

6

19/90

ENTE FERROVIE DELLO STATO
DIPARTIMENTO PRODUZIONE
DIPARTIMENTO POTENZIAMENTO E SVILUPPO

Roma 15 MAR. 1990

P.RI/R.03/12.3

S.IT/I.04

S.MR/O.04/400.24

Rif. RM/TA9 e RM/S.IT.05

SIG. DIRETTORE COMPARTIMENTALE

R O M A

p. n. UFFICIO PRODUZIONE

R O M A

" UFFICIO POT. E SVILUPPO

R O M A

del 29/4/1989 e 18/12/89

Oggetto: ACEI ROMA OSTIENSE - ATTUAZIONE
DISPOSITIVO MANOVRA A MANO DEVIATOIO

In risposta alle note a riferimento, si comunica che queste Sedi sono favorevoli all'introduzione di un apposito dispositivo che consenta di affidare, anche al personale dei treni, gli accertamenti e l'eventuale manovra a mano della comunicazione 225a/b e del deviatoio 224 nella stazione di Roma Ostiense.

Tale benestare resta peraltro subordinato all'applicazione dei seguenti provvedimenti impiantistici e principi normativi.

1. PROVVEDIMENTI IMPIANTISTICI

- 1.1 I segnali "S" ed "U" devono essere muniti del segnale di chiamata telefonica dell'agente del treno.
- 1.2 Al deviatoio 224 deve essere rimosso il ritorno automatico.
- 1.3 Le casse di manovra dei deviatori 224 e 225 devono essere munite di segnale indicatore da deviatoio e della leva per l'eventuale manovra a mano.
- 1.4 Le serrature bloccabili, ove sono custodite e bloccate

ENTE FERROVIE DELLO STATO
DIP. POTENZIAMENTO E SVILUPPO
20 MAR 1990
D.C. IMP. TECNOLOGICI
ARRIVO 1784

le chiavi occorrenti per la manovra a mano, devono essere munite del tasto di liberazione artificiale.

- 1.5 Sul banco ACEI si dovrà prevedere una maniglia comune per l'autorizzazione della manovra a mano (MD). L'azionamento della maniglia provoca comunque la caduta del controllo di entrambi i deviatori.

2. PRINCIPI NORMATIVI

- 2.1 Per la manovra a mano di deviatori 224 e 225, sia da parte del personale di stazione sia da parte del personale del treno, devono essere predisposte opportune norme a modifica di quelle di cui alle lettere d), e), f) e g) del punto 1.4.01/D della parte I Capitolo 4° dell'IEAC Libro III Sezione 5[^]; resta valido quanto previsto dai rimanenti punti.
- 2.2 Nel caso di anomalie ai deviatori 224 e 225, in luogo delle norme previste dall'IEAC Libro III Sezione 5[^], possono essere adottate, se ritenute più opportune ai fini della regolarità dell'esercizio, norme particolari che prevedano l'intervento del personale del treno (agente treno) e che dovranno, comunque, essere predisposte sulla base dei seguenti principi:
- 2.2.1 La funzione di agente treno deve essere svolta dal capotreno o dall'agente che ne assume le mansioni.
- 2.2.2 Al treno deve essere praticata, oltre alle altre occorrenti, la prescrizione di avanzare in manovra sull'itinerario di corretto tracciato o deviato, da percorrere fermando prima di impegnare ciascun deviatore, e di superare tali deviatori solo dopo aver accertato la loro integrità e la regolare disposizione dei relativi segnali indicatori.
Prima di praticare la suddetta prescrizione, il DM deve provvedere all'apertura dell'interruttore a scatto I di massima corrente di tutti i deviatori dell'itinerario da percorrere, e, se necessario, a sbloccare, a mezzo dell'apposita maniglia, le chiavi per la manovra a mano.
La medesima procedura può essere utilizzata anche in caso di sparizione del controllo elettrico sotto treno o manovra, a condizione che, dal momento della

manca del controllo, non sia stata eseguita alcuna manovra elettrica del deviatoio.

2.2.3 Gli accertamenti prescritti devono essere eseguiti dall'agente treno il quale, all'occorrenza, deve provvedere anche alla manovra a mano del deviatoio interessato previa intese verbali con il D.M.. In tal caso l'eventuale uso del tasto per la liberazione artificiale della chiave dovrà essere autorizzato con dispaccio dal D.M.. Qualora l'agente treno trovasse già spiombato il tasto di liberazione, non dovrà estrarre la relativa chiave se non dopo autorizzazione con dispaccio del D.M.

2.2.4 La chiusura e ripiombatura degli interruttori a scatto I di massima corrente nonché l'eventuale bloccamento delle chiavi per la manovra a mano devono avvenire solo dopo che sia stata acquisita la certezza che:

- i deviatoli siano stati oltrepassati da tutti i rotabili;
- la/e chiave/i per la manovra a mano sia/siano stata/e reintrodotta/e e girata/e nell'unità bloccabile (rilevabile da apposita ripetizione ottica).

Qualora dopo tali operazioni si ottenga il controllo del deviatoio, il DM, eseguite con la maniglia individuale alcune manovre di saggio senza spiombare il tasto Tcd, potrà utilizzare il deviatoio nella posizione in cui si è ottenuto il controllo senza l'adozione di particolari precauzioni, purchè la perdita del controllo non sia avvenuta sotto treno o manovra ed il tasto per la liberazione artificiale della chiave per la manovra a mano sia piombato. In via eccezionale, allo scopo di limitare i perditempi ai treni, l'impianto potrà essere considerato normale anche nel caso in cui il tasto per la liberazione artificiale non sia stato ancora ripiombato, a condizione che i movimenti dei treni avvengano con i segnali che proteggono i deviatoli a via libera. Comunque il tasto di liberazione artificiale va prontamente ripiombato.

2.2.5 In caso di lavori di manutenzione o riparazione ai deviatoli in regime di M.45 valgono le norme comuni.

3. CONCLUSIONI

Codesti Uffici restano incaricati di:

- emanare le necessarie norme di dettaglio;
- inserire nei F.O. interessati le norme per il personale del treno;
- predisporre appositi moduli M.40 prestampati da utilizzare per la notifica delle occorrenti prescrizioni ai treni fermi ai segnali che proteggono i deviatori;
- provvedere ai necessari interventi tecnologici sulla base delle indicazioni fornite dalla D.C. Impianti Tecnologici del Dipartimento Potenziamento e Sviluppo.

IL DIRETTORE
DIPARTIMENTO PRODUZIONE

IL DIRETTORE
DIPARTIMENTO POT. TO E SVILUPPO