una sezione di blocco, una diramazione od una stazione, il treno dovrà rispettare le prescrizioni dell'art. 46, e ogni qual volta gli sarà consentito di avanzare conforme ai comma 6 e 7 di detto articolo, dovrà avvicinarsi con precauzione al passaggio a livello stesso, prendendo norma dal segnale di cui al secondo alinea del precedente comma 4 che potrebbe trovarvi esposto.

6. Alcuni passi a livello importanti, pure indicati da apposita istruzione, sono protetti da un solo segnale ad ogni lato (generalmente un disco di piccolo modello), che in tal caso è sempre manovrato dall'agente di servizio al passaggio a livello. Vale anche per questi segnali quanto è detto ai comma 2 e 3 del presente articolo per quanto concerne la posizione normale dei segnali e la chiusura delle barriere, che deve essere effettuata prima dell'apertura del segnale.

7. Nel caso di passaggi a livello protetti come al comma 6, il macchinista che trova il segnale a via **impedita** deve **arrestare** il treno e **poscia proseguire lentamente fino a raggiungere il passo a livello senza però ingombrarlo minimamente**, nè proseguire oltre finchè non siasi concertato col l'agente di servizio al passaggio a livello e col capotreno. In assenza dell'agente della linea, il capotreno potrà far avanzare il treno solo dopo essersi assicurato che il passaggio a livello sia sgombro.

Art. 61.

**DISPOSIZIONI GENERALI SULLA MANOVRA
DEI SEGNALI FISSI.**

1. Gli agenti preposti alla manovra dei segnali fissi non devono limitarsi a manovrarli secondo il bisogno, ma devono **assicurarsi**, con tutti i mezzi a loro disposizione, che il segnale dia realmente l'**indicazione voluta** e per tutto il tempo necessario.

2. Nel caso di segnali normalmente disposti a via **impedita** la manovra a via libera deve essere fatta solo quando sia prossimo il treno che si vuol far transitare, pur evitando ogni causa di ingiustificato ritardo.

3. La **manovra a via impedita** od a **preavviso di via impedita** di un segnale fisso deve esser fatta **preventivamente quant'è necessario**, secondo il significato del segnale, perchè questo possa essere scorto in tempo ed essere rispettato da un treno sopravveniente.

4. La protezione dei segnali non può considerarsi efficace se la manovra non è stata fatta tempestivamente, com'è prescritto al precedente comme 3, e se — nel caso di se-

gnali sussidiati da petardi — non si dà il tempo all'incaricato della loro posa di portarsi alla distanza stabilita e di collocarli sulla rotaia. In ogni modo, **dopo avere disposto a via impedita un segnale di 1ª categoria col corrispondente di avviso, oppure un segnale di 2ª categoria, l'agente che ne ha eseguita la manovra, deve prima di ingombrare il punto che colla manovra stessa intende di proteggere, accertarsi che un treno non si sia già introdotto nel tratto compreso fra il segnale di avviso ed il punto protetto oppure fra il segnale di 2ª categoria ed il punto protetto.**

5. Un segnale fisso di protezione con posizione normale di via **impedita** che fosse stato disposto a via libera per l'intro di un treno deve, **appena** che questo lo abbia oltrepassato, essere **manovrato a via impedita.**

Art. 62.

**DISPOSIZIONI SPECIALI SULLE MANOVRE
DEI SEGNALI FISSI NELLE STAZIONI E FERMATE.**

1. I segnali fissi di protezione a distanza di una stazione o fermata, se sono normalmente disposti a via **impedita** non possono essere manovrati a via libera che dietro ordine od autorizzazione del dirigente o del capo-fermata; se invece sono disposti normalmente a via libera debbono essere manovrati a via **impedita** a protezione di un treno soltanto quando questo prolunga la sosta oltre quella assegnatagli in orario, e debbono essere mantenuti in tale posizione, anche dopo la partenza del treno, pel tempo necessario al distanziamento prescritto dall'art. 36.

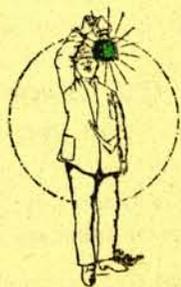
Disposizioni speciali potranno essere date per le stazioni e fermate disabilite al servizio movimento.

Art. 62

2. L'ordine di cui al comma precedente può essere dato anche a distanza a mezzo di consenso elettrico o meccanico, col telefono o mediante un **segnale verde a mano roteato una o due volte**, secondo che si vuol fare entrare un treno di spari od un treno pari.



di giorno



di notte

3. Quando il **segnale di protezione situato su di una linea di accesso alla stazione o fermata è disposto a via libera per lasciare entrare un treno, il segnale della linea opposta ed in generale i segnali di tutte le altre linee**, devono essere disposti a **via impedita** e non più manovrati a via libera per lasciare entrare un altro treno se non dopo che il primo siasi arrestato completamente e purchè la via sia sgombra. È fatta eccezione per i casi indicati in orario, pei quali è ammesso il contemporaneo ingresso dei treni.

4. Sulle linee a doppio binario prima dell'arrivo di un treno da una direzione, il segnale che protegge la stazione o fermata verso l'altra direzione, deve essere a via impedita se il treno atteso deve fare servizio viaggiatori e questi devono attraversare binari destinati al ricevimento dei treni

Art. 62 - 63 - 64

provenienti da quest'altra direzione. Analogamente sarà da provvedersi nel caso di stazioni a più ingressi indipendenti.

A queste prescrizioni può essere fatta eccezione per alcune grandi stazioni per le quali saranno date, caso per caso, speciali disposizioni e per le stazioni e fermate disabilitate al movimento.

5. La manovra dei segnali fissi collocati entro il recinto delle stazioni per regolare la partenza e l'arrivo dei treni o per regolarvi le manovre ed assicurarne la circolazione è disciplinata con speciali istruzioni.

Art. 63.

DISPOSIZIONI SPECIALI SULLE MANOVRE DEI SEGNALI DELLE DIRAMAZIONI E DEGLI ATTRAVERSAMENTI.

1. La manovra di tutti i segnali fissi di protezione di una diramazione o di un attraversamento, quando questi non sono collegati con apparecchio di sicurezza, deve essere affidata ad un solo posto di guardia e regolata in modo che non si debba dare **via libera per una linea** se non quando siano a **via impedita i segnali dell'altra o delle altre linee**.

Art. 64.

APPARECCHI DI CONTROLLO DEI SEGNALI FISSI.

1. I segnali fissi che non siano visibili all'agente che li manovra sono muniti di un apparecchio di controllo.

2. Quando l'apparecchio di controllo non funziona, e non è possibile accertare altrimenti la regolare indicazione del segnale, questo, ogni qualvolta deve essere disposto a via impedita, dovrà essere considerato come guasto agli effetti dell'art. 66.

Art. 65.

RISPETTO AI SEGNALI FISSI NEI CASI DI MANCANZA OD IMPERFETTA DISPOSIZIONE.

1. Quando un segnale fisso, che non sia d'avviso, manchi nel posto stabilito o fornisca una indicazione irregolare, imperfetta od incerta, o di notte abbia il relativo fanale spento od invisibile, i treni che da una precedente stazione non abbiano ricevuto speciali comunicazioni o prescrizioni al riguardo, debbono fermarsi (art. 24) e regolarsi come se il segnale fosse disposto a via impedita.

Se però non ostante lo spegnimento del fanale è ugualmente possibile desumere dalla disposizione del segnale che esso indica via libera, il treno così fermato potrà riprendere la corsa con la massima cautela accertandosi che la via sia sgombra. Se poi della indicazione di via libera potrà accertarsi prima che il treno sia fermo, il macchinista potrà anche evitare la fermata, rimanendogli però l'obbligo di rallentare la corsa e procedere con la massima cautela, fino alla prossima stazione o ad un successivo segnale disposto a via libera.

2. Quando il segnale di avviso manchi sul posto o fornisca una indicazione irregolare, imperfetta od incerta o di notte abbia il relativo fanale spento od invisibile, non occorre la fermata del treno, ma il treno deve regolarsi

come se il segnale di avviso fosse disposto a preavviso di via impedita.

3. Il personale di un treno che si avvicina ad un segnale a più ali o luci, se non vede tutte le ali o tutte le luci, che il segnale dovrebbe portare, deve fermare il treno perchè sia accertata l'indicazione dell'ala o della luce corrispondente alla linea che il treno deve percorrere.

Se l'indicazione è irregolare, imperfetta od incerta il personale del treno deve regolarsi come nei comma precedenti del presente articolo.

Art. 66.

**SOSTITUZIONE DEI SEGNALI FISSI
CON SEGNALI A MANO.**

1. Se un segnale fisso non funziona, la stazione od il posto di manovra deve provvedere perchè esso sia, possibilmente, disposto o mantenuto a via impedita e se ciò non è possibile, il segnale fisso deve essere sostituito sul posto con un segnale di arresto esposto a mano.

Se si tratta di un segnale fisso di 2ª categoria rimasto a via libera od incerta il segnale di arresto a mano deve anche essere ripetuto in precedenza alla distanza prescritta dall'art. 28 comma 1.

2. Se il segnale di 1ª o di 2ª categoria che non funziona fosse disposto a via libera, l'agente che in vicinanza al segnale espone il segnale di arresto lo manterrà o lo ritirerà all'arrivo del treno secondo le istruzioni che per ogni treno gli verranno impartite dalla stazione o dal posto di manovra.

Art. 66

3. Se il segnale di 1^a o di 2^a categoria che non funziona fornisca una indicazione incerta, il treno sarà fatto avanzare nei modi previsti dall'art. 46 comma 6 e 7, come se si trattasse di segnale disposto a via impedita.

4. Se il segnale fisso che non funziona è d'avviso, l'agente che lo sostituisce col segnale d'arresto a mano nel caso in cui il segnale fisso è disposto a via libera od incerta lascerà, dopo la fermata, avanzare il treno prescrivendogli però di regolarsi come se il segnale fosse disposto a preavviso di via impedita.

5. Nel caso di diversi segnali fissi, succedentisi in corrispondenza ad un medesimo ingresso di stazione, quando non fossero disponibili agenti nel numero sufficiente per supplire a tutti i segnali che dovrebbero essere sostituiti in conformità ai precedenti comma, basterà esporre i segnali a mano necessari per assicurare la fermata del treno al più avanzato segnale di 1^a o di 2^a categoria.

In questo caso il proseguimento del treno oltre il segnale più avanzato di 1^a o di 2^a categoria, qualunque sia l'indicazione dello stesso, sarà ottenuto nei modi previsti dall'art. 46 comma 7 punto a) e punto b); e se il proseguimento avvenisse nel modo previsto al suddetto punto a) l'ordine scritto indicherà come deve regolarsi il treno anche in corrispondenza ai successivi segnali.

6. L'agente che ha in custodia un segnale o che è incaricato di manovrarlo, quando rilevi che questo è guasto o sia venuto a mancare deve informare subito la prossima stazione od il posto di manovra del segnale e se il segnale mancasse o fosse rimasto con indicazione di via libera od incerta deve prima sostituirlo con un segnale a mano. Se si trattasse di segnale di 2^a categoria il segnale di arresto a mano deve essere ripetuto alla distanza prescritta dall'articolo 28 comma 1.

Art. 67

IV. - SEGNALI PER LE MANOVRE CON LOCOMOTIVA

Art. 67.

SEGNALI DEI MANOVRATORI.

Le manovre con locomotiva si comandano coi seguenti appositi segnali:

a) un movimento avanti (1) e cioè nel senso normale della marcia della locomotiva, coll'agitare orizzontalmente



(1) S'intende movimento in avanti - ossia nel senso normale della marcia della locomotiva - il seguente:

a) per le locomotive a vapore (eccettuata quelle del gruppo 670) quando la locomotiva cammina col fumaiolo avanti;

b) per le locomotive del gruppo 670 quando la locomotiva cammina con la cabina avanti qualunque sia la sua posizione rispetto al proprio tender o carro acqua, che può essere attaccato tanto dietro come davanti;

c) per le locomotive elettriche a trolley quando il piede o l'asta del trolley precede la rotella o rullo;

d) per le locomotive elettriche senza trolley ed automotrici in genere sia elettriche, che d'altri sistemi quando sta avanti la cabina nella quale ha preso posto il macchinista.

Nel caso di due o più locomotive congiunte, il senso in avanti è determinato dalla locomotiva di testa; se non vi sono veicoli e le locomotive estreme sono disposte in senso opposto il manovratore dovrà prendere accordi coi macchinisti per stabilire a quale locomotiva siano da riferirsi i segnali.

Art. 67

la bandiera raccolta di giorno, e il fanale con la luce bianca di notte;

b) un movimento indietro, e cioè nel senso contrario al precedente, coll'agitare orizzontalmente la bandiera verde spiegata di giorno, e il fanale con luce verde di notte;



di giorno



di notte

c) il rallentamento, coll'espore la bandiera rossa spiegata di giorno e il fanale a luce rossa di notte e mantenendolo esposto fino a che la manovra non abbia ridotto sufficientemente la velocità.



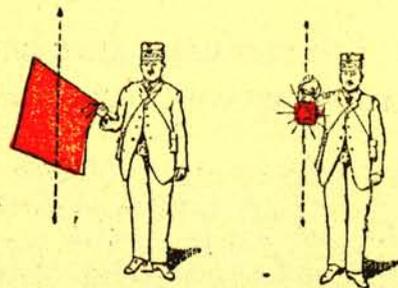
di giorno



di notte

Art. 67 - 68

d) la fermata, con l'agitare dall'alto al basso la bandiera rossa di giorno e il fanale a luce rossa di notte.



di giorno

di notte

Art. 68.

USO DEL FISCHIETTO A TRILLO.

1. Ognuno dei segnali di cui al precedente articolo 67 deve essere preceduto da un *fischio di moderata lunghezza* dato, con apposito fischiello a trillo, dall'agente addetto alla manovra. Quando ad una manovra sono adibiti due o più agenti, l'avviso col fischiello a trillo, per la messa in moto della manovra, sarà dato dall'agente che eseguisce l'agganciamento o lo sganciamento, o, nel caso che non intervengano operazioni di agganciamento o di sganciamento, da quello degli agenti stessi, che si trova più distante dalla locomotiva.

2. Soltanto i dirigenti e gli agenti incaricati di comandare e dirigere le manovre possono far uso del fischiello a trillo.

Art. 69.

SEGNALI PER CHIEDERE ALLE CABINE LA MANOVRA DI DEVIATOI.

Quando occorra far invertire la posizione di deviatori manovrati da apparato centrale, il manovratore dovrà renderne avvertito l'agente di cabina a voce, per telefono, oppure mediante *segnali fatti con apposita cornetta o con la tromba da manovratore secondo le istruzioni locali.*

Art. 70.

SEGNALI SULLE LOCOMOTIVE.

1. Le locomotive dei treni che eseguono manovre sui binari delle stazioni, debbono portare le stesse luci che hanno in servizio ai treni stessi. Quelle che di notte vanno o vengono dai depositi debbono inoltre portare una luce rossa posteriormente.

2. Le locomotive poi destinate alle manovre devono di notte portare tanto davanti che di dietro due fanali a luce bianca.

V. - SEGNALI SUSSIDIARI

A) Segnali acustici (petardi e risuonatori).

Art. 71.

PETARDI E LORO USO.

1. In caso di nebbia, di neve fitta o di altra perturbazione atmosferica che riduca la visibilità dei segnali si deve far uso dei petardi davanti ed in sussidio dei seguenti segnali quando questi non sono chiaramente visibili alle distanze rispettivamente prescritte nei successivi comma 2, 3, 4 per la posa del primo petardo:

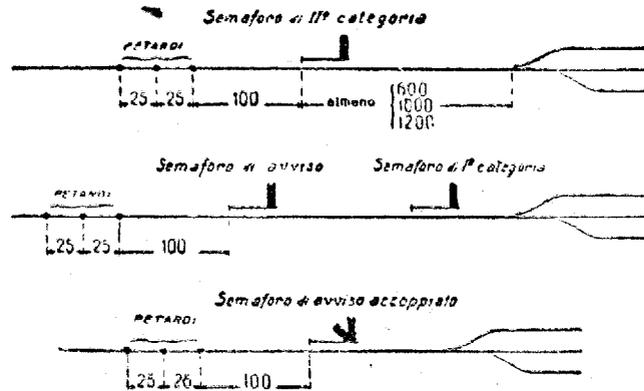
a) segnali di avviso semplici od a candeliere, anche se accoppiati a segnali di 1ª categoria, e tanto se disposti a via impedita quanto se disposti a via libera ;

b) segnali di 1ª categoria non preceduti da segnale di avviso e situati fuori stazione, dischi girevoli e semafori di 2ª categoria; dischi piccolo modello per la protezione di alcune fermate, di cui al comma 3 dell'art. 57, o per la protezione di alcuni passaggi a livello, di cui al comma 6 dell'art. 60, tutti tanto se disposti a via impedita quanto se disposti a via libera ;

c) segnali di attenzione (art. 26) esposti in precedenza a segnali a mano di fermata notificata (art. 28 bis) o di rallentamento notificato (art. 29 ter) esclusi quelli che precedono alcuni dischi (art. 52 comma 6).

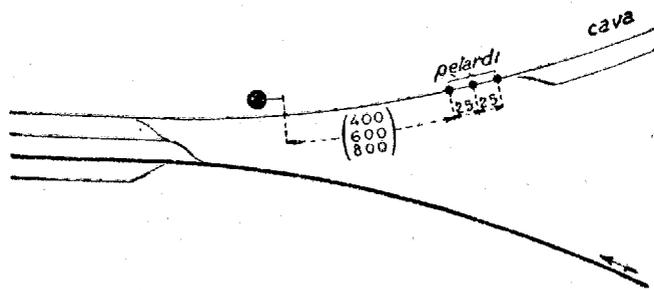
Art. 71

2. I petardi da collocare sul binario davanti a ciascuno dei suddetti segnali sono tre e devono porre, salvo le eccezioni indicate ai comma seguenti: il primo alla distanza di m. 100 dal segnale, il secondo a 25 metri di distanza dal primo ed il terzo a 25 metri di distanza dal secondo, allon-



tanandosi dal segnale dalla parte opposta a quella del punto protetto. Per i segnali fissi questi punti di posa dei petardi sono indicati da appositi picchetti infissi nel terreno.

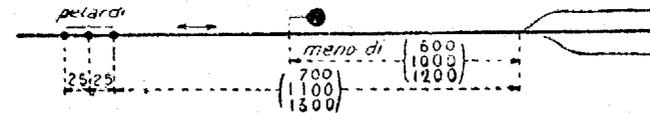
3. Per i segnali di 1ª categoria non preceduti da segnali di avviso (art. 46 comma 4) e situati fuori stazione la



Art. 71

distanza alla quale deve essere posto il primo petardo è di m. 400, 600 ed 800 secondo le pendenze indicate all'art. 52 comma 6. La stessa disposizione vale anche per i dischi girevoli non oltrepassabili di cui il comma 7 dell'art. 52.

4. Per i dischi girevoli, per i semafori di 2ª categoria, per i dischi di piccolo modello e per i segnali di protezione di alcune fermate (art. 57 comma 3) o di alcuni passaggi a livello (art. 60 comma 6), quando distano dal punto protetto (coda del treno, scambio estremo, passo a livello, ecc.) meno di 600, 1000, 1200 metri, secondo le suaccennate condizioni altimetriche della linea, il primo petardo anzichè a 100 metri dal segnale si porrà ad una distanza rispettivamente di 700, 1100 e 1300 metri dal punto protetto. Nel caso di dubbio sulla pendenza della linea si adotterà la distanza maggiore.



5. Dei petardi si deve far uso in sussidio dei segnali di cui sopra anche in tempo ordinario, quando i segnali si trovano in galleria e l'esercizio è fatto con trazione a vapore. In tal caso i Servizi dell'esercizio possono però disporre d'accordo di sussidiare i segnali in galleria con risuonatori (art. 73) anzichè con petardi, quando le condizioni di visibilità lo consentano.

Sono da considerarsi come segnali in galleria anche quelli che, quantunque all'aperto, per trovarsi prossimi allo sbocco di una galleria non sono visibili alle distanze prescritte nei precedenti comma 2, 3 e 4 per la posa del primo petardo.

Art. 71

6. Dei petardi si dovrà anche far uso tutte le volte che sia possibile e qualunque siano le condizioni atmosferiche davanti ed a sussidio dei segnali a mano di fermata non notificata al personale (art. 28 comma 2, art. 32 comma 5 e art. 79 comma 3) e, in mancanza di altri mezzi di segnalamento, in caso di pericolo.

7. L'uso dei petardi è sempre prescritto in condizioni sfavorevoli di visibilità, davanti ed a sussidio dei segnali a mano di fermata esposti a protezione dei treni fermi in linea od ai segnali fissi (art. 31 comma 2). Se però il segnale d'arresto a mano deve essere lasciato incustodito, il sussidio con petardi occorre qualunque siano le condizioni di visibilità.

8. Nei casi previsti dai precedenti comma 6) e 7) i tre petardi debbono essere posti 100 metri prima del segnale che sussidiano o del punto nel quale dovrebbe esporsi il segnale collocandoli sulla rotaia a venti centimetri l'uno dall'altro.

9. Al primo scoppio di petardi il macchinista deve disporsi a fermare prontamente il treno; se però al primo scoppio ne succedono altri, questi gli indicano che si tratta di petardi a sussidio di segnali fissi o di rallentamento di cui al comma 1 precedente e pertanto il macchinista dovrà procedere con circospezione per poter scorgere il segnale e rispettarlo. Qualora, malgrado la sua attenzione, non riuscisse a scorgere alcun segnale, dovrà fermare il treno e trovare il segnale per obbedire alla sua indicazione.

Se al primo scoppio non ne succedono altri il macchinista dovrà subito arrestare il treno e dopo breve fermata procedere lentamente e con la massima precauzione finchè veda un segnale, all'indicazione del quale dovrà ubbidire,

Art. 71 - 72 - 73

o incontri qualcuno del personale che gli dia istruzioni. Se nel percorso di almeno un chilometro non vede nè un segnale, nè alcuno del personale con istruzioni, potrà riprendere la velocità normale e proseguire il viaggio.

10. I macchinisti, i capitreno, i frenatori di coda, gli agenti della linea ed il personale che fosse dato in loro aiuto, nonchè il personale di manovra dei segnali fissi, devono essere provveduti di petardi per usarne in caso di bisogno, restando fermo il principio che la posa dei petardi non dispensa dall'uso di tutti gli altri segnali prescritti, qualunque sia il grado presunto della loro visibilità ed efficacia.

Art. 72.

POSA MECCANICA DEI PETARDI E SPARALLARMI.

(Soppresso)

Art. 73.

RISUONATORI.

1. I risuonatori sono apparecchi acustici, collocati in prossimità del binario e consistenti in lastre metalliche o

Art. 73 - 74 - 75

campane, sulle quali i movimenti di un pedale, azionato dai treni durante il loro passaggio, fanno battere dei colpi sonori.

2. Questi apparecchi sono esclusivamente adoperati come segnali di **orientamento**, cioè aventi lo scopo di individuare punti singolari della linea, indicati in orario o da apposite istruzioni.

B) Segnali ottici.

Art. 74.

MEZZI DI SEGNALAMENTO.

I principali segnali sussidiari ottici sono: i dischetti per i deviatori, quelli per le bilance a ponte e per le piattaforme, i fanali per le colonne idrauliche, i dischetti indicanti gli estremi dei tratti a dentiera, i segnali che prescrivono alcune determinate manovre nella guida delle locomotive e delle automotrici elettriche, e le traverse limite di stazionamento.

Art. 75.

DISCHETTI PER DEVIATOI.

1. I deviatori possono essere muniti di un piccolo disco girevole (dischetto) collegato col manubrio del deviatoio, per modo da indicare la posizione di questo. I dischetti si distinguono in **indicativi** ed **imperativi**.

Art. 75

2. I dischetti indicativi per deviatori semplici o doppi hanno le due facce dipinte in modo identico, con una punta di freccia nera in campo bianco.

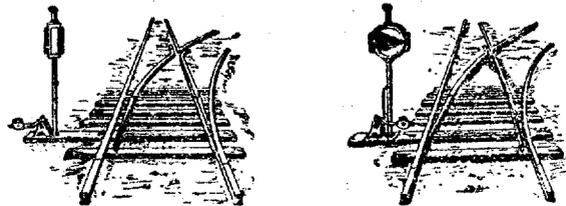
Per i deviatori inglesi il dischetto è dipinto in bianco con fascia nera circolare, e si usa solo se il deviatoio è manovrato con unica leva.

3. I dischetti imperativi hanno le due facce dipinte in rosso e vengono applicati ai deviatori che immettono nei binari tronchi o che sono da considerarsi come tali anche se allacciati d'ambo le parti, perchè destinati a depositi di veicoli e quindi solitamente occupati.

4. Il dischetto indicativo si presenta parallelamente al binario quando il deviatoio è disposto per la linea diretta; normalmente al binario se il deviatoio è disposto per la linea deviata. In questo caso la direzione della punta della freccia indica da quale parte si trova il binario deviato.

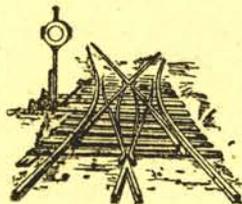
Pei deviatori in cui entrambi i binari sono in curva si considera diretto quello di minor deviazione.

Per i deviatori simmetrici il dischetto è parallelo al binario se lo scambio è disposto per la linea di sinistra nel senso della corsa in cui è incontrato di punta.

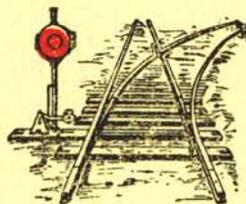


Art. 75

Per i deviatori inglesi a manovra unica il dischetto si presenta normale al binario quando il deviatoio è disposto per le linee deviate.



5. Il dischetto imperativo si presenta parallelamente al binario quando il deviatoio è disposto per il transito sul binario di corsa; si presenta normalmente al binario quando il deviatoio è disposto per il binario tronco.



6. Di notte i dischetti devono presentare ai treni, se disposti normalmente al binario, la loro faccia illuminata da luce riflessa e se sono disposti parallelamente al binario, luce bianca.

7. I dischetti indicativi hanno per il macchinista il solo scopo di fargli conoscere il binario sul quale il treno viene instradato; hanno però il significato di **rallentamento** quando sono disposti per il **binario deviato**.

Art. 75 - 75-bis

8. I dischetti imperativi disposti **normalmente al binario** percorso dal treno **impongono** al macchinista di provvedere immediatamente all'**arresto**, procurando di non impegnare il deviatoio relativo. Analogamente dovrà regolarsi il macchinista in manovra, a meno che la manovra debba inoltrarsi sul binario tronco.

9. L'esistenza dei dischetti ai deviatori non dispensa dall'uso di tutti gli altri segnali e dalla pratica di tutte le altre misure di sicurezza e di prudenza che sono prescritte dai Regolamenti.

Art. 75 bis.

SEGNALI INDICATORI DA DEVIATOIO.

1. I segnali indicatori da deviatoio servono ad indicare la posizione del deviatoio a cui sono applicati. Essi danno le seguenti indicazioni (rese di notte visibili da apposita luce interna) che sono identiche tanto se il deviatoio è incontrato di punta quanto se è incontrato di calcio.

1. Deviatoio semplice disposto per il tracciato diretto :

una striscia verticale bianca su fondo nero.



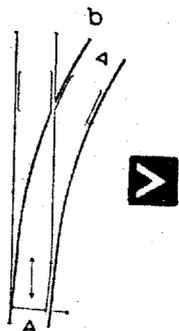
Indica che la linea è pronta per l'itinerario A-A

Art. 75-bis

2. Deviatolo semplice disposto per la deviazione:

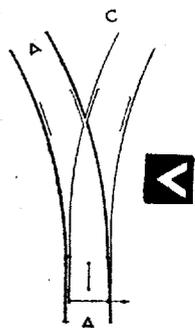
una freccia bianca su fondo nero.

La punta della freccia indica la parte verso la quale il binario devia.

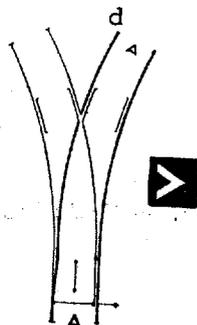


Indica che la linea è predi-
sposta per l'itinerario A-A

Tale indicazione è usata anche per ciascun ramo di deviatolo simmetrico.



Indica che la linea è predi-
sposta per l'itinerario A-A

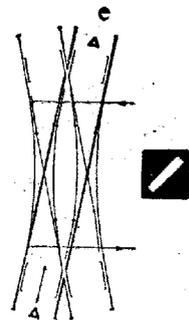


Indica che la linea è predi-
sposta per l'itinerario A-A

Art. 75-bis

3. Deviatolo inglese con due apparecchi di manovra disposti per il tracciato rettilineo diretto da sinistra a destra:

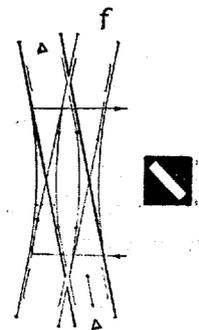
una striscia inclinata bianca su fondo nero con l'estremità bassa a sinistra e quella alta a destra di chi la guarda.



Indica che la linea è predi-
sposta per l'itinerario A-A

4. Deviatolo inglese con due apparecchi di manovra disposti per il tracciato rettilineo diretto da destra a sinistra:

una striscia inclinata bianca su fondo nero con l'estremità bassa a destra e quella alta a sinistra di chi guarda.

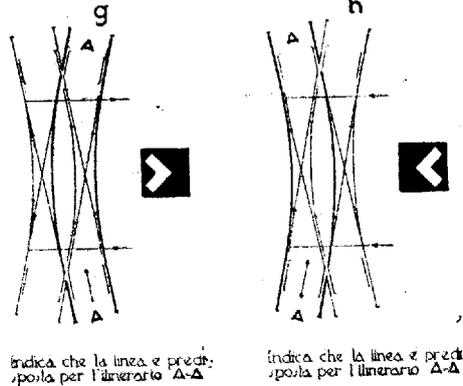


Indica che la linea è predi-
sposta per l'itinerario A-A

Art. 75-bis

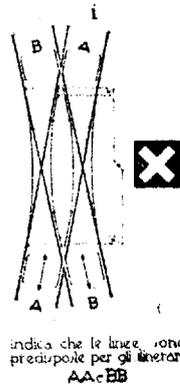
5. Deviatolo inglese con due apparecchi di manovra, disposto per una deviazione:

una freccia bianca su fondo nero avente la punta rivolta dalla parte verso la quale il binario devia.



6. Deviatolo inglese con apparecchio di manovra unico disposto per i tracciati rettilinei:

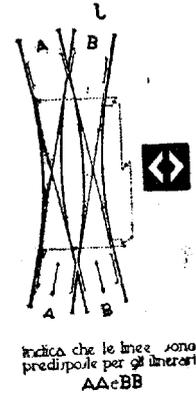
una croce bianca (di S. Andrea) su fondo nero.



Art. 75-bis - 76

7. Deviatolo inglese con apparecchio di manovra unico disposto per i tracciati in deviazione:

una doppia freccia bianca su fondo nero.



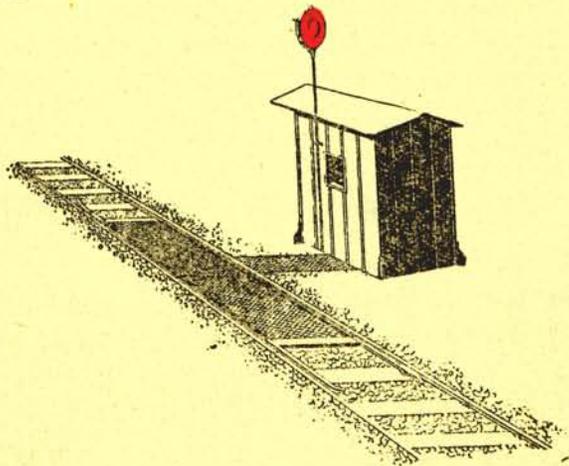
Art. 76.

DISCHETTI PER BILANCE A PONTE E PER PIATTAFORME.

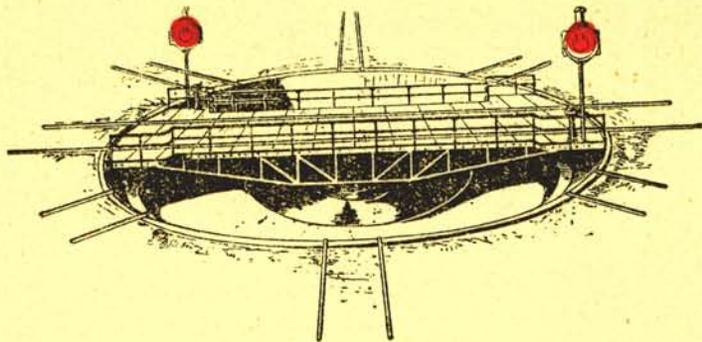
1. Le bilance a ponte possono essere munite di dischetti dipinti interamente in rosso. Quando il dischetto è disposto normalmente al binario di accesso il meccanismo è in posizione per pesare e le locomotive non devono passare sulle bilance; quando il dischetto è disposto paralle-

Art. 76

lamente al binario indica che la bilancia è in condizione da permettere il transito.



2. Le piattaforme ad un solo binario possono essere munite di dischetto analogo a quello di cui al comma 1, il

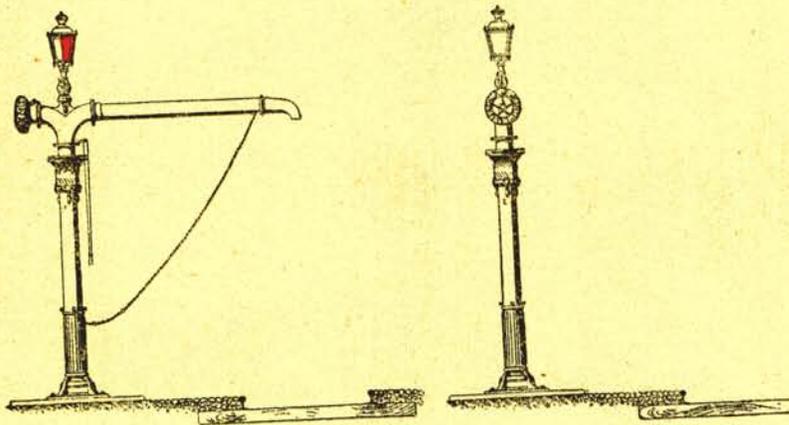


quale, se disposto normalmente al binario d'accesso, vieta di passare sulla piattaforma con locomotive o veicoli.

Art. 77.

FANALI PER COLONNE IDRAULICHE.

I fanali delle colonne idrauliche possono essere muniti sulle due facce disposte parallelamente al braccio di erogazione, di vetri per metà bianchi e per metà rossi, in modo da presentare tali luci ai treni che si avvicinano alla colonna idraulica quando il braccio di queste è disposto normalmente al binario. Quelle luci indicano che è permesso il transito sul binario attiguo alla colonna dalla parte della luce bianca, mentre è vietato sul binario attiguo dalla parte della luce rossa.



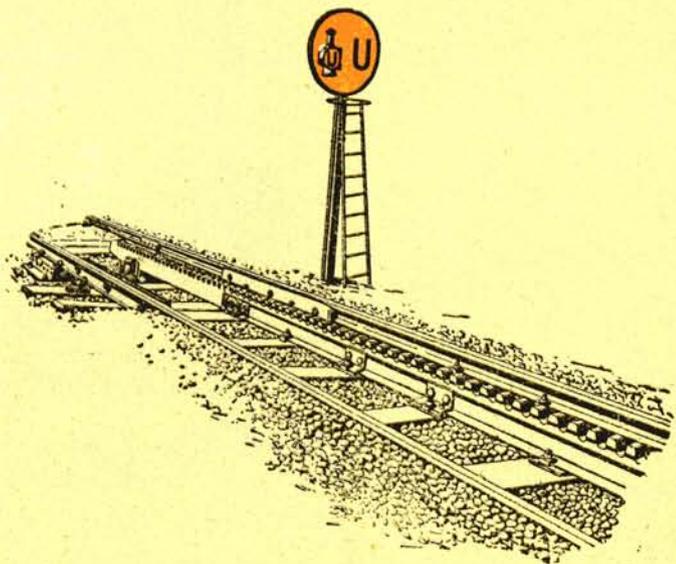
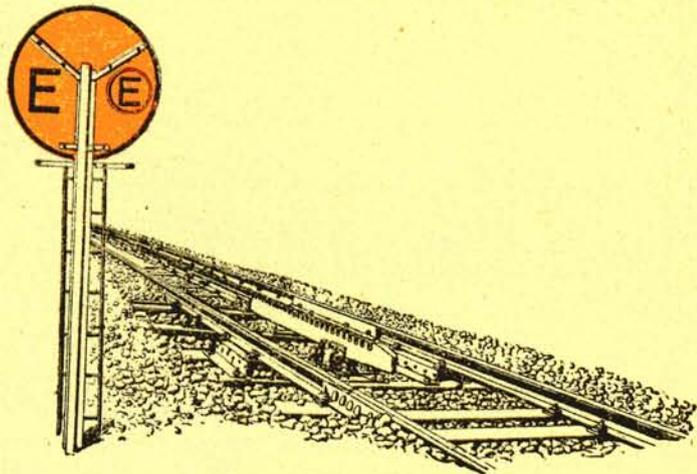
Art. 78.

DISCHETTI AGLI ESTREMI DEI TRATTI A DENTIERA.

1. Sulle linee dove, intercalati a tratti esercitati ad aderenza naturale, esistono tratti a dentiera, gli estremi di questi ultimi sono segnalati da dischetti fissi.

Art. 78

2. Tali dischetti sono dipinti in arancione e portano le lettere E ed U rispettivamente dalla parte dell'entrata e



Art. 78 - 79

dell'uscita dalla dentiera: di notte sono illuminati da ambo le parti.

Art. 79.

SEGNALI PER LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI ELETTRICHE.

1. Per ordinare l'abbassamento degli archetti (trolley) sulle linee elettrificate a conduttori aerei, si espone, 50 metri avanti l'inizio del tratto da percorrere ad archetti abbassati:

il segnale di abbassamento



preceduto, a distanza variabile secondo le condizioni locali non mai però minore di 500 metri, quando il tratto sia in piena via:

dal segnale di preavviso

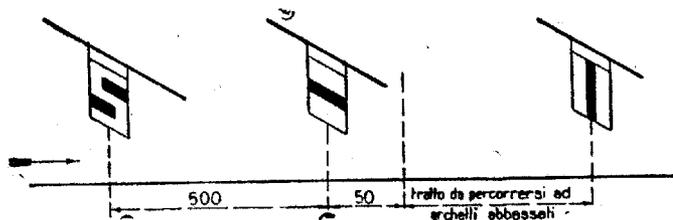


e seguito, al termine del tratto stesso:

dal segnale di alzamento degli archetti



Art. 79



Quando il tratto da percorrsersi ad archetti abbassati sia in stazione e non sia mai percorso da treni in transito può omettersi il segnale di preavviso.

Per indicare un tratto neutro si espone, all'inizio del tratto stesso:

il segnale



;

senza farlo precedere dal segnale di preavviso; al termine di regola:

il segnale



;

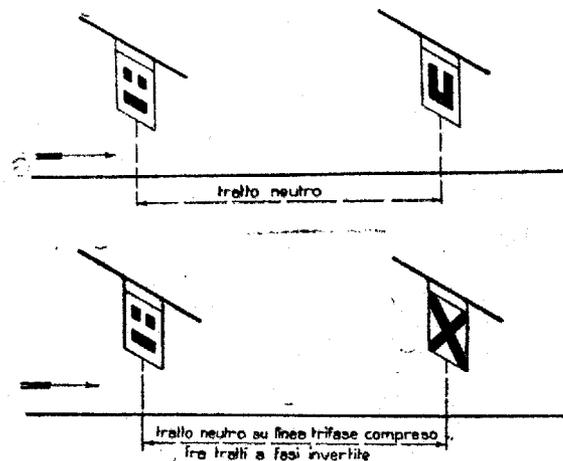
o, quando la linea sia elettrificata col sistema trifase ed il tratto neutro sia compreso fra tratti a fasi invertite:

il segnale



.

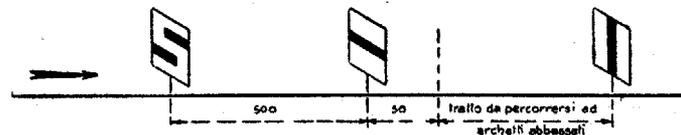
Art. 79



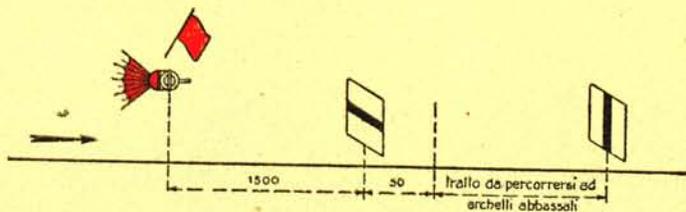
2. I segnali di cui al precedente comma sono costituiti da vele fisse, con segni neri su fondo bianco, di regola appese alle attrezzature aeree ed illuminate da apposito lume per riflessione o per trasparenza nei casi previsti dall'articolo 2.

3. I segnali di abbassamento degli archetti debbono, salvo il caso di necessità improvvisa, essere sempre notificati al personale di macchina o con disposizione generale o con apposito ordine scritto.

Quando la necessità di prescrivere l'abbassamento degli archetti sia temporanea la segnalazione dovrà farsi con vele a mano di aspetto come le vele fisse e come esse illuminate nei casi previsti dall'art. 2:



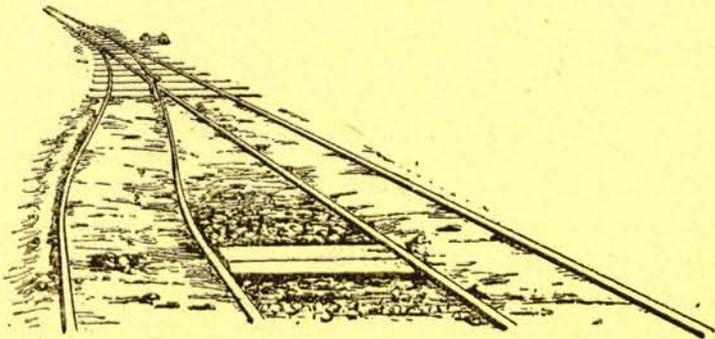
però fino a che non verrà notificata ai treni, il segnale di preavviso dovrà essere sostituito con un segnale ordinario di arresto, esposto a mano 1500 metri avanti la vela di abbassamento, affinchè il personale dell'elettrificazione possa dare a quello di macchina le occorrenti istruzioni.



Art. 80.

TRAVERSA LIMITE DI STAZIONAMENTO.

Fra i binari divergenti di un deviatoio o di una intersezione può essere collocata una traversa dipinta in bianco nel punto dove l'interbinario comincia ad essere tale da permettere l'occupazione di un binario senza ingombrare la circolazione sull'altro.



C) Segnalamento elettrico a campana.

Art. 81.

DISPOSIZIONI GENERALI.

Sovra alcuni tratti di linea, per l'annuncio dei treni, per la chiamata delle locomotive di soccorso con o senza carro attrezzi e per segnalare veicoli in fuga s'impiega, in aggiunta ai segnali precedentemente indicati, il segnalamento a campana.

Art. 82.

MODO DI FUNZIONARE.

1. I segnali dati in una stazione, verso una direzione, sono riprodotti contemporaneamente:
 - a) dalla campana della stazione stessa;
 - b) dalla campana dell'apparato della prossima stazione, nella direzione medesima;
 - c) dalle campane di tutti gli apparati esistenti nei posti di vigilanza situati fra le due stazioni.
2. I segnali dati dal personale di vigilanza sono riprodotti contemporaneamente:
 - a) dalla campana dell'apparato nel posto di vigilanza in cui si dà il segnale;
 - b) dalla campana dell'apparato nelle due stazioni prossime laterali;
 - c) dalle campane di tutti gli apparati esistenti nei posti di vigilanza situati fra le due stazioni suddette.

Art. 82 - 83 - 84

3. I vari segnali constano di un numero determinato di tocchi di campana divisi in gruppi di più tocchi ciascuno, con un breve intervallo costante fra tocco e tocco, ed altro maggiore fra gruppo e gruppo.

Art. 83.

SUGGELLATURA DEGLI APPARATI.

Dagli apparati collocati nei posti di vigilanza i segnali non possono essere trasmessi senza la rottura di un sigello, il quale deve essere ad ogni volta reintegrato al più presto.

Art. 84.

TABELLA DEI SEGNALI.

Col segnalamento a campana vengono dati i segnali stabiliti nella seguente tabella dove il segno • indica un tocco di campana, e le distanze fra un segno e l'altro, e fra successivi gruppi di segni esprimono i minori e maggiori intervalli di tempo che fra essi devonsi lasciare trascorrere.

Art. 84

Numero progressivo	SEGNALE	SIGNIFICATO corrispondente
1	• • •	<i>Treno viaggiante nella direzione da verso</i>
2	• • • • •	<i>Treno viaggiante in direzione opposta a quella indicata per il segnale 1</i>
3	• • • • •	<i>Tutti i treni in corsa devono essere fermati</i>
4	• • • • • • •	<i>Chiamata della locomotiva di soccorso</i>
5	• • • • • • • • •	<i>Chiamata della locomotiva di soccorso con attrezzi</i>
6	•	<i>Inteso (riferibile soltanto ai segnali 4 e 5)</i>
7*	• • • • •	<i>Veicoli in fuga sul binario dei treni dispari</i>
8*	• • • • • • •	<i>Veicoli in fuga sul binario dei treni pari</i>

* Nel caso del semplice binario il segnale 7 si adopera per i veicoli in fuga nel senso dei treni dispari, ed il segnale 8 per i veicoli in fuga nel senso dei treni pari.

Art. 85.

TRASMISSIONE DEI SEGNALI.

1. I segnali 1, 2, 3, 6, sono adoperati soltanto dalle stazioni. I segnali 4 e 5 possono essere dati anche dai guardiani, quando ne sia a loro fatta richiesta dal capotreno. I segnali 7 ed 8 possono essere dati tanto dai guardiani come dalle stazioni.

2. Il segnale che non viene ripetuto dalla campana dell'apparato trasmittente, deve considerarsi come non trasmesso.

3. Se il segnale viene trasmesso dal posto di vigilanza, e la corrispondente campana non ripete il segnale, l'agente di servizio deve recarsi al prossimo posto per far dare il segnale; ma prima deve congiungere i fili di linea al proprio apparato, secondo le istruzioni avute. Se invece il segnale viene trasmesso dalla stazione, questa non lo ripeterà, a meno che si tratti del segnale 3, 7 e 8.

4. Quando un segnale è in corso di trasmissione, non deve per qualsiasi motivo essere interrotto da altri, nè dallo stesso trasmittente, qualora non ne udisse i colpi.

5. I tocchi di campana che non compongono uno dei segnali sopra indicati devono essere considerati senza significato; tuttavia udendo i medesimi, il personale deve raddoppiare di vigilanza e le stazioni devono procurare di avere schiarimenti per telegrafo.

6. Quando un agente si accorge di trasmettere erroneamente un segnale a campana, sia per la direzione, sia per il numero e l'aggruppamento dei tocchi, deve, senza in-

terrompere la trasmissione o fare alcuna pausa, continuare a trasmettere una serie di colpi che tutti insieme non costituiscano uno dei segnali della tabella, per ottenere in tal guisa l'annullamento del segnale, che, in base al comma 5, deve essere ritenuto senza significato. S'intende che dopo tale trasmissione, a seconda dei casi, l'agente, o cambierà apparato, o, lasciato trascorrere circa mezzo minuto, riprenderà a trasmettere il segnale giusto sullo stesso apparato.

Art. 86.

SEGNALI DI PARTENZA.

1. I segnali 1 e 2 sono trasmessi dal dirigente o dall'agente incaricato di tale servizio al momento in cui parte il treno dalla stazione.

2. Se il treno non ha fermata, il segnale viene dato al momento preciso del suo passaggio davanti al fabbricato viaggiatori.

3. Tutti i treni e le locomotive sciolte debbono essere così segnalati, fatta eccezione per quelli che partiti da una stazione dovessero a questa ritornare senza spingere la corsa fino alla stazione successiva.

Art. 87.

SEGNALI D'ARRESTO.

1. Il segnale 3 deve essere trasmesso da una stazione, oltre ai segnali, se in tempo, di cui all'art. 38, appena si accorga che a seguito di irregolarità verificatesi nella circo-

Art. 87 - 88

lazione dei treni sia **compromessa l'incolumità dei viaggiatori o del personale.**

2. Il segnale 3 deve essere **ripetuto** più volte a brevi intervalli.

3. Il **personale di vigilanza**, udito il segnale 3, deve segnalare immediatamente la **fermata a tutti i treni** coi segnali ordinari e straordinari prescritti dal regolamento.

4. Sulle **linee a semplice binario** il personale di vigilanza deve ugualmente segnalare la **fermata a tutti i treni** allorché udisse, l'uno dopo l'altro, i due **segnali 1 e 2**, prima del passaggio di uno dei treni annunciati dai detti segnali, anche se non ne segua subito il segnale 3.

5. Pure sulle **linee a semplice binario** il personale di vigilanza che avesse udito il **segnale a campana annunciante un treno** che viaggia in una direzione e vedesse invece **arrivarne un altro** in direzione opposta, deve segnalare a questo la **fermata.**

6. I treni arrestati sulla via per effetto delle disposizioni contenute nel presente articolo si regoleranno in conformità alle istruzioni che saranno impartite nei diversi casi.

Art. 88.

SEGNALI DI SOCCORSO.

1. Quando un treno fermo sulla linea ha **bisogno della locomotiva di soccorso**, con o senza carro attrezzi, il capotreno, dopo aver fatto proteggere il treno coi prescritti segnali, invita il più vicino posto di vigilanza a trasmettere

Art. 88 - 89

il **segnale 4** o il **5** secondo i casi; quindi procede alla chiamata della locomotiva di soccorso anche nei modi ordinari.

2. L'agente di vigilanza deve tosto eseguire l'ordine ricevuto, rompendo all'uopo il suggello del proprio apparato, ed il capotreno prende nota sul foglio di corsa del nome di detto agente, del numero del posto e dell'ora in cui fu trasmesso il segnale.

3. Una **stazione** che sente il segnale a campana per locomotiva di soccorso deve rispondere col **segnale 6** nella direzione da cui proviene la chiamata: quindi procede telegraficamente, e come di regola, per procurare il soccorso domandato.

4. I segnali per chiamata di locomotiva di soccorso, con o senza carro attrezzi, si debbono *ripetere* ad intervalli di mezzo minuto circa, finché una stazione non abbia dato il **segnale 6.**

5. Però per uno stesso treno il segnale dev'essere dato e ripetuto da un solo e medesimo posto di vigilanza.

Art. 89.

SEGNALI DI VEICOLI IN FUGA.

1. Il **segnale 7** od **8** deve essere trasmesso da un posto di vigilanza o da una stazione ogni volta che si accorge della **fuga di veicoli** staccatisi da un treno o fuggiti da una stazione.

2. Questo segnale viene **ripetuto** più volte a brevi intervalli sempre dallo stesso posto.

Art. 89 - 90.

3. Il personale delle stazioni e di vigilanza che sente il segnale 7 od 8 deve **trattenere o fermare i treni che andassero incontro ai veicoli in fuga** e cercare con ogni mezzo di **arrestare i veicoli stessi.**

Art. 90.

SERVIZIO AI POSTI DI VIGILANZA.

Dieci minuti prima della partenza dei treni dalle stazioni prossime laterali, il personale di vigilanza deve trovarsi al proprio posto, e prestare attenzione ai segnali dati dall'apparecchio a campana per conformarsi al loro significato.

Art. 91

VI - DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI

per le linee della Venezia Giulia e Venezia Tridentina.

Tutte le disposizioni contenute nei precedenti articoli sono estese alle linee della Venezia Giulia e della Venezia Tridentina, salvo l'osservanza delle seguenti disposizioni complementari relative agli speciali impianti e mezzi di segnalamento esistenti tuttora su dette linee o su tronchi di dette linee, e riguardanti:

- Art. 91 - i posti di giunto telefonico;
- » 92 - segnali a mano ed assimilati (soppresso);
 - » 93 - i segnali fissi;
 - » 94 - i segnali sussidiari;
 - » 95 - i dischetti per deviatori;
 - » 96 - altri segnali ottici speciali;
 - » 97 - il segnalamento a campana.

Art. 91.

POSTI DI GIUNTO TELEFONICO.

1. Alcune linee o tronchi di linea, anzichè essere esercitati con uno dei regimi citati all'art. 3, comma 3, (giunto, consenso telegrafico o blocco), sono suddivisi in tratti delimitati da posti di segnalazione muniti di telefoni, suonerie e segnali fissi, denominati *posti di giunto telefonico.*

2. Le linee esercitate con posti di giunto telefonico sono da equipararsi a quelle esercitate col blocco solo agli effetti degli art. 23, comma 4; 36, 38, comma 4; 42 e 60 comma 5.

Art. 91 - 92 - 93

3. Agli effetti dell'art. 31, sulle linee esercitate come sopra la protezione dei treni fermi in piena linea od ai segnali fissi dovrà essere fatta secondo quanto è prescritto dal detto articolo e mantenuta sino a 10 minuti primi dopo la ripresa della corsa del treno, salvo il caso che alla protezione stessa possa essere provveduto mediante i segnali manovrati da un posto di giunto telefonico.

Art. 92.

SEGNALI A MANO ED ASSIMILATI.

(Soppresso)

Art. 93.

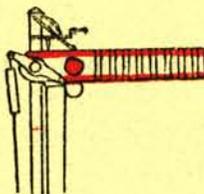
SEGNALI FISSI.

1. In luogo del semaforo ad un'ala di 1ª categoria di cui l'art. 44 comma 3 è in uso un semaforo che porta alla destra dell'albero, rispetto alla direzione dei treni ai quali comanda, un'ala mobile ed un fanale; l'ala mobile è dipinta in rosso con striscia longitudinale bianca nella faccia rivolta verso i treni, e può assumere due posizioni: una orizzontale e l'altra inclinata in alto di circa 45°, il fanale a mezzo di apposito diaframma che viene manovrato solidalmente con l'ala, proietta di notte verso i treni luce rossa o luce verde, secondo che l'ala stessa è orizzontale o inclinata verso l'alto.

Art. 93

Questo segnale dà le seguenti indicazioni:

— *Via impedita* se presenta al treno:

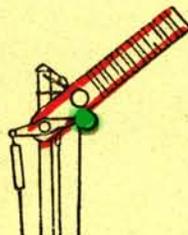


via impedita

di giorno: l'ala dipinta in rosso in posizione orizzontale;

di notte: la luce rossa del fanale.

— *Via libera* se presenta al treno:



via libera

di giorno: l'ala dipinta in rosso inclinata in alto;

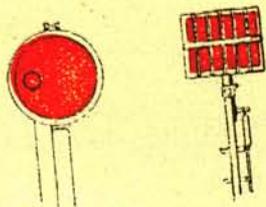
di notte: la luce verde del fanale.

2. Alcuni segnali di fermata sono del tipo a vela mobile (circolare, o quadrata con due lati verticali), e sono parimenti muniti di fanali. La vela ha una faccia dipinta in rosso e può assumere due posizioni: nell'una è rivolta con la faccia dipinta in rosso verso il treno al quale comanda, nell'altra è rivolta verso il binario, oppure è disposta orizzontalmente. Il fanale manda di notte luce rossa o verde, rispettivamente, a seconda delle accennate posizioni della vela.

Art. 93

Questo segnale dà le seguenti indicazioni:

— *Via impedita* se presenta al treno:

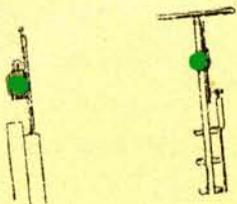


via impedita

di giorno: la faccia dipinta in rosso della vela disposta normalmente al binario;

di notte: la luce rossa del fanale.

— *Via libera* se presenta al treno:



via libera

di giorno: la vela disposta parallelamente al binario, o in posizione orizzontale;

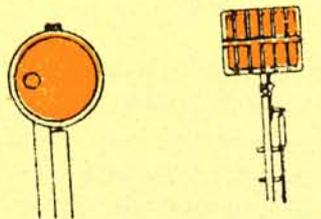
di notte: la luce verde del fanale.

3. In luogo del semaforo con l'ala d'avviso di cui all'art. 44 comma 6 è in uso un segnale a vela mobile simile come forma a quello precedentemente descritto, con la differenza però che la vela ha una delle facce dipinta in arancione, anzichè in rosso, e il fanale proietta luce arancione o verde, a seconda delle posizioni della vela.

Art. 93

Questo segnale dà le seguenti indicazioni:

— *Preavviso di via impedita* se presenta al treno:

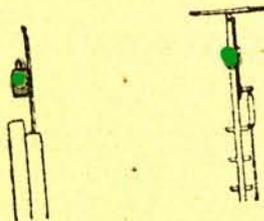


preavviso di via impedita

di giorno: la faccia dipinta in arancione della vela disposta normalmente al binario;

di notte: la luce arancione del fanale.

— *Preavviso di via libera* se il segnale presenta al treno:



preavviso di via libera

di giorno: la vela disposta parallelamente al binario od in posizione orizzontale;

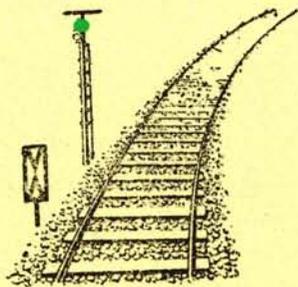
di notte: la luce verde del fanale.

3 bis. Dalla parte opposta a quella a cui comandano, i segnali semaforici di cui al punto 1 del presente articolo mostrano, di giorno, l'ala dipinta in bianco con una striscia verticale nera, e di notte, luce violetta o luce bianca secondo che l'ala è disposta orizzontalmente od inclinata in alto.

Art. 93

Invece i segnali di fermata e quelli di avviso a vela mobile sia circolare che quadrata, di cui ai punti 2) e 3) del presente articolo, dalla parte opposta a quella a cui comandano, mostrano, di giorno la vela dipinta in bianco e di notte non danno alcuna indicazione luminosa.

4. I segnali di cui ai punti precedenti 2 e 3 la cui vela in una delle posizioni si dispone orizzontalmente, vengono messi in evidenza mediante un contrassegno infisso a terra in immediata vicinanza del segnale, consistente in una tabella verticale, dell'altezza di un uomo, che presenta nella faccia rivolta verso il treno due frecce diagonali dipinte in nero sul fondo bianco.



5. Per i segnali di fermata, di cui al precedente punto 1, e per quelli di avviso, di cui al punto 3, valgono le norme rispettivamente prescritte dall'art. 46 per i segnali semaforici di 1ª categoria e per quelli di avviso.

6. Si trovano talora impiegati semafori di fermata, di cui al punto 1, non preceduti da segnale di avviso, per pro-

Art. 93

teggere delle fermate o delimitare delle sezioni di giunto telefonico; questi semafori di fermata debbono essere rispettati come i segnali di cui al seguente punto 7.

7. I segnali di cui al punto 2 sono adoperati a protezione di alcune stazioni, trovansi impiantati a circa 500 metri dal punto che sono destinati a proteggere e non sono preceduti da segnale di avviso. Il macchinista che vede uno di tali segnali disposto a via impedita deve immediatamente e senza esitanza mettere in opera tutti i mezzi a sua disposizione per arrestare il treno possibilmente prima di oltrepassare il segnale. Dopo la fermata il macchinista non riprenderà la corsa se non nel caso che il segnale si disponga a via libera o negli altri casi previsti dall'articolo 46.

Analogamente a quanto è prescritto per i dischi i segnali in parola dovranno essere preceduti da segnali di attenzione a norma dell'art. 52 comma 6, qualora si trovino nelle condizioni in detto comma indicate.

8. In luogo del semaforo con ali di 1ª categoria applicate in ordine verticale od in ordine orizzontale, di cui all'art. 48 comma 3 e 4, è in uso un semaforo, a due o tre ali disposte in ordine verticale che, come l'ala del segnale di cui al punto 1, sono applicate sempre alla destra dell'albero, e sono dipinte in rosso con striscia longitudinale bianca.

In tale tipo di segnale una delle ali, la superiore, può assumere come per il semaforo ad un'ala, la posizione orizzontale e quella inclinata in alto, mentre le altre possono trovarsi disposte o verticalmente, coprendo in tal caso una parte dell'albero del segnale, o inclinate in alto.

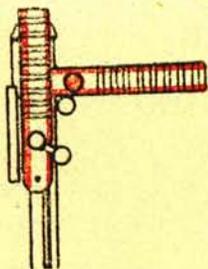
Ad ogni ala corrisponde un fanale, dei quali quello corrispondente all'ala superiore può dare luce rossa o verde

Art. 93

a seconda che l'ala stessa si trovi in posizione orizzontale od inclinata in alto, mentre gli altri fanali sono oscurati quando le ali corrispondenti trovansi verticali, e danno luce verde quando le medesime sono inclinate in alto.

Le indicazioni fornite da questo segnale sono le seguenti:

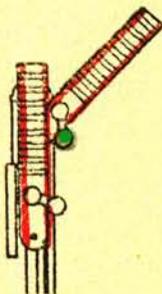
— *Via impedita* se presenta al treno:



di giorno: un'ala in posizione orizzontale;

di notte: una luce rossa.

— *Via libera per la linea di più corretto tracciato* se presenta al treno:

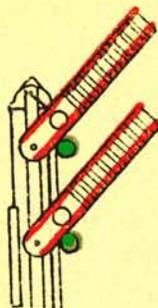


di giorno: un'ala inclinata in alto;

di notte: una luce verde.

Art. 93

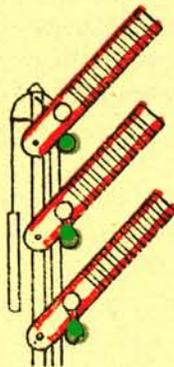
— *Via libera per la linea deviata* (o per la prima linea deviata che si incontra, se ne esistono altre) se presenta al treno:



di giorno: due ali inclinate in alto;

di notte: due luci verdi.

— *Via libera per la seconda deviazione* se presenta al treno:



di giorno: tre ali inclinate in alto;

di notte: tre luci verdi.

La linea da considerarsi deviata nel caso di un bivio simmetrico e la successione delle linee nel caso di più di una deviazione vengono rese note al personale interessato mediante speciali disposizioni inserite nell'orario generale.

Questo segnale, se disposto a via impedita, deve essere rispettato come un segnale di 1ª categoria e per esso valgono, in tal caso, tutte le disposizioni regolamentari concernenti i semafori ad un'ala di 1ª categoria.

Art. 93

In analogia a quanto pei segnali a più ali comunemente in uso sulla Rete è prescritto dall'art. 49 comma 3, l'indicazione di via libera dei segnali a più ali, di cui al presente punto 8, non vale pel macchinista se non quando riguarda l'accesso alla linea sulla quale il suo treno è diretto.

In analogia poi al disposto dell'art. 65 comma 3 il personale di un treno che si avvicina ad un semaforo a più ali del tipo speciale in parola, se non vede tutte le ali o tutte le luci corrispondenti all'indicazione di via libera per la linea che il treno deve percorrere, fermerà il treno per accertare l'indicazione delle diverse ali e luci e si regolerà come se il segnale fosse disposto a via impedita, salvo le eccezioni derivanti dall'applicazione del comma 1 dell'articolo 65 relativo a tutti i segnali fissi non di avviso.

Dalla parte opposta a quella a cui comandano, i segnali semaforici, menzionati sopra, mostrano di giorno una o più ali dipinte in bianco con una striscia verticale nera e di notte una luce violetta in corrispondenza dell'ala superiore se questa è disposta orizzontalmente, oppure luci bianche in corrispondenza all'ala o alle ali inclinate in alto.

9. Oltre tutti questi segnali che regolano il movimento dei treni, sulle linee o tronchi di linee di cui trattasi, è pure in uso un segnale speciale di stazione che regola le manovre.

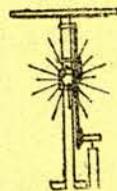
Detto segnale è a vela mobile di forma quadrata, disposta con una delle diagonali orizzontale e dipinta in turchino su una od entrambe le facce.

Il segnale indica che le manovre sono permesse se la vela è disposta orizzontalmente e se, di notte, il fanale proietta luce bianca. Indica invece che le manovre sono vietate in una od entrambe le direzioni del movimento: di

giorno, se la vela è disposta normalmente al binario e presenta una od entrambe le facce turchine; di notte, se il fanale proietta luce turchina verso una sola od entrambe le direzioni.



vietate



permesse

manovre

I segnali di cui trattasi, se disposti in posizione di divieto di manovra, indicano il limite oltre il quale non è permesso di manovrare. Essi non hanno valore per i treni.

10. I segnali di cui al presente articolo sono manovrati con trasmissione a doppio filo e non sono muniti dell'apparecchio di controllo previsto dall'articolo 64, essendo sufficiente la posizione della leva di manovra per accertare la regolare indicazione del segnale.

Art. 94.

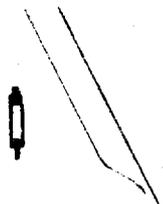
SEGNALI SUSSIDIARI.

I segnali fissi descritti ai precedenti punti dall'1 all'8 del precedente art. 93 devono essere sussidiati con petardi nelle circostanze e con le norme dell'art. 71 avvertendo che i segnali di cui ai punti 6 e 7 del detto art. 93 sono da assomigliarsi a quelli di cui al comma 4 dell'art. 71.

DISCHETTI PER DEVIATOI.

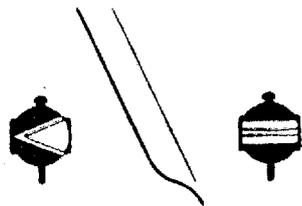
1. In luogo dei dischetti per deviatori di cui all'art. 75, in alcune stazioni trovansi applicati agli scambi segnali del tipo a dischetto od a marmotta che danno le indicazioni qui appresso specificate per i diversi casi.

2. *Deviatoio semplice disposto per il tracciato diretto.*



Un rettangolo bianco col lato maggiore verticale verso entrambe le direzioni.

3. *Deviatoio semplice disposto per la deviazione:*



a) *se incontrato di punta:* una freccia bianca in campo nero. La punta della freccia indica la parte verso cui il binario devia;
b) *se impegnato di calcio:* un rettangolo di color bianco in campo nero, col lato maggiore orizzontale.

4. *Deviatoio inglese, con apparecchio di manovra unico, disposto per i tracciati rettilinei.*



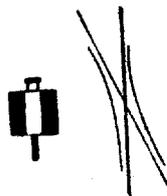
Un rettangolo verticale bianco col lato maggiore verticale.

5. *Deviatoio inglese, con apparecchio di manovra unico, disposto per i tracciati in curva.*



Una doppia freccia bianca in campo nero.

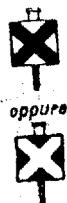
6. *Deviatoio inglese, con due apparecchi di manovra, disposto per il tracciato rettilineo principale.*



Un rettangolo bianco in campo nero col lato maggiore verticale.

Art. 95

7. *Deviatoio inglese, con due apparecchi di manovra, disposto per il tracciato rettilineo secondario.*



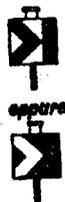
Una croce nera in campo bianco, oppure una croce bianca in campo nero.

8. *Deviatoio inglese, con due apparecchi di manovra, disposto per la deviazione di sinistra.*



Una freccia nera in campo bianco, od una freccia bianca in campo nero, rivolta con la punta verso la deviazione di sinistra.

9. *Deviatoio inglese, con due apparecchi di manovra, disposto per la deviazione di destra.*



Una freccia nera in campo bianco, od una freccia bianca in campo nero, rivolta con la punta verso destra.

Art. 95 - 96

10. I segnali di cui al punto 2 (deviatoio disposto per la direzione rettilinea) sono adoperati per indicare il tracciato rettilineo oppure, se entrambi i tracciati sono in curva, quello più corretto.

11. I segnali di cui al punto 3 (deviatoio disposto per la deviazione) sono adoperati per indicare il tracciato meno corretto.

12. Per i deviatoi simmetrici si indica coi segnali di cui al punto 2 la direzione che ha più importanza per il movimento.

Art. 96.

ALTRI SEGNALI OTTICI SPECIALI.

1. *Paletto indicante il limite oltre il quale non devono spingersi le manovre.*

In alcune stazioni il punto al di là dei deviatoi estremi, che le colonne, manovranti nei casi ammessi dal Regolamento Circolazione treni, non devono oltrepassare, è indicato da un paletto di sezione triangolare dipinto in bianco con fascia all'estremo superiore dipinta in azzurro, che viene impiantato sulla banchina di fianco al binario.

2. *Paletto di richiamo per il macchinista perchè emetta il segnale di avviso col fischio.*

In precedenza di alcuni passaggi a livello privi di chiusura ed incustoditi, e di altri punti singolari, trovasi in opera a circa 200 metri da ambo i lati un paletto dipinto a strisce alternate di colore bianco e rosso.

Il macchinista, appena scorge uno di tali paletti, deve emettere il segnale con fischio di cui all'art. 7.

Art. 97.

SEGNALAMENTO ELETTRICO A CAMPANA.

A differenza di quanto prescrive l'art. 81, sulle linee della Venezia Giulia e della Venezia Tridentina, il segnalamento a campana sostituisce del tutto i segnali acustici ed ottici di cui agli art. 37, 38, 39 40, 41.

L'uso di questi ultimi segnali viene quindi prescritto per le sole linee o tratti di linea ove non esiste il segnalamento a campana, o quando questo non funziona.

Le disposizioni contemplate dagli art. dall' 84 all' 89 sono sostituite dalle norme seguenti.

§ I. Specificazione dei segnali.

1° — Segnale di partenza per un treno dispari.



Gruppo di 2 tocchi di campana ripetuto 3 volte.

2° — Segnale di partenza per un treno pari.



Gruppo di 3 tocchi di campana ripetuto 3 volte.

3° — Segnale di annullamento per un treno dispari.



Gruppo di 2 tocchi ed 1 tocco di campana ripetuto 3 volte.

4° — Segnale di annullamento per un treno pari.



Gruppo di 3 tocchi ed 1 tocco di campana ripetuto 3 volte.

5° — Segnale di partenza per un treno dispari sul binario illegale.



2 volte 2 tocchi, poi 7 tocchi di campana.

6° — Segnale di partenza per un treno pari sul binario illegale.



2 volte 3 tocchi, poi 7 tocchi di campana.

7° — Segnale di partenza di un treno dispari da un punto della linea.



7 tocchi, poi 2 volte 2 tocchi di campana.

8° — Segnale di partenza di un treno pari da un punto della linea.



7 tocchi e poi 2 volte 3 tocchi di campana.

9° — Fermare tutti i treni.



Gruppi di 3 e 2 tocchi di campana ripetuti almeno 4 volte.

Art. 97

10° — Chiamata di locomotiva di soccorso.



Gruppo di 5 tocchi ripetuto 2 volte.

11° — Chiamata di locomotiva di soccorso con carro attrezzi.



Gruppo di 5 tocchi ed 1 tocco di campana ripetuto 2 volte.

12° — Chiamata di locomotiva di soccorso con carro attrezzi e medici.



Gruppo di 5 tocchi e 2 tocchi di campana ripetuto 2 volte.

13° — Veicoli in fuga.



Gruppo di 4 tocchi di campana ripetuto almeno 4 volte.

14° — Regolare gli orologi.



12 tocchi di campana consecutivi.

§ II. — Generalità.

1° Nelle località comuni a due o più linee gli apparati a campana delle varie linee si distinguono l'uno dall'altro dal tono e dal numero delle campane; in modo che non sia possibile equivoco.

Art. 97

2° Le pause fra i singoli tocchi di campana appartenenti ad un gruppo non dovranno durare meno di due, nè più di tre secondi; le pause fra i singoli gruppi di un segnale dovranno essere tre volte più lunghe.

3° È vietato interrompere un segnale incominciato per darne un altro.

Se nel dare un segnale si constata che la campana del proprio apparato non funziona o emette suoni irregolari, occorrerà, ciò malgrado, completare la segnalazione in corso.

4° I segnali di corsa 1, 2, 5 e 6 indicano la partenza dei treni da una stazione, senza specificare se i medesimi proseguono la corsa sino alla prossima stazione, oppure solo fino ad un determinato punto della linea. Per contro i segnali di corsa 7 e 8 indicano che i treni partono da un punto della linea e proseguono sino alla stazione prossima.

I movimenti che i treni eseguono tra due stazioni, da un punto della linea ad un altro, come pure le corse eccezionali su di un binario fuori esercizio, non vengono segnalati.

5° Ogni segnale di corsa è valido fino a quando il treno abbia compiuto il percorso segnalato, oppure fino a quando non sia dato il segnale d'annullamento 3 o 4.

6° I segnali di annullamento 3 e 4 hanno lo scopo:

a) di annullare un segnale di corsa (1, 2, 5, 6, 7, 8) quando il viaggio del treno non può aver luogo al più tardi entro dieci minuti dal segnale stesso, oppure quando un segnale di corsa venne dato per errore;

b) di indicare che il treno ha sospeso il viaggio in un punto della linea, senza riguardo se il segnale di corsa era stato dato o no: e ciò tanto se la sospensione della corsa è impreveduta, quanto se era prestabilita;

c) di avvertire gli agenti lungo la linea che un treno ordinario, oppure un treno straordinario preavvisato, è stato soppresso, quando la soppressione non potesse più essere segnalata a detti agenti in altro modo.

7° Il segnale 9 «*Fermare tutti i treni*» si trasmette quando si manifesta un pericolo per la sicurezza di un treno in corsa, oppure quando un treno non ha rispettato il segnale di fermata esposto per arrestarlo. Nel caso di un treno dimezzato, è vietato dare il segnale in parola, salvo l'eccezione contemplata nel seguente paragrafo IV comma 1° d).

Il segnale 9 può essere dato da qualunque posto munito di apparato trasmittente.

Quando si ode detto segnale dovrà essere arrestato ogni treno, nonchè ogni veicolo, ed impedita pure la partenza di ogni treno per la linea alla quale il segnale si riferisce, sino a che, in base a nuovi segnali giunti od in altro modo, non sia acquisita la certezza che non esistono più ostacoli alla circolazione.

Il segnale 9 «*Fermare tutti i treni*» deve considerarsi annullato sulle linee a binario semplice e su quelle a doppio binario con servizio limitato ad un solo, quando dopo del medesimo si oda qualsiasi segnale di corsa a cui non abbia fatto nuovamente seguito il segnale 9 anzidetto.

8° I segnali di soccorso 10 «*Chiamata di locomotiva di soccorso*», 11 «*Chiamata di locomotiva di soccorso con carro attrezzi*», 12 «*Chiamata di locomotiva di soccorso*

con carri attrezzi e medici», vengono trasmessi allorchè per un qualsiasi motivo si ha bisogno di una locomotiva di soccorso, sola o con operai, attrezzi e medici.

Il segnale di soccorso 12 «*Chiamata di locomotiva di soccorso con carro attrezzi e medici*», dovrà essere anche dato quando in occasione di lavori sulla linea è avvenuto un infortunio di una certa gravità, il quale richieda il pronto intervento del medico e di mezzi di salvataggio, e non sia possibile procurarli in tempo per altra via.

I segnali di soccorso 10, 11, 12, dovranno essere ripetuti a pause di almeno tre minuti sino a che siasi avuta la conferma del ricevimento del segnale.

Tale conferma dovrà essere data da quella delle due stazioni limitrofe che si trova prima in grado di farlo, ripetuto dopo un minuto un solo gruppo di tocchi del segnale di soccorso.

Se il segnale di soccorso 11 è stato dato per un treno con viaggiatori, bisogna prevedere il caso che anche le carrozze abbiano subito un danneggiamento. Converterà pertanto, senza attendere un avviso scritto dalla linea, aggiungere al treno di soccorso, oltre al carro con operai ed attrezzi, anche carrozze per viaggiatori.

Se invece è stato dato il segnale di soccorso 12, al treno di soccorso si aggiungeranno anche carri con operai, attrezzi, cassette chirurgiche e barelle, nonchè carrozze per viaggiatori e si invieranno inoltre dei medici.

9° Il segnale 13 «*Veicoli in fuga*» dovrà essere dato quando veicoli si siano messi in fuga o si siano staccati da un treno, ed il segnale non sia ancora stato dato da altro posto.

10° Il segnale 14 «*Regolare gli orologi*» viene dato giornalmente alle ore 12, perchè i deviatori, guardiani e le

Art. 97

località di servizio non munite di apparato telegrafico possono regolare i propri orologi.

11° Sulle linee munite di telefono, chi dà un segnale a campana riferentesi ad un avvenimento anormale dovrà pure informare subito telefonicamente le due stazioni limitrofe ed i guardiani.

§ III. — Uso dei segnali a campana da parte del personale di stazione.

L'osservanza delle seguenti norme non esonera i dirigenti dall'applicazione delle disposizioni del Regolamento sulla circolazione dei treni.

1° Il dirigente è responsabile della esattezza del segnale di corsa (1, 2, 5, 6) il quale deve essere dato possibilmente tre minuti prima della partenza del treno. Nella stazione di incrocio il segnale di corsa per un treno dovrà essere trasmesso dopo l'arrivo dell'incrociante.

Per i treni, la cui circolazione non potè essere preavvisata al personale della linea, il segnale verrà dato cinque minuti prima della partenza. Per un treno successivo ad un altro il segnale di corsa potrà essere dato soltanto dopo che siasi ricevuto il giunto del primo treno.

Quando, non funzionando il telegrafo ed il telefono fra due stazioni, debbasi licenziare un treno che ne segue un altro il quale aveva interrotta la corsa e poi dalla linea ha segnalato la ripresa del viaggio, il segnale di corsa del treno che segue dev'essere dato cinque minuti prima della partenza, durante i quali si presterà la massima attenzione per adottare i provvedimenti del caso qualora pervenisse un altro segnale.

Art. 97

2° Per i treni che secondo l'orario transitano dalla stazione senza fermarsi e per quelli la cui sosta è minore di un minuto, il segnale di corsa dovrà essere dato un momento prima che il treno giunga in stazione.

Quando debbono essere dati segnali di corsa per parecchi treni, non è permesso di darli contemporaneamente.

3° Quando da una stazione è già dato il segnale di corsa per un treno, e poi questo treno per un motivo qualsiasi non può partire al più tardi entro dieci minuti, il segnale di corsa dato (1, 2, 5, 6) dovrà essere annullato col segnale di annullamento 3 o 4. Prima della partenza effettiva del treno in parola deve poi essere dato nuovamente il corrispondente segnale.

4° Quando un treno ordinario, oppure un treno straordinario già annunciato al personale di linea, non parte, e di ciò non è più possibile avvisare in tempo per telefono o mediante correntale i guardiani, il dirigente deve dare, all'ora della partenza stabilita in orario del treno dalla stazione sua il segnale di annullamento 3 o 4. Ciò però nel solo caso che sul binario che doveva percorrere il treno soppresso, e fino alla stazione prossima, non se ne trova alcun altro in circolazione. Se invece detto binario è ancora impegnato da un precedente treno, non è permesso di dare il segnale d'annullamento coll'apparato a campana, ma si provvederà a mezzo del telefono o di correntale ad informare i guardiani della soppressione.

5° Se, mentre si sta segnalando un treno, l'apparato a campana non funziona o emette suoni irregolari, il dirigente dovrà, prima di lasciar partire il treno, informarsi telegraficamente o telefonicamente se la stazione vicina ha inteso un segnale regolare o no.

Se anche nella stazione vicina il segnale non fu udito regolarmente o non venne affatto percepito, si dovranno di ciò avvertire per iscritto il macchinista ed il capotreno, ed a voce gli agenti della stazione.

Si deve seguire lo stesso procedimento quando è noto che, a causa di un guasto nell'apparato a campana, i segnali non possono essere dati, oppure non pervengono sino alla prossima stazione, ma giungono soltanto fino ad un determinato posto di segnalamento. Se trattasi di treni che transitano senza sostare, si incaricherà la precedente stazione nella quale il treno ha fermata di dare l'avviso al personale del treno.

Quando si verifichi il caso che il treno è stato fermato dal deviatore perchè l'apparato a campana dello stesso non ha funzionato, il segnale non dovrà essere ripetuto. Il treno potrà invece continuare la corsa, previo consenso del dirigente ed annotazione della causa del ritardo sul foglio di corsa.

6° Quando per un treno è stato dato un segnale errato od un segnale è stato dato per un'altra linea, oppure quando un treno è stato per errore segnalato due volte, il dirigente deve dare il relativo segnale di annullamento 3 o 4 e di ciò informare telegraficamente o telefonicamente la stazione successiva. Se questa rileva che il segnale errato pervenuto non viene annullato, deve chiederne l'annullamento in via telegrafica o telefonica.

7° *Fino a che un treno per cui sia stato dato il segnale di corsa non si è ricoverato nella stazione verso cui è diretto, oppure fino a che detto segnale non è stato annullato, non è permesso dare alcun segnale di corsa per un treno viaggiante sullo stesso binario in senso opposto, e tanto meno asciair partire questo secondo treno.*

Se l'annullamento del segnale di corsa non può essere dato a causa di guasto dell'apparato a campana, si potrà lasciar partire un treno in direzione opposta, soltanto se le due stazioni limitrofe hanno potuto stabilire con assoluta certezza che la linea è completamente libera. Al personale di scorta del treno deve però essere dato l'ordine di usare precauzione speciale, particolarmente nelle vicinanze di passaggi a livello, e di fare attenzione agli operai che si trovassero eventualmente sulla linea.

8° Se dopo la partenza di un treno che deve recarsi soltanto fino ad un determinato punto della linea, viene udito il segnale d'annullamento 3 o 4, ciò significa di regola che il treno è giunto alla sua destinazione; siccome però questo segnale di annullamento può anche essere stato dato per altri motivi, bisognerà prestare attenzione pel caso che dalla linea giungano altri segnali.

Se invece il segnale di annullamento viene dato per un treno che doveva proseguire ininterrottamente la corsa sino alla stazione prossima, in tal caso è ovvio ritenere che il treno abbia incontrato qualche impedimento, e si dovranno perciò attendere altri segnali.

Se dopo il segnale d'annullamento si ode il segnale 7 o 8, ciò significa, a seconda della direzione indicata da quest'ultimo segnale, che il treno arrestatosi vien fatto proseguire, oppure retrocedere (nei casi ammessi dal Regolamento Circolazione treni).

9° Se il treno che si è fermato sulla linea, dopo di aver segnalata l'interruzione della sua corsa col segnale di annullamento 3 o 4, chiede soccorso con uno dei segnali 10, 11 o 12, la stazione vicina che si trova prima in grado di farlo, deve dare, un minuto dopo sentito il segnale, un

gruppo di tocchi del segnale medesimo. Indi le due stazioni limitrofe provvederanno in conformità delle norme del Regolamento circolazione treni.

10° Se la stazione riceve il segnale di soccorso 10, 11 o 12, o si trova essa stessa nella necessità di chiedere soccorso, e sono interrotti il telegrafo ed il telefono, trasmetterà il segnale di soccorso richiesto dalle circostanze, ripetendolo ad intervalli di tre minuti, fino a che la prossima stazione non ne abbia data conferma.

I segnali di soccorso non debbono però essere trasmessi:

a) se fra le stazioni sono in circolazione treni per i quali siano stati dati o uditi segnali di annullamento;

b) se sia stato udito il segnale 13 « *Veicoli in fuga* » altrimenti la trasmissione del segnale di soccorso, combinata coi segnali di annullamento o col segnale 13, potrebbe cagionare equivoci.

11° Cinque minuti prima che la locomotiva di soccorso parta per la linea ove trovasi il treno da soccorrere, dovrà essere dato il corrispondente segnale di corsa (1, 2, 5, 6).

12° Quando fossero stati licenziati sullo stesso binario due treni viaggianti l'uno contro l'altro, l'agente che prima se ne accorge deve subito trasmettere il segnale 9 « *Fermare tutti i treni* » oppure farlo trasmettere immediatamente.

13° Il segnale 9 può essere dato da una stazione anche per altri motivi, per esempio quando fosse rimasto a terra il capotreno, od il conduttore di coda, od altro agente indispensabile a garantire la sicurezza della corsa, oppure

quando, dopo la partenza di un treno, e prima che esso possa essere giunto alla prossima stazione, venisse sentito un segnale di corsa per un treno viaggiante sullo stesso binario in direzione contraria.

Se in seguito al segnale 9 la stazione che aveva segnalata la partenza di quest'ultimo treno ha potuto trattenerlo, dovrà annullare il segnale di corsa dato, e ripeterlo poi in precedenza della partenza effettiva.

14° Quando una stazione sente il segnale 9, e telegraficamente o telefonicamente apprende che il segnale non venne dato dalla stazione vicina ma dalla linea, ed inoltre fra le due stazioni non trovasi in circolazione alcun treno, deve ritenere che la tratta sia per qualche motivo ingombra.

15° Quando da una stazione sono fuggiti dei veicoli, l'agente che primo se ne accorge deve dare o far dare subito il segnale 13 « *Veicoli in fuga* ».

Si dovrà inoltre informare telegraficamente o telefonicamente la stazione attigua della fuga dei veicoli, indicando anche se sui medesimi si trovino o no persone, come pure, nel caso di linee a doppio binario, quale binario i veicoli in fuga percorrono.

Se invece ad una stazione perviene il segnale 13 essa dovrà subito prendere le misure atte ad arrestare i veicoli ed eventualmente ripeterà il segnale 13 lungo la linea, informando inoltre telegraficamente o telefonicamente la stazione vicina.

In tal caso non è permesso, nè alla stazione dalla quale son fuggiti i veicoli nè a quella verso cui essi fuggono, di lasciar partire treni, fino a che non si sia ricevuta notizia che la linea è libera.

16° Il segnale « *Regolare gli orologi* » deve essere dato da ogni stazione nella direzione dei treni dispari alle ore 12.

17° In ogni stazione debbono essere registrati sul protocollo telegrafico, od in un apposito registro, tutti i segnali dell'apparato a campana dati o ricevuti nonchè i segnali di risposta prescritti per i segnali 10, 11 e 12, indicandone il giorno, l'ora, il minuto e la direzione.

§ IV. — Uso dei segnali a campana da parte del personale di linea.

1° Il guardiano deve dare il segnale 9 « *Fermare tutti i treni* » nei casi seguenti:

a) quando la linea è minacciata in qualche punto, o si è verificato un qualsiasi ostacolo alla circolazione dei treni.

Se, dopo il segnale 9, si sente uno dei segnali di corsa 1, 2, 5, 6, oppure dopo il segnale di annullamento 3 o 4 uno degli altri segnali di corsa 7 o 8, si dovrà ripetere il segnale 9 per indicare che l'ostacolo non è stato rimosso.

Appena la linea è di nuovo sgombra, si dovrà informarne almeno una delle stazioni limitrofe.

Quando, sulle linee a doppio binario, un solo binario è impedito, il segnale 9 non dovrà essere dato, ma si proteggerà soltanto, secondo le prescrizioni regolamentari, l'ostacolo, avvisando però telefonicamente od in iscritto la stazione più vicina.

b) Quando si sono uditi due segnali di corsa indicanti che due treni percorrono lo stesso binario l'uno contro l'altro.

c) Quando, il segnale udito indica che un treno viene lasciato partire per un binario fuori esercizio.

d) Quando il guardiano si accorge che sul treno in corsa esiste qualche guasto o difetto da cui può derivare un pericolo al treno stesso, e quando l'esposizione dei segnali a mano è rimasta inefficace.

Qualora però si fosse udito il segnale 13 « *Veicoli in fuga* », oppure dal treno si fossero staccati dei veicoli, il guardiano non dovrà dare il segnale 9 « *Fermare tutti i treni* » a meno che non abbia acquistato la certezza che i veicoli in fuga, o staccatisi dal treno, non possono andare ad investire quest'ultimo.

e) In tutti i casi in cui per un motivo qualsiasi sia stato esposto il segnale di arresto ed il treno non l'abbia rispettato.

2° Il guardiano deve dare il segnale 13 « *Veicoli in fuga* » allorchè constatata che i veicoli sono fuggiti da una stazione o si sono staccati da un treno, ed il segnale 13 non venne ancora dato da altri.

Appena i guardiani odono il segnale 13, debbono prendere subito le disposizioni prescritte dalla istruzione per il personale di vigilanza della linea, affine di fermare i veicoli fuggiti.

Quando siano stati arrestati sulla linea veicoli fuggiti da una stazione o staccatisi da un treno, si provvederà subito a proteggerli nei modi prescritti; poscia dovrà essere dato il segnale 13 « *Veicoli in fuga* » se già non è stato sentito, per informare dell'accaduto gli agenti interessati. Dopo, secondo le circostanze, si darà il segnale di soccorso 10, 11 o 12.

Art. 97

3° I guardiani debbono registrare in un libro-annotazioni tutti i segnali a campana uditi e dati dal loro posto, ad eccezione dei segnali 1, 2 e 14.

4° Oltre che nei casi sopra indicati, il guardiano deve dare coll'apparato a campana i segnali richiesti dalle circostanze quando ciò gli venga ordinato in iscritto dal personale di scorta di un treno o da agenti addetti alla vigilanza od a lavori sulla linea. L'ordine deve contenere la chiara indicazione del numero e del significato dei segnali da darsi.

Il guardiano dovrà poi registrare sul proprio libro-annotazioni il numero ed il significato del segnale, nonchè l'ora in cui lo ha dato.

§ V. — Uso dei segnali a campana da parte del personale del treno.

Quando il capotreno o qualche altro agente addetto alla scorta di un treno, abbia bisogno di fare dalla linea qualche segnalazione a mezzo dell'apparato a campana, si rivolgerà al prossimo posto di guardia od alla prossima casa cantoniera muniti di apparato trasmettitore e darà personalmente, o farà dare dal personale di vigilanza, il segnale richiesto dalle circostanze.

In questo secondo caso l'agente che ordina la trasmissione di un segnale a campana deve indicare chiaramente per iscritto il numero ed il significato del segnale che occorre trasmettere, oppure scrivere l'ordine direttamente sul libro-annotazioni del guardiano.

Dei segnali che il personale di scorta di un treno dà personalmente o fa dare da un punto della linea con l'ap-

Art. 97

parato a campana, deve essere fatta annotazione sul foglio di corsa con l'indicazione precisa dell'ora e del luogo.

1° Nel caso in cui un treno interrompa la corsa in piena linea, il capotreno dovrà provvedere a che venga dato il prescritto segnale a campana, secondo le disposizioni seguenti:

a) il treno si è fermato o deve retrocedere nei casi ammessi dal Regolamento circolazione dei treni.

In questo caso, o qualora la retrocessione non sia imposta dalla necessità di evitare l'urto contro veicoli staccatisi dal treno (vedi seguente punto 6°), dovrà essere dato il segnale di annullamento 3 o 4 e, un momento prima della partenza, il segnale di corsa 7 o 8.

La retrocessione avrà luogo secondo le norme del Regolamento circolazione treni.

Quando poi le condizioni di visibilità sono difficili, il treno può retrocedere soltanto dopo trascorsi tre minuti dal momento in cui venne dato il segnale di corsa 7 o 8.

b) il treno si è fermato e può riprendere la corsa solo dopo un intervallo di tempo maggiore di dieci minuti.

In questo caso verrà dato subito il segnale d'annullamento 3 o 4 e un momento prima di riprendere la corsa, il segnale di partenza 7 o 8.

c) il treno si è fermato e può riprendere la corsa soltanto con parte del materiale di cui è composto.

In tal caso anche se il treno rimane fermo per meno di dieci minuti, dovrà essere dato subito il segnale di corsa 7 o 8. Per ritornare a prendere la parte del treno rimasto in linea occorrerà dare coll'apparato a campana i segnali prescritti (1, 8, o 7, 2).

d) il treno si è fermato ed ha bisogno di soccorso.

Art. 97

In questo caso dovrà essere dato il segnale di annullamento 3 o 4 e dopo un minuto il segnale di soccorso 10, 11 o 12.

Il segnale di soccorso deve essere ripetuto ad intervalli di tre minuti fino a che si senta chiaramente il prescritto segnale di conferma.

Dopo il segnale a campana il capotreno deve comunicare col mezzo più spedito e sicuro ad una delle stazioni finitime le notizie necessarie per informarla della natura dell'inconveniente che rende necessario il soccorso.

L'invio della locomotiva di soccorso, regolato con le norme prescritte dal Regolamento circolazione treni, deve essere segnalato con uno dei segnali di corsa 1, 2, 5, 6 dalla stazione che la licenzia. Allorchè la locomotiva è arrivata presso il treno o la parte del treno fermi in piena linea, dovrà essere dato il segnale di annullamento 3 o 4, per far comprendere che la locomotiva è giunta a destinazione. Prima che la locomotiva di soccorso riprenda il viaggio col treno o con parte di esso, verrà poi dato il segnale di partenza 7 o 8.

Se in causa di guasti o interruzioni negli apparati per il segnalamento a campana, non si è potuto dare il segnale di soccorso, nè richiedere telefonicamente la macchina di soccorso, il capotreno manderà un avviso scritto alla più vicina stazione facendolo precedere dai segnali a mano di cui gli art. 40 e 41.

In tal caso si dovrà usare la massima sollecitudine affinché l'avviso pervenga, nel più breve tempo possibile, alla stazione suddetta.

e) il treno che per un motivo qualsiasi doveva partire da o per un punto della linea (treno materiali o simili) è fermo sul posto:

Art. 97

Qualora si tratti di un treno che deve lavorare in uno o più punti della linea, e dopo aver compiuto il lavoro *proseguire fino alla prossima stazione*, dovrà essere dato alla prima fermata il segnale d'annullamento 3 o 4, quando la durata di tale fermata o della somma di tutte le prevedibili fermate sulla linea è maggiore di dieci minuti. Se invece il treno dopo aver terminato il lavoro deve retrocedere alla stazione, il segnale d'annullamento 3 o 4 dev'essere dato subito dopo la fermata al primo punto di lavoro, *senza riguardo alla relativa durata*.

Immediatamente prima di iniziare il proseguimento della corsa o il ritorno alla stazione, dovrà poi essere dato il segnale di corsa 7 o 8.

2° Se un treno è stato arrestato da un guardiano in seguito al segnale 9 « *Fermare tutti i treni* » il capotreno, *anche se la partenza del suo treno dall'ultima stazione non fosse stata segnalata*, provvederà che venga dato anzitutto il segnale d'annullamento 3 o 4, per avvertire il personale della linea e la stazione suddetta, che il segnale 9 è stato udito ed il treno si è fermato.

Dopo di ciò il capotreno domanderà al guardiano se abbia inteso segnali indicanti che due treni vennero fatti partire sullo stesso binario in direzione opposta. Nell'affermativa procederà secondo le disposizioni del seguente punto 4°, in caso diverso *farà praticare una rigorosa visita al treno*. Se anche nel treno non si scopre alcuna anormalità e non è possibile stabilire la causa del segnale 9, il capotreno ordinerà la prosecuzione del viaggio senza segnalare la ripresa della corsa, facendosi però precedere a distanza regolamentare da un agente che porti il segnale d'arresto.

Se invece il personale di scorta visitando il treno scopre qualche anormalità (svio di assi, riscaldamento di boccole,

Art. 97

rottura di agganciamenti etc.), ovvero, di notte, constatata che sono spenti entrambi i fanali di testa e può dedurre che il segnale 9 sia stato dato da un guardiano avvistosi dell'anormalità, la corsa potrà essere continuata dopo rimossa la causa presunta del segnale di arresto e dato il corrispondente segnale 7 o 8. Ciò beninteso nel solo caso che dopo questo segnale non si senta nuovamente il segnale 9.

Qualora invece ciò si verifichi, il capotreno provvederà a che venga nuovamente annullato il segnale di corsa del proprio treno col segnale 3 o 4 e si proseguirà la corsa osservando le precauzioni suindicate.

3° Se un treno è stato fermato da un guardiano per avere questi udito un segnale indicante la corsa di altro treno sullo stesso binario in direzione opposta, il capotreno provvederà che venga dato il segnale di annullamento 3 o 4 corrispondente alla direzione del proprio treno, e se ha motivo di ritenere che non è da attendersi alcun treno in direzione contraria, darà o farà dare dopo un minuto il segnale di corsa 7 o 8.

Dopo di che, se non viene più ripetuto il segnale 9 « Fermare tutti i treni » potrà far proseguire il treno, in caso diverso dovrà attenersi a quanto prescrive il punto 4° seguente, poichè è da presumersi che viaggia sullo stesso binario un treno in direzione opposta.

4° Se un treno è stato fermato sulla linea, perchè si è udita la segnalazione per la corsa sullo stesso binario di altro treno viaggiante in direzione opposta, il capotreno, qualora il segnale 9 non sia ancora stato dato ed inteso, dovrà subito trasmettere o far trasmettere detto segnale e poi annunciare l'interruzione della corsa mediante il segnale d'annullamento 3 o 4.

Di regola dovrà retrocedere il treno di minore importanza.

Si potrà derogare a questa norma soltanto quando il treno di minor importanza non può retrocedere causa la pendenza, oppure quando, per la vicinanza della stazione, la retrocessione del treno più importante dia luogo ad una più breve interruzione della circolazione.

Il capotreno del convoglio che deve retrocedere provvederà a che prima di iniziare tale movimento venga dato il segnale di corsa 7 o 8.

Il capotreno dell'altro convoglio curerà a sua volta che venga trasmesso il segnale 7 o 8 per il proprio treno, e farà avanzare questo seguendo con precauzione il treno che retrocede.

5° Quando da un treno si è staccata una parte che è rimasta ferma sulla linea o che venne poi fermata, e la prima parte del treno ha proseguito il viaggio senza essersi accorta dello spezzamento, dovrà essere dato dal più vicino posto il segnale 13 « Veicoli in fuga », semprechè questo segnale non sia già stato dato od inteso.

Dopo di che, a seconda delle circostanze, si darà il segnale di soccorso 10, 11 o 12.

Questo segnale di soccorso dovrà essere ripetuto fino a che non sia giunto chiaramente il prescritto segnale di conferma.

6° Non è permesso di dare segnali con l'apparato segnalatore a campana:

a) quando il treno si è fermato dinanzi un segnale di protezione disposto a « via impedita » oppure dinanzi al segnale di un posto di blocco o di giunto telefonico, per ragioni richieste dalla regolare successione dei treni, e gli impianti funzionino normalmente;

Art. 97 - 93 106

b) quando un treno si è fermato in un punto qualsiasi della linea, ma può riprendere la corsa al più tardi entro dieci minuti senza dover lasciare parte del materiale;

c) quando un treno, che è stato fermato dal guardiano in seguito al segnale 13 « *Veicoli in fuga* », viene fatto retrocedere perchè dalla direzione del vento o dalle condizioni di pendenza si giudica che i veicoli possono correre incontro ad esso;

d) quando un treno esegue movimenti fra due stazioni da un punto all'altro della linea per effettuare operazioni di carico o scarico, o per riunire le due parti di un treno spezzato. Durante questi movimenti in avanti ed all'indietro, il treno deve essere sempre preceduto da un agente munito dei prescritti segnali, affinchè la chiusura delle barriere possa essere compiuta in tempo. Non occorre adottare tale precauzione quando i deviatori ed i guardiani interessati furono, prima che il treno sia messo in movimento, avvertiti a voce o telefonicamente di chiudere le barriere;

e) quando un treno deve eccezionalmente percorrere un binario fuori esercizio, del che si debbono prima avvertire i deviatori ed i guardiani;

f) quando un treno, arrestato in seguito al segnale 9, prosegue la corsa con le modalità di cui al precedente punto 2° perchè non si è potuto accertare il motivo per il quale il suddetto segnale 9 venne trasmesso;

g) quando la locomotiva di spinta retrocede dal punto di distacco.

VII. - DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI

per i segnali permanentemente luminosi.

(Art. 98.... 106) Soppressi.