

APPENDICE N. 1**al Regolamento sui segnali - Edizione 1947**

(Approvata con D. M. 17 - 9 - 1952 N. 1027)

Art. 12.

Le 9 righe riportate a fianco della figura a pag. 19 sono sostituite dalle seguenti :

di giorno: una tabella a striscie trasversali bianche e rosse applicate in basso a destra o eventualmente al centro ;

Appendice

Art. 30.

Il comma 3 (a pag. 43) è sostituito dal seguente :

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

Quando il rallentamento debba effettuarsi a velocità superiore a 10 km./ora, al segnale di attenzione è aggiunta una tabella con la indicazione della velocità consentita.

Appendice n. 1

II.

L'art. 32 (pagg. 44 e 45) è sostituito dal seguente :

Art. 32.

SEGNALAMENTO PER RALLENTAMENTO NOTIFICATO

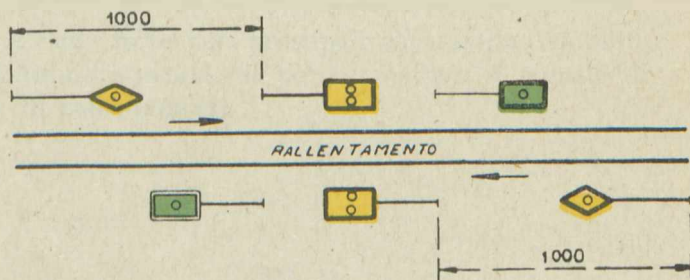
I. Per segnalare un rallentamento in linea notificato ai treni si debbono esporre tre segnali per ciascun senso di corsa :

- uno di attenzione, descritto all'articolo 28, alla distanza di 1000 m. dal principio del tratto che i treni devono percorrere a velocità ridotta ;

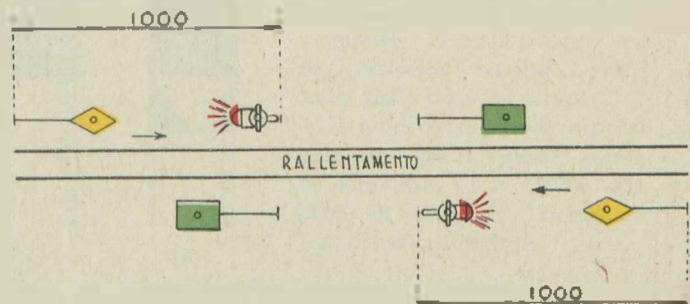
- uno di inizio di rallentamento ;

- uno di fine di rallentamento.

Questa segnalazione si adotta anche nel caso che sia prescritta la fermata prima dell'inizio del rallentamento e autorizza il macchinista a proseguire, dopo la fermata, alla velocità stabilita.



I-bis. Quando il proseguimento del treno, dopo la fermata, è subordinato a pilotaggio od a nulla osta dell'agente dei Lavori che presenzia il rallentamento, il segnale di inizio del rallentamento stesso deve essere sostituito con segnale d'arresto.



(Di giorno i fanali sono sostituiti da bandiere rosse)

Pag. 45 - (seguito dell'art. 32).

2. L'imperfezione dei segnali 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. Per i rallentamenti prescritti su binari di stazione non destinati ai treni in transito si omettono il segnale di attenzione e quello di fine di rallentamento.

4. Sulle linee non principali che saranno stabilite dall'Amministrazione si potrà omettere il segnale di fine di rallentamento.

Appendice n. 1

Art. 33.

Il comma 1 dell'art. 33 (a pag. 45) è sostituito dal seguente :



FIG. 1



FIG. 2

1. Gli indicatori di velocità massima sono costituiti da tabelle rettangolari che portano i numeri corrispondenti alle due velocità massime, risultanti dall'orario di servizio.

Il numero superiore rappresenta sempre la velocità minore ammessa ed è scritto con cifre di maggiori dimensioni del numero inferiore.

Appendice n. 1

Il comma 3 dello stesso art. 33 (a pag. 46) è sostituito dal seguente :

3. Gli indicatori di velocità massima si usano, di regola, in piena linea per individuare i punti di variazione delle velocità massime risultanti dall'orario.

Sulle linee non principali che saranno stabilite dall'Amministrazione, si possono omettere gli indicatori di velocità massima quando le variazioni di velocità sono riferite a punti singolari della linea facilmente individuabili. L'indicatore di velocità che, per effetto di questa disposizione, non è seguito, nel punto di variazione di velocità immediatamente successivo, da altro indicatore, in quanto il punto stesso è facilmente individuabile, dovrà avere la foggia di cui alla figura 2, perchè sia richiamata sul fatto l'attenzione del personale di macchina.

Art. 35.

Il comma 1 dell'art. 35 (a pag. 49) è sostituito dal seguente :

1. Su tutte le linee — eccettuate quelle col blocco automatico — il capotreno ed il frenatore di coda devono provvedere per la protezione del treno fermo ad un segnale fisso od in piena linea, dopo essersi assicurati dell'efficienza dei segnali di coda.

All'accertamento dell'efficienza dei segnali di coda deve provvedersi anche nelle linee esercitate col blocco automatico.

L'art. 39 (a pag. 55) deve essere sostituito dal seguente :

Art. 39.

PRINCIPALI SEGNALI FISSI

1. I principali segnali fissi che si trovano lungo la linea o nelle stazioni si distinguono in :

- segnali luminosi ;
- segnali semaforici ;
- indicatori di direzione ;
- segnali bassi.

2. Di regola i segnali in opera in una stazione, in un bivio o in un posto di blocco sono tutti dello stesso tipo, e cioè o tutti luminosi o tutti semaforici.

Tuttavia è ammesso eccezionalmente che i due tipi di segnali coesistano in uno stesso impianto ed in particolare che un segnale di 1^a categoria semaforico sia preceduto da un segnale di avviso luminoso e viceversa.

Art. 41.

In fondo alla pagina 58 sopprimere le ultime tre righe.

In fondo alla pagina 59, dopo le parole « ... e rispettare tale limite anche nel percorrere il successivo gruppo di scambi » aggiungere quanto segue :

Se però, in ciascuno dei tre casi sopra indicati (segnale di avviso che mostra la luce gialla, oppure il gruppo di luci gialla e verde fisse o gialla e verde lampeggianti), il successivo segnale di 1^a categoria è a candelieri ed ha la luce alta verde, oppure l'ala alta e l'eventuale ala di avviso ad essa accoppiata a via libera (art. 47), il macchinista potrà proseguire la corsa senza speciali limitazioni di velocità.

Art. 45.

Le ultime 3 righe del comma 2 (a pag. 71) sono sostituite dalle seguenti :

Se però il successivo segnale di 1^a cat. è a candelieri ed ha a via libera l'ala alta di 1^a categoria e l'eventuale ala di avviso ad essa accoppiata, oppure ha la luce alta verde, il macchinista potrà proseguire la corsa senza speciali limitazioni di velocità.

Art. 47.

Gli ultimi due capoversi (a pag. 75) sono sostituiti dai seguenti :

Ognuna delle altre ali (basse) a via libera impone al macchinista di non superare la velocità di 30 km./ora nel percorrere il successivo gruppo di scambi. Se però il segnale semaforico a candelieri è preceduto da un segnale d'avviso luminoso a luci abbinato (art. 41), ognuna delle ali basse a via libera conferma al macchinista di non superare la velocità di 30 o di 60 km. all'ora prescritta dal precedente segnale di avviso a luci abbinato.

Le ali di un segnale semaforico a candelieri, se sono alla stessa altezza, devono considerarsi tutte « basse ».

VII.

Art. 48.

Il testo dell'art. 48 che segue le due figure dei segnali permissivi (pagg. 76 e 77) è sostituito dal seguente :

Il segnale di 1^a categoria contraddistinto con la lettera *P* va rispettato come i comuni segnali di 1^a categoria. Però quando un treno lo abbia trovato a via impedita, per la ripresa della corsa dopo la fermata, con il segnale a via impedita, dovranno osservarsi le seguenti norme :

- Se la linea è esercitata con il Dirigente Centrale, il Capotreno deve, subito dopo la fermata, mettersi in comunicazione telefonica con il D.C. cui spetta di dare le disposizioni necessarie.

Il Capotreno in base alle disposizioni ricevute farà con Mod. M. 40^a le relative prescrizioni al macchinista.

- Se la linea non è esercitata con il Dirigente Centrale oppure se, per guasto telefonico o per mancate risposte, il Capotreno non possa mettersi in comunicazione con il D.C., il Macchinista, dopo trascorsi 5 minuti dall'arresto ed in seguito al prescritto segnale di partenza del Capotreno, riprenderà la corsa anche se il segnale rimane a via impedita.

In questo caso però il Macchinista deve marciare « a vista », in modo da poter prontamente fermare il treno ad un eventuale ostacolo od ingombro della linea, fino alla successiva stazione abilitata dove dovrà fermare.

Durante il percorso fino alla detta stazione, il treno non dovrà tener conto degli altri segnali permissivi — comunque disposti — che eventualmente incontrasse.

Giungendo alla prima stazione abilitata, il Capotreno dovrà, con Mod. M. 40^a, comunicare al Dirigente quali segnali permissivi ha superato a via impedita ed il Macchinista dovrà — come è suo obbligo — riferire le eventuali anomalie riscontrate all'armamento durante il percorso.

VIII.

Art. 49.

Il comma 9 (a pag. 80) è sostituito dal seguente :

9. Le fermate sono assimilate alle stazioni per quanto riguarda la loro protezione con segnali fissi. I segnali delle fermate sono normalmente disposti a via libera : sono invece disposti normalmente a via impedita se le fermate funzionano come posti di movimento, oppure se i segnali di protezione servono anche a proteggere passaggi a livello.

I segnali fissi in determinate località di linee secondarie, non costituenti posti di movimento o di giunto, possono essere sostituiti con pali indicatori (1) e, se non vi siano scambi, possono anche mancare.

I pali indicatori possono essere usati anche in determinate località, sprovviste di scambi, esistenti su linee non secondarie. I Servizi dell'esercizio debbono stabilire, di comune accordo e caso per caso, quando ciò possa ammettersi.

(1) *L'annotazione di cui al richiamo (1) resta invariata.*