

Genausi



MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO

ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO CON SISTEMI
DI BLOCCO ELETTRICO

PARTE I

BLOCCO ELETTRICO MANUALE SISTEMA CARDANI

ISTRUZIONE PER I GUARDABLOCCO ED I DIRIGENTI IL MOVIMENTO

EDIZIONE 1963

ROMA
SOCIETÀ TIP. "ITALIA",
1963

I N D I C E

ART.	1. - Generalità	Pag.	9
	» 2. - Personale addetto ai posti di blocco elettrico manuale	»	19
	Istrumento di corrispondenza sistema Cardani fra	»	20 e 21
			(pag. fuori testo)
	» 3. - Segnali di corrispondenza	Pag.	21
	» 4. - Operazioni per l'entrata di un treno in una sezione di blocco	»	26
	» 5. - Ripetizione discordante col segnale dato	»	37
	» 6. - Mancata od irregolare risposta al segnale di transitato	»	37
	» 7. - Concessione del consenso	»	38
	» 8. - Circolazione dei treni materiali sui tratti di lavoro	»	40
	» 9. - Circolazione a binario unico su linea a doppio binario	»	41
	» 10. - Circolazione sul tratto di soccorso	»	44
	» 10bis - Locomotiva di rinforzo viaggiante con maglia sganciabile	»	46
	» 11. - Linea ingombra	»	48
	» 12. - Treno spezzato o dimezzato	»	49
	» 13. - Treno con segnali di coda imperfetti o mancanti	»	50
	» 14. - Carri in fuga	»	51

Art. 15. - Domanda di soccorso	Pag.	51
» 16. - Sbloccamento artificiale dell'istrumento di corrispondenza e sua ripiombatura	»	53
» 17. - Mancato funzionamento del segnale di blocco	»	57
» 18. - Mancata liberazione della maniglia dello Istrumento di corrispondenza	»	59
» 19. - Anormale funzionameto degli indici degli istrumenti di corrispondenza	»	61
» 20. - Guasto dell'istrumento di corrispondenza. Mancato funzionamento del blocco elettrico	»	62
» 21. - Anormale inoltro di un treno in una sezione di blocco	»	68
» 22. - Passaggi a livello protetti da segnali di blocco o chiusi su annuncio con segnalazione elettrica d'inteso	»	69
» 23. - Rapporto giornaliero - Chiamata degli operai	»	70
» 24. - Uso del telefono	»	73
Allegato N. 1. - Mod. M-125	»	75
» N. 2. - Mod. M-40 b	»	76
» N. 2bis - Mod. M-5	»	78
» N. 3. - Mod. M-100 b	»	79

D. S. 109
1966

Art. 1.

Generalità

1) — Su alcune linee o tratti di linee indicati nello orario generale di servizio è in funzione il sistema di blocco elettrico manuale, mediante il quale si provvede ad assicurare il distanziamento dei treni.

Tali linee o tratti di linea si dicono esercitati col sistema di blocco elettrico manuale e vengono divisi in sezioni, dette sezioni di blocco, di lunghezza variabile, delimitate da segnali di 1ª categ., detti segnali di blocco i quali sono manovrati dai così detti posti di blocco, distinti con numeri progressivi o sigle riportati nello orario generale di servizio.

2) — Scopo degli impianti di blocco elettrico manuale è quello di ottenere che una sezione di blocco non possa essere occupata che da un treno per volta.

All'uopo i semafori che delimitano tali sezioni sono provveduti di un apparecchio elettro-meccanico, detto slot, il quale ha lo scopo di permettere la manovra a via libera dei semafori stessi solo quando in detto slot viene a circolare una corrente elettrica e di rimetterli a via impedita quando la corrente viene a cessare.

In ogni posto di blocco elettrico manuale si trovano speciali apparecchi, denominati istrumenti di corrispondenza, collegati elettricamente con quelli dei posti di blocco attigui e coi semafori sopra accennati.

Per mezzo di tali istrumenti i posti di blocco si scambiano determinati segnali e mettono in funzione determinati organi degli istrumenti stessi, destinati a far circolare od a togliere la corrente elettrica negli *slot* applicati ai semafori.

3) — Nella presente Istruzione, gli agenti incaricati della manovra dei suddetti apparati e segnali sono chiamati col nome di *guardablocco*.

4) — Un *guardablocco* non può disporre a via libera il segnale che lascia proseguire un treno verso il posto di blocco attiguo, se questo non ha dato il permesso o *consenso*, e non può dare un *consenso* se dal suo posto non sia già *transitato* il treno per il quale egli aveva dato il *consenso* precedente.

Il *consenso* ha per effetto di porre lo *slot* del segnale del posto ricevente in condizione di permettere la manovra a via libera del segnale stesso.

Per impedire che un *guardablocco* possa lasciare entrare in una sezione più di un treno per ogni *consenso* avuto, viene applicato ad una rotaia, dopo il segnale fisso di 1^a categoria che il *guardablocco* manovra, un meccanismo detto *pedale di occupazione*.

Il *pedale di occupazione* è collegato elettricamente all'istrumento di corrispondenza ed allo *slot* in modo che al passaggio di un treno sul *pedale* stesso il segnale disposto a via libera si rimette automaticamente a via impedita e non può essere disposto nuovamente a via libera senza un nuovo *consenso*. Per impedire che un

guardablocco dia al vicino il *consenso* per lasciare entrare un secondo treno nella sezione, avanti che il primo treno ne sia uscito, l'istrumento di corrispondenza è fatto in modo che una volta dato un *consenso*, non ne può essere concesso un secondo fino a che il treno per cui il *consenso* stesso venne dato non sia passato sopra ad un apposito *pedale* simile a quello di occupazione, detto *pedale di liberazione* che viene collocato dopo il segnale che delimita la sezione.

5) — L'istrumento di corrispondenza sistema Cardani (*veggasi figura fuori testo*) si compone di varie parti, che hanno il significato e l'uso di cui appresso:

a) la *maniglia M*, che ruota solo nel senso della freccia, ossia nel senso contrario alle lancette dell'orologio, attorno al pulsatore *P* (*vedi punto b*). Essa può essere posta in tre distinte posizioni:

verticale in basso, sulla scritta: *Normale*;

inclinata a destra in alto, sulla scritta: *Consenso*;

inclinata a sinistra in alto, sulla scritta: *Bloccato*.

La *maniglia* di regola deve essere tenuta nella posizione « normale »; deve essere portata nella posizione « *consenso* » solo per dare il *consenso* per l'invio di un treno dal posto corrispondente e deve rimanere in questa posizione fintantoché il *guardablocco* di detto posto abbia annunciato che il treno è *transitato*. Essa infine rimane legata quando viene portata nella posizione « *bloccato* » e non è possibile rimetterla normale,

l'intantoché l'avvisatore *A* (vedi punto e) si mantiene rosso.

La maniglia serve a comandare un commutatore destinato a cambiare la direzione della corrente elettrica nei circuiti fra i due posti di blocco in corrispondenza;

b) il *pulsatore P*, premendo il quale si vengono a chiudere i circuiti predisposti dal commutatore azionato dalla maniglia *M*.

Nelle posizioni di normale e di bloccato i circuiti sono predisposti in modo che la corrente che viene a circolare allorché si preme il pulsatore *P* di un posto, impedisce al posto vicino di disporre a via libera il proprio segnale di ingresso nella sezione, o lo fa disporre a via impedita se in precedenza era stato disposto a via libera; nella posizione di consenso invece i circuiti sono predisposti in modo che la corrente venuta a circolare allorché sia premuto il pulsatore *P* di un posto, permette al posto vicino di manovrare il detto segnale;

c) il *campanello S* che viene fatto squillare dal posto corrispondente ogni qualvolta questo preme il pulsatore del suo strumento;

d) due *indici a e b* che si spostano rispettivamente sopra due quadranti *corrispondente* e *locale* posti uno sotto l'altro; sul quadrante *corrispondente* sono dipinte due striscie, una rossa (a sinistra) ed una verde (a destra); sul quadrante *locale* sono dipinte tre striscie: una

rossa (a sinistra), una rossa (in centro), ed una verde (a destra);

l'indice *a* si sposta dalla striscia rossa su quella verde e viceversa da quella verde su quella rossa;

l'indice *b* si sposta dalla striscia rossa a sinistra su quella verde; nel senso inverso invece può o spostarsi dalla striscia verde a quella rossa di sinistra con un solo movimento; oppure in un primo tempo può portarsi sulla striscia rossa intermedia ed in un secondo tempo ritornare sulla striscia rossa di sinistra, come si dirà in appresso;

l'indice *a* di un strumento si sposta dalla striscia rossa su quella verde quando si preme il pulsatore di tale strumento con la maniglia nella posizione di consenso; pertanto quando detto indice *a* si trova sulla striscia verde sta ad indicare che si è dato al posto corrispondente il consenso perché questo faccia entrare un treno nella sezione che ha termine al posto di blocco che concede il consenso;

l'indice *a* di un strumento si sposta dalla striscia verde a quella rossa, quando premendo il pulsatore di detto strumento con la maniglia nella posizione di bloccato, od eventualmente in quella di normale, il guardablocco toglie il consenso che aveva dato al posto attiguo;

l'indice *b* dell'istrumento di un posto di blocco passa dalla striscia rossa a sinistra su quella verde quando il posto di blocco corrispondente concede il

consenso; si può allora disporre a via libera il segnale manovrandone la leva rispettiva;

L'indice *b* di uno strumento si sposta dalla striscia verde a quella rossa estrema quando il posto corrispondente toglie il consenso; con tale spostamento dell'indice *b* si provoca l'interruzione della corrente che circola nello *slot* del segnale, sì che questo, se era stato disposto a via libera, si dispone automaticamente a via impedita;

L'indice *b* di un strumento si sposta dalla striscia verde a quella rossa in centro quando il treno passa sul pedale di occupazione prima che il posto corrispondente abbia tolto il consenso; tale spostamento indica che il pedale ha funzionato regolarmente e determina l'interruzione del circuito dello *slot* del segnale che si dispone automaticamente a via impedita;

L'indice *b* di un strumento infine si sposta dalla striscia rossa in centro a quella rossa estrema quando il posto corrispondente toglie il consenso.

In conclusione l'indice *a* si riferisce ai consensi dati e l'indice *b* ai consensi ricevuti;

e) l'avvisatore *A* costituito di uno schermo verde e rosso che si presenta ad apposita finestrella circolare.

Quando la maniglia è in posizione normale, l'avvisatore *A* mostra il verde.

Quando si porta la maniglia nella posizione di consenso, l'avvisatore *A* mostra il rosso e seguita a mostrar-

lo anche quando si sposta la maniglia dalla posizione di consenso a quella di bloccato.

Allorché il treno, dopo aver percorso la sezione, passa sul pedale di liberazione, l'avvisatore mostra di nuovo il verde e dà in tal modo al guardablocco l'indicazione che la maniglia è liberata e può essere rimessa in posizione normale;

f) il bottone *B* avvitato su una asticciucola di fianco all'istrumento di corrispondenza, e legato all'asticciucola stessa mediante un filo piombato in modo che per svitare detto bottone sia necessario rompere il filo.

Allorché il guardablocco si trova con la maniglia nella posizione di bloccato e, nei casi previsti, ha la necessità di sbloccarsi artificialmente, ossia di liberare la maniglia del proprio istrumento, egli taglierà il filo togliendo il piombo, sviterà il bottone e spingerà nell'interno dell'istrumento l'asticciucola. Questa, spostando l'ancora di una elettrocalamita, libererà la maniglia dell'istrumento la quale potrà essere rimessa in posizione normale.

In alcuni istrumenti Cardani in luogo del bottone *B* e relativa asticciucola trovasi una piccola leva non legata da alcun piombo, azionando la quale si provoca lo sbloccamento artificiale dell'istrumento; detta leva aziona anche un contatore il quale indica attraverso una finestrella il numero delle volte che il guardablocco ha provveduto a sbloccare artificialmente il proprio istrumento.

Il contatore porta i numeri da 0 sino a 99 ed una volta effettuata la 99^{ma} sbloccatura artificiale immobilizza la levetta di comando del contatore stesso ed interrompe i circuiti della corrispondenza di blocco in modo da rendere necessario l'intervento dell'operaio addetto alla manutenzione degli impianti di blocco.

6) — In ogni posto di blocco elettrico manuale sia su una linea a semplice che a doppio binario, vi sono tanti strumenti di corrispondenza quante sono le sezioni di blocco che fanno capo al detto posto.

Quindi in un posto estremo di una linea vi sarà un solo strumento di blocco, in un posto intermedio vi saranno due strumenti.

7) — La maniglia *M* dell'istrumento può essere collegata colle leve di manovra dei segnali e dei deviatori. Tale collegamento è fatto in guisa che la maniglia dell'istrumento nella sua posizione di bloccato ed alle volte anche in quella di consenso, libera la leva di manovra del segnale, la quale, dopo essere stata rovesciata, non può essere rimessa completamente normale se prima non viene riportata la maniglia nella posizione normale.

Detto collegamento ha lo scopo di obbligare il guardablocco rispettivamente a bloccarsi od a concedere almeno il consenso al posto precedente prima di disporre a via libera il segnale di blocco o quello di protezione delle stazioni, ed a rimettere normale il detto segnale dopo il passaggio del treno.

Sulle linee a semplice binario non è permesso il contemporaneo invio di due treni in direzione opposta sul tratto compreso fra due stazioni atte agli incroci. Ciò perché nelle stazioni le maniglie *M* dei due istrumenti sono collegate con le leve dei segnali di blocco di partenza in modo che quando la maniglia è in posizione di consenso o di bloccato non sia possibile di aprire i segnali. Detti segnali quindi possono essere disposti a via libera solo quando le maniglie dei rispettivi istrumenti trovano in posizione normale. Nei posti di blocco intermedi le maniglie dei due istrumenti di blocco sono collegate fra loro in modo che il guardablocco non può concedere contemporaneamente il consenso ai due posti corrispondenti.

8) — Ogni posto di blocco elettrico manuale è provvisto di telefono o di telegrafo per comunicare coi posti attigui o con le stazioni.

Per l'uso del telefono fra i posti di blocco valgono le norme stabilite all'art. 24 della presente istruzione.

9) — In ogni cabina posto di blocco elettrico manuale deve esservi:

- a) l'orario di servizio dei treni che interessano quel posto;
- b) la tabella dei segnali di corrispondenza di blocco intestata per quel posto;
- c) i piombi e la tenaglia per piombare l'istrumento di corrispondenza;
- d) l'orologio;

19/10/54

e) la lanterna e la bandiera da segnalamento;

f) i petardi;

g) la tromba;

h) gli attrezzi necessari per eseguire la pulizia, l'untura e la piccola manutenzione degli impianti affidati a quel posto;

i) il fascicolo dei mod. M-125 (vedi alleg. 1);

l) il fascicolo dei mod. M-40 b in uso e quello precedentemente ultimato (vedi alleg. N. 2);

m) il registro mod. M-100 b per la corrispondenza telefonica (vedi alleg. N. 3).

10) — Le cabine posto di blocco elettrico manuale che sono anche di manovra di apparati centrali dovranno avere oltre gli oggetti di cui al punto 9, anche gli attrezzi e le pubblicazioni prescritti per tali posti di manovra.

11) — L'orologio esistente in ogni cabina di blocco elettrico manuale dovrà giornalmente essere regolato, all'ora stabilita dalla Divisione I. E. All'uopo il guardablocco, a detta ora chiederà al posto col quale ha comunicazione telefonica di indicargli l'ora.

Il guardablocco, al quale è rivolta la domanda, dovrà subito indicare l'ora segnata dall'orologio di stazione oppure di cabina al richiedente, che potrà così registrare l'orologio della propria cabina in base all'ora indicatagli.

Le comunicazioni telefoniche che vengono scambiate per la registrazione degli orologi devono essere scritte

sull'apposito fascicolo Mod. 100 b con le modalità previste nell'art. 24 (Uso del telefono).

12) — In alcune cabine posto di blocco elettrico manuale l'orologio è munito di apparecchio registratore per il controllo grafico, su speciali rotoli di carta, detti « Zone », delle principali operazioni svolte dai guardablocco e dell'indicazione dei segnali.

13) — Le richieste di consenso devono essere effettuate quando è prossima l'ora di partenza o di transito del treno interessato.

Ogni qualvolta sia previsto il contemporaneo uso del blocco telefonico e di quello elettrico, le operazioni devono essere coordinate in modo che lo scambio dei dispaeci telefonici venga fatto in immediata precedenza alla richiesta e alla concessione del consenso di blocco elettrico.

14) — I guardablocco dei posti intermedi riceveranno dai Dirigenti delle stazioni limitrofe le comunicazioni occorrenti per il loro servizio, previste dal Regolamento per la circolazione dei treni.

ART. 2.

Personale addetto ai posti di blocco elettrico manuale

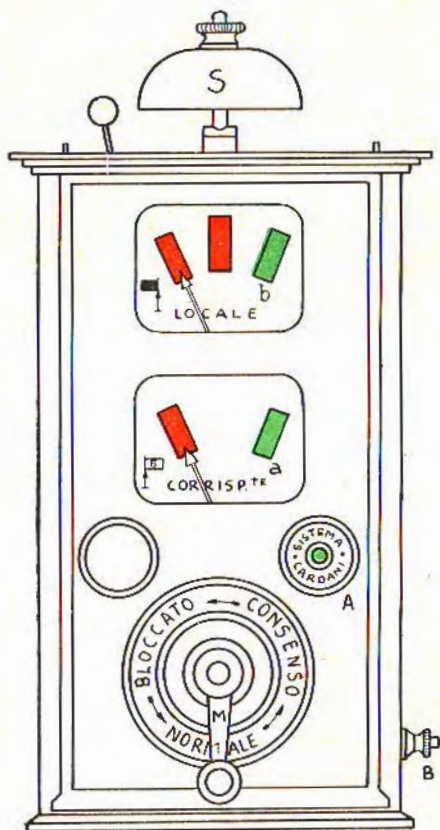
1) — Nessun agente può essere adibito al servizio di guardablocco se non è stato a ciò riconosciuto idoneo in seguito ad apposito esame. L'agente che presta ser-

vizio di guardablocco è tenuto ad osservare il Regolamento sui segnali, la presente Istruzione, l'Istruzione per il servizio dei deviatori e la Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello.

2) — Il guardablocco, durante il proprio turno di servizio, è autorizzato ad allontanarsi temporaneamente dal posto di lavoro, con le modalità appresso indicate e previa chiusura a chiave della porta della cabina, solo per la visita e manovra scambi a lui affidati, per eseguire eventuali accertamenti in caso di anormalità su circuiti di binario e su passaggi a livello, nonché per altri motivi di specifica pertinenza del suo servizio (consegna moduli, ecc.) o per ragioni di forza maggiore.

Prima di lasciare la cabina e dopo il suo rientro in essa il guardablocco deve in tutti i casi informarne i posti corrispondenti con comunicazione telefonica non registrata. La sua assenza, che deve durare il tempo strettamente indispensabile al compimento delle operazioni da svolgere, deve essere limitata, per quanto possibile, ai periodi in cui non sono attesi treni; se ciò non fosse assolutamente possibile il guardablocco deve regolarsi in modo da poter ugualmente effettuare, durante la sua assenza dal posto di lavoro, l'accertamento della coda dei treni attesi.

ISTRUMENTO DI CORRISPONDENZA SISTEMA CARDANI



ART. 3.

Segnali di corrispondenza

1) — I segnali di corrispondenza sono trasmessi da posto a posto a mezzo del pulsatore *P* azionante la suoneria *S* del posto vicino, e si distinguono l'uno dall'altro secondo il numero dei tocchi di campanello e l'intervallo fra di loro.

Detti segnali, ad eccezione del segnale 4 (avviso di transitato), debbono essere ripetuti in segno di inteso dal posto ricevente. Il posto trasmittente non ricevendo il segno di inteso deve trasmettere di nuovo il segnale finché ne ottenga la ripetizione. Ove il posto ricevente non comprenda bene il segnale trasmessogli deve astenersi dal fare qualunque manovra o dal trasmettere segnali, attendendo con ogni attenzione che il posto trasmittente gli ripeta il segnale. Ove poi anche il segnale ripetuto non venga inteso chiaramente, il posto ricevente dovrà domandare spiegazioni per telefono seguendo le norme dell'art. 24 (Uso del telefono).

2) — I segnali di corrispondenza risultano dalla seguente tabella:

N.	Segnale	Significato corrispondente	ANNOTAZIONI
1	••	DOMANDA DI CONSENSO per l'invio di TRENO VIAGGIATORI : su tratto di linea dove non esiste diramazione;	I segnali 1 e 2, per distinguere la specie dei treni, vengono iniziati da una stazione e ripetuti da tutti i posti di blocco successivi.
	••	da una stazione verso un posto di diramazione;	
	•• ••	per la 1ª linea	
•• •• ••	per la 2ª linea		
•• •• ••	per la 3ª linea		
2	•••	DOMANDA DI CONSENSO per l'invio di un TRENO MERCI o di LOCOMOTIVA ISOLATA o di LOCOMOTIVA DI SOCCORSO CON O SENZA CARRI ATTREZZI : su tratto di linea dove non esiste diramazione;	
	•••	da una stazione verso un posto di diramazione;	
	•••	per la 1ª linea	
	••• •••	per la 2ª linea	
	••• ••• •••	per la 3ª linea	

N.	Segnale	Significato corrispondente	ANNOTAZIONI
3	— (Durata 2 secondi)	Concessione del CONSENSO .	Il guardablocco dopo aver ripetuto al posto precedente, in segno di inteso, il segnale 1 o 2, se è in condizioni di poter accordare il consenso richiestogli, deve portare prima la maniglia in posizione di consenso e poi dare il segnale 3.
		BLOCCAMENTO della sezione.	Il guardablocco dopo aver ricevuto dal posto corrispondente il segnale di transitato 4 e dopo aver portato la maniglia in posizione di bloccato deve dare il segnale 3.
4	• • • •	AVVISO che il treno è TRANSITATO regolarmente dal posto.	Il segnale 4 vale qualunque sia la specie del treno inviato e la sua direzione.
5	•• •••	AVVISO che il TRENO spedito è SPEZZATO .	Il segnale 5 si dà in luogo del segnale 4, quando è necessario (vedi art. 12 della presente Istruzione).
6	•••• •	AVVISO che sul binario corrono CARRI IN FUGA (linea a semplice binario).	Il segnale 6 o quello 7 si dà al posto di blocco verso il quale i carri in fuga sono diretti. La direzione da cui provengono i carri in fuga resta individuata dall'Istrumento il cui campanello gli ha dato gli squilli corrispondenti al segnale 6 o 7.
		AVVISO che sul binario dei DISPARI corrono CARRI IN FUGA .	
7	•••• ••	AVVISO che sul binario dei PARI corrono CARRI IN FUGA .	

N.	Segnale	Significato corrispondente	ANNOTAZIONI
8	•• •••• ••	AVVISO che la CIRCOLAZIONE è IMPEDITA.	Il segnale 8 deve essere sempre trasmesso da posto a posto sino alla prossima stazione. Sulle linee a semplice binario deve essere trasmesso in entrambi i sensi. Sulle linee a doppio binario quando entrambi i binari siano interrotti od ingombri deve essere trasmesso nei due sensi, mentre nel caso che sia interrotto od ingombro uno solo dei binari deve essere trasmesso verso il posto da cui provengono i treni che debbono percorrere il binario medesimo.
9	•• ••••	ORDINE di FERMARE il treno che venne inviato e di farlo VISITARE.	
10	•• •••••	DOMANDA DI SOCCORSO DI SOLI UOMINI.	
11	•• ••••• ••	DOMANDA DI LOCOMOTIVA DI SOCCORSO.	Il segnale 10, o 11, o 12 viene dato dopo quello 8 trasmesso con le modalità di cui sopra.
12	•• •••••• ••	DOMANDA DI LOCOMOTIVA DI SOCCORSO CON CARRO ATTREZZI.	
13	••••••••	AVVISO di ritenere ANNULLATO l'ultimo segnale trasmesso.	
14	•• •••• •• ••••••••	AVVISO che L'INGOMBRO È CESSATO.	Il segnale 8 seguito da quello 13.
15	••••••••	L'INCARICATO della ispezione agli istrumenti PROVA IL LORO FUNZIONAMENTO.	

3) — I tocchi di campanello dovranno seguirsi ad intervalli di un secondo l'uno dall'altro; gli intervalli o pause fra i diversi gruppi dovranno essere di tre secondi, e fra un ordine e l'altro dovrà lasciarsi un intervallo di tempo di cinque secondi almeno.

La manovra del pulsatore dovrà essere fatta senza urti e si dovrà appoggiare la palma della mano sul pulsatore stesso, in modo che resti premuto per almeno mezzo secondo.

Fa eccezione il segnale 3 (concessione di consenso) che dovrà essere dato premendo sul pulsatore per almeno due secondi.

Quando si gira la maniglia il pulsatore deve essere lasciato libero senza cioè essere premuto.

4) — Sui tratti di linea, dai quali se ne diramano parecchie altre, dove le segnalazioni di corrispondenza fra posto e posto riuscirebbero troppo lunghe o complicate, possono essere adottati apparecchi sussidiari allo scopo di semplificare le segnalazioni stesse ed ottenere maggiore chiarezza e sollecitudine nella loro trasmissione. In mancanza di tali apparecchi possono essere fissate d'accordo fra la Divisione Movimento e la Divisione I.E. particolari norme per la trasmissione delle accennate segnalazioni fra posto e posto.

5) — La Divisione I.E. deve provvedere a fornire ai singoli posti di blocco la Tabella dei segnali già com-

pletata, nell'intestazione, con le indicazioni relative al Compartimento, alla linea, ed al posto di blocco.

Inoltre deve apporre l'eventuale indicazione del posto di blocco da cui si iniziano i segnali per le linee diramate.

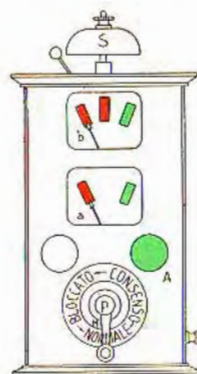
Infine deve provvedere a cancellare il primo significato del segnale 6 se il posto di blocco a cui la tabella è destinata è situato su linea a doppio binario, oppure il secondo significato del segnale 6 ed il segnale 7 se il posto di blocco a cui la tabella è destinata trovasi su linea a semplice binario.

Art. 4.

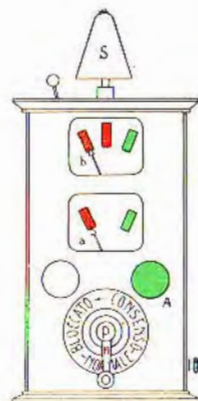
Operazioni per l'entrata di un treno in una sezione di blocco

1) — Il guardablocco del posto 1^o, per esempio, che deve inviare un treno, locomotiva, ecc. nella sezione che termina al posto 2^o, domanda a questo il consenso, premendo, in qualsiasi posizione si trovi la maniglia, il pulsatore, il numero di volte corrispondente al segnale specificato ai nn. 1 e 2 della tabella dei segnali riportata al precedente art. 3, comma 1, secondo che trattasi di treno viaggiatori oppure di treno merci, locomotiva isolata, locomotiva di soccorso con o senza carro attrezzi.

POSTO 1^o

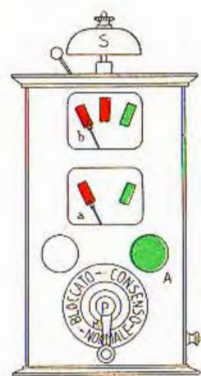


POSTO 2^o

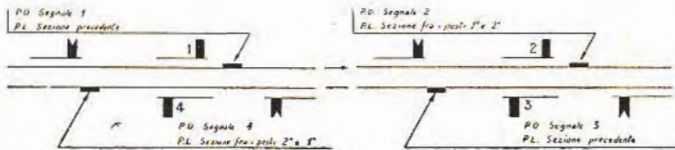
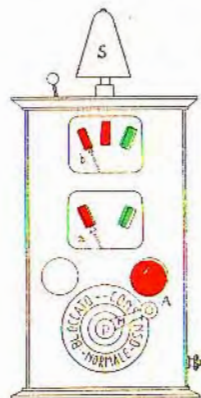


2) — Il guardablocco del posto 2°, in segno di avere inteso, ripete al posto 1° il segnale ricevuto, ed in seguito, sotto l'osservanza delle norme di cui al successivo art. 7, deve anzitutto portare la maniglia nella posizione di consenso (con che l'avvisatore *A* del detto posto 2° che prima mostrava il verde, viene a mostrare il rosso).

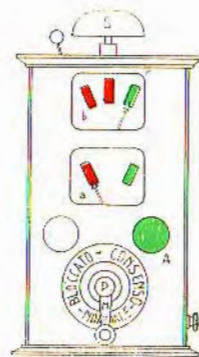
POSTO 1°



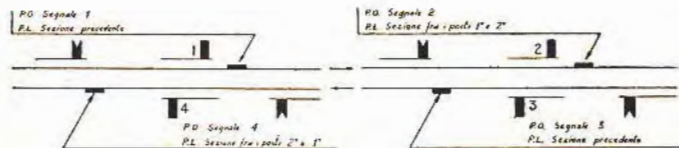
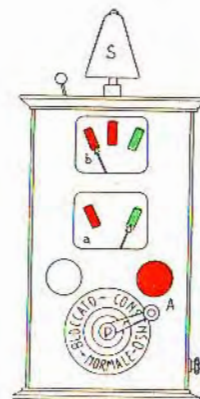
POSTO 2°



POSTO 1°

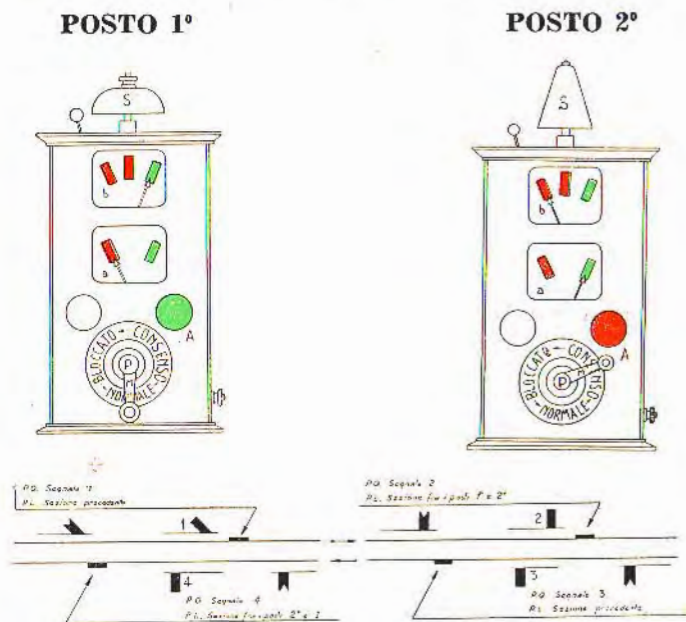


POSTO 2°



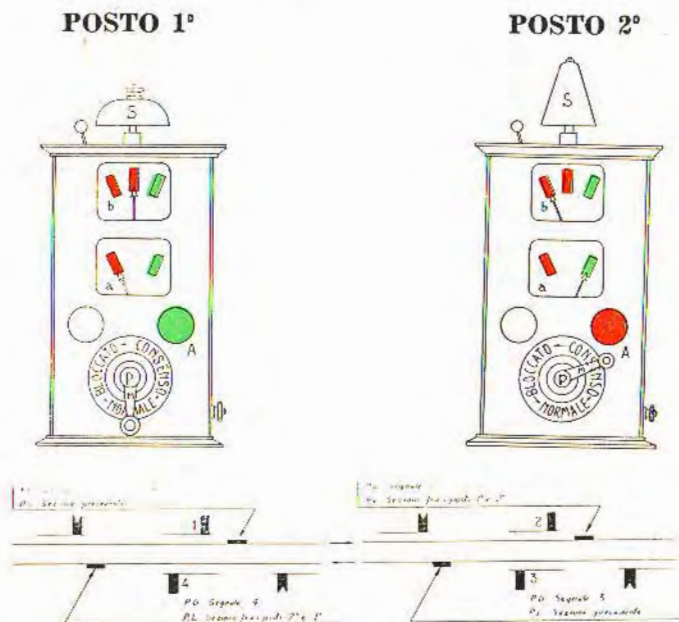
Subito dopo trasmette il segnale 3 della suddetta tabella, dando così il consenso richiesto. Con ciò, l'indice *a* del 2° e l'indice *b* del 1° si porteranno sulla striscia verde mentre il campanello del 1° darà un sol colpo.

3) — Il guardablocco del posto 1° in segno di inteso ripete il segnale 3 al guardablocco del posto 2° e, dopo di ciò, deve disporre a via libera i segnali del treno.



4) — Detto guardablocco del posto 1° dopo essersi assicurato che *tutto* il treno ha oltrepassato *completo* il segnale di 1ª categ. o comunque che non presenti irregolarità tali da richiedere la sua fermata, e dopo essersi accertato che il treno abbia impegnato il pedale di occupazione e che questo abbia regolarmente funzionato

(ciò che può rilevarsi osservando che l'indice *b* sia passato dalla striscia verde a quella rossa intermedia e che i segnali siano passati dalla posizione di via libera a



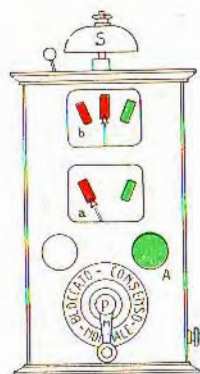
quella di via impedita), ne darà avviso al posto 2° col l'apposito segnale di *transitato* (segnale 4 della suddetta tabella) disponendo subito dopo le leve dei segnali in posizione normale.

Nel caso che al passaggio del treno sul pedale di occupazione l'indice *b* non si spostasse dalla striscia verde

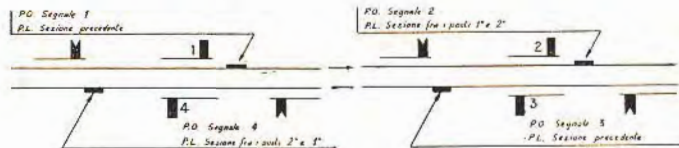
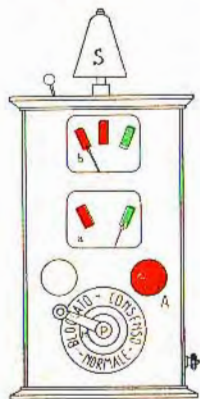
a quella rossa intermedia o il segnale non si disponesse automaticamente a via impedita, il guardablocco trasmetterà egualmente il segnale 4 di transitato e disporrà le leve dei segnali in posizione normale. Dovrà però registrare l'anormalità sul rapporto giornaliero Modulo M-125 sul primo rigo libero e dovrà richiedere l'intervento dell'operaio addetto alla manutenzione del blocco.

5) — Il guardablocco del posto 2° appena ricevuto il segnale 4 di transitato deve **immediatamente** por-

POSTO 1°



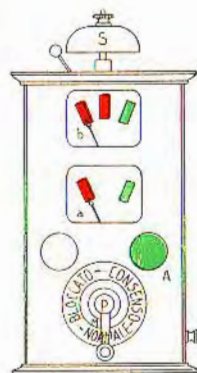
POSTO 2°



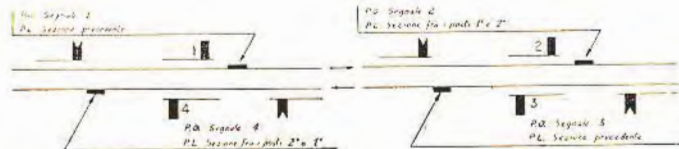
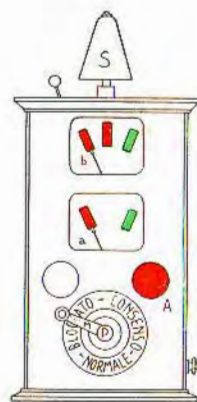
tare la maniglia nella posizione di bloccato e deve trasmettere il segnale di bloccamento della sezione (segnale 3 della tabella anzidetta) per annullare il consenso dapprima concesso.

Con queste operazioni l'indice *a* del 2° e l'indice *b* del 1° si portano nelle rispettive posizioni normali sulla striscia rossa di sinistra.

POSTO 1°



POSTO 1°



E' di somma importanza che la manovra di portare la maniglia dalla posizione di consenso a quella di bloccato venga effettuata non appena si sia ricevuto l'avviso di transitato dal posto da cui il treno proviene, poiché se tale manovra venisse effettuata con ritardo e cioè dopo che il treno fosse passato sul pedale di liberazione, il guardablocco sarebbe obbligato, per poter dare un consenso per un treno successivo, a sbloccarsi artificialmente spiombando il suo istrumento e mettendo cioè questo in condizione da non garantire più la sicurezza dell'esercizio.

E' pure di somma importanza che il guardablocco nel portare la maniglia dalla posizione di consenso a quella di bloccato osservi che l'avvisatore A rimanga rosso. Qualora detto avvisatore passasse all'atto di tale manovra al colore verde, ciò denoterebbe che il circuito di liberazione è guasto e che la liberazione si effettua irregolarmente col portare la maniglia nella posizione di bloccato prima che il treno passi sul pedale di liberazione.

Verificandosi quanto sopra, il guardablocco dovrà astenersi dall'usare ulteriormente l'apparecchio di blocco e dovrà applicare le norme di circolazione previste per il blocco guasto.

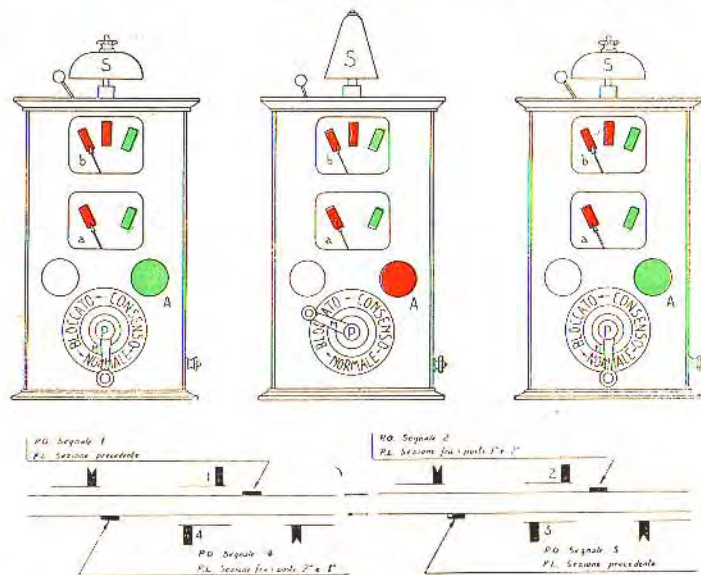
6) — Il guardablocco del posto 2° per inoltrare il treno verso il posto 3° deve, salvo contrarie prescrizioni locali, chiedere a questo il consenso con l'istrumento corrispondente con detto posto 3° solo ed immediata-

mente dopo essersi bloccato con l'istrumento corrispondente col posto 1°, a meno che non trattisi di treni che hanno fermata in corrispondenza al posto, nel qual caso il consenso dovrà essere richiesto solo quando il treno è pronto per la partenza.

POSTO 1°

POSTO 2°

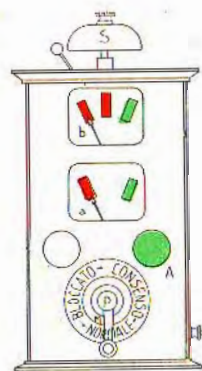
Apparecchio corrispondente col posto 1° Apparecchio corrispondente col posto 3°



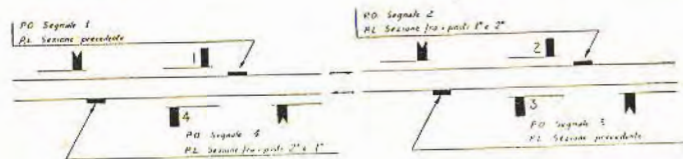
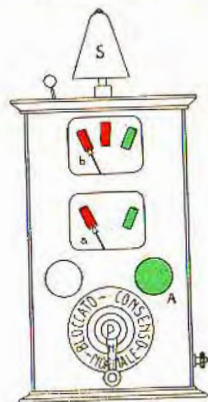
7) — Quando poi il treno passa sul pedale di liberazione della sezione compresa fra i posti 1° e 2°, l'avvisatore A del posto 2° che durante le suddescritte opera-

zioni mostrava il rosso, viene a mostrare il verde avvertendo il guardablocco del posto 2° che la maniglia è liberata. Questa deve allora essere rimessa normale.

POSTO 1°



POSTO 2°



8) — Quando un guardablocco che abbia già chiesto ed ottenuto il consenso per un treno, debba trattenere il treno stesso e farne partire nella stessa direzione un altro per il quale la domanda di consenso debba farsi con un segnale diverso da quello già fatto, il guardablocco stesso deve dare al posto successivo il segnale 13

di *annullato* e quindi il segnale di *domanda di consenso* corrispondente al secondo treno. Il guardablocco del posto corrispondente, senza manovrare la maniglia dalla posizione di *consenso*, ripete l'*annullato* ed il segnale di *domanda di consenso* ultimo ricevuto.

9) — Per inviare un treno dal posto 2° al posto 1° servono gli stessi istrumenti di corrispondenza, ma restano scambiate le operazioni da compiersi, cioè il guardablocco del posto 2° deve eseguire le operazioni che nell'esempio precedente eseguiva il guardablocco del posto 1° e viceversa.

ART. 5.

Ripetizione discordante col segnale dato

Se il guardablocco del posto 2° non ripete esattamente il segnale di corrispondenza fatto dal 1°, questi deve dare immediatamente al 2° il segnale 13 d'*annullato* e dopo averne ricevuto dal 2° la replica deve ripetere il segnale di corrispondenza che aveva dato prima.

ART. 6.

Mancata od irregolare risposta al segnale di transitato

Quando un guardablocco ha trasmesso al posto corrispondente il segnale 4 di *transitato*, e nonostante successive ripetizioni del segnale stesso non riceva il se-

gnale 3° di bloccamento, cioè un colpo di campanello dato con la maniglia in posizione di bloccato (del che si accorge osservando l'indice *b* che non si riporta sulla striscia rossa di sinistra), il detto guardablocco deve domandare spiegazioni per telefono, ed in mancanza di queste, ritenere guasto il blocco ed adottare per il servizio fra i due posti le norme stabilite dall'art. 20 « Guasto dell'istrumento di corrispondenza. Mancato funzionamento del blocco elettrico ».

ART. 7.

Concessione del consenso

1) — Il guardablocco di un posto in linea concede il consenso quando questo gli viene richiesto, sempre però dopo essersi accertato per quanto gli è possibile che nella sezione che deve venire occupata dal treno non si trovino ostacoli, né vi siano anomalie, e naturalmente sempreché la maniglia dell'istrumento con cui egli deve concedere il consenso sia libera.

Sotto l'osservanza delle condizioni predette e quando non abbia ricevuto ordine in contrario dal dirigente, anche il guardablocco di un posto di stazione non manovrato dal dirigente, concede a richiesta il consenso, ma non deve eseguire la manovra a via libera dei segnali di protezione della stazione che in seguito ad ordine del dirigente.

Il guardablocco che per un motivo qualsiasi non possa accordare un consenso richiestogli, deve limitarsi a ripetere in segno di avere inteso il segnale di domanda ed astenersi poi dal concedere il consenso fino a nuova richiesta del posto corrispondente.

Se per una qualunque ragione il dirigente voglia mantenere libera la sezione che fa capo ai segnali di protezione della stazione, dovrà con regolare dispaccio telefonico (1) darne tempestivo ordine al guardablocco.

Il guardablocco confermerà di mantenere libera la sezione oppure avvertirà che la sezione è da ritenersi occupata avendo già dato il consenso (2).

La manovra a via libera dei segnali resta subordinata alle norme stabilite dalla Istruzione per il servizio dei deviatori.

2) — Il guardablocco che, dopo aver chiesto il consenso, riceve solamente il segnale di inteso senza che poi il richiesto consenso gli venga dato, non dovrà ripetere la richiesta se non dopo almeno un minuto dalla precedente, notando sul mod. M-125 le ore delle successive richieste di consenso.

3) — Qualora il guardablocco che ha ricevuto un treno od anche che ha dato il consenso per un treno,

(1) Confermate che vostra sezione è libera. Non date consenso al posto N. . . . fino al mio ordine.

(2) Mia sezione libera, non accorderò consenso al posto N. . . . fino nuovo ordine, oppure: Già accordato consenso al posto N. . .

riceva una successiva domanda per un secondo treno che provenga dalla stessa direzione del primo, oltre ad attendere che questo sia passato sul pedale di liberazione della sezione, deve anche accertarsi che il treno stesso abbia completamente oltrepassato il segnale di 1^a categoria di protezione del posto e che sia transitato dal posto stesso *completo coi segnali di coda*. Solo dopo tali accertamenti egli concederà il consenso richiesto.

ART. 8.

Circolazione dei treni materiali sui tratti di lavoro

Quando un treno materiali (M.L.) debba recarsi sul tratto di lavoro, non si deve fare uso del blocco elettrico manuale, per la corsa su tale tratto, nei seguenti casi:

- il treno materiali debba effettuare un percorso nel senso illegale oppure, sul semplice binario, non raggiunga la stazione successiva a quella di partenza;
- sul tratto di lavoro esistano passaggi a livello collegati con gli impianti di blocco.

Anche quando si faccia uso del blocco elettrico la circolazione sul tratto di lavoro dovrà essere regolata col blocco telefonico da stazione a stazione.

I guardablocco degli eventuali posti di blocco intermedi dovranno sempre essere preventivamente avvisati con dispaccio delle corse dei treni materiali.

Quando il treno materiali abbia circolato senza l'uso del blocco elettrico, la stazione in cui si ricovera detto

treno deve trasmettere all'attigua, comprendente il tratto di lavoro, ed agli eventuali posti di blocco intermedi, il dispaccio di giunto del treno stesso.

La normale circolazione con il blocco elettrico può essere ripristinata solo dopo tale dispaccio.

ART. 9.

Circolazione a binario unico su linea a doppio binario

1) — La circolazione dei treni che percorrono il binario illegale deve essere regolata con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione.

2) — Quando fra le stazioni esistono posti intermedi di blocco elettrico manuale, i rispettivi guardablocco dovranno essere avvisati del servizio a binario unico con apposito dispaccio dalla stazione che inoltra i treni sul binario illegale (1). Quando tale avviso non sia stato possibile, il primo treno che percorre il binario nel senso illegale dovrà arrestarsi ad ogni posto di blocco intermedio non avvisato per consegnare al guardablocco copia del dispaccio stesso.

(1) Tale dispaccio verrà compilato con la formula: « *Binario pari (o dispari) interrotto fra . . . e . . . ; sul tratto stesso tutti i treni percorreranno binario dispari (o pari)* » aggiungendo, se trattasi di interruzione programmata « *con inizio dopo transito treno . . . (oppure: dalle ore . . . e fino alle ore . . .)* ».

Dopo di ciò, i guardablocco si asterranno dal fare ogni manovra degli istrumenti e dei segnali per i treni che percorrono il binario nel senso illegale.

3) — Nel senso legale, invece, la circolazione dei treni dovrà essere regolata oltre che con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione anche con il blocco elettrico manuale; quindi i treni dovranno rispettare i segnali fissi e i guardablocco eseguiranno le manovre consuete.

4) — In deroga alla norma di cui al comma precedente, quando fra due stazioni esistano posti di blocco intermedi è consentito che i treni percorrenti nel senso legale il binario rimasto in esercizio vengano distanziati a mezzo del blocco elettrico, purché questo ed i relativi segnali siano regolarmente efficienti e rispettando le modalità appresso indicate. Il ricorso al sistema di distanziare di cui al presente comma sarà, di norma, limitato ai casi di intensa circolazione nel senso di marcia legale.

Il dirigente della stazione interessata, prima di licenziare, sul tratto ridotto a binario unico, un treno nel senso legale a seguito di altro precedentemente inviato nello stesso senso, deve rivolgersi al dirigente della successiva stazione con il dispaccio:

— « *A distanza di blocco elettrico dal treno... chiedo inviare treno...* ».

Il dirigente che riceve tale dispaccio, ancorché non sia giunto nella propria stazione il treno rispetto al

quale è stata richiesta la via libera, può concedere il proprio benessere con il dispaccio:

— « *A distanza di blocco elettrico dal treno... autorizzo invio treno...* ».

Con la trasmissione di quest'ultimo dispaccio, l'inoltro sul tratto ridotto a binario unico di un treno nel senso illegale resterà vincolato all'arrivo dell'ultimo treno in senso legale per cui si è concessa l'autorizzazione e tale condizione dovrà successivamente risultare nel corrispondente dispaccio di via libera.

I suddetti fonogrammi dovranno essere registrati per esteso sul Mod. M.100/VL.

Il dirigente che ha ricevuto il dispaccio che lo autorizza a licenziare il treno a seguito del precedente provvederà al suo inoltro dopo aver ottenuto il regolare consenso di blocco elettrico dal posto successivo e con l'osservanza di quanto altro stabilito dalle vigenti disposizioni regolamentari.

Della circolazione dei treni che si seguono a distanza di blocco elettrico dovranno essere informati i guardablocco dei posti intermedi a cura del dirigente della stazione che ha ricevuto il benessere.

Qualora, per variazioni nella successione dei treni o per altri motivi, non possa eccezionalmente essere utilizzato un benessere concesso per l'inoltro di un treno a seguito di altro a distanza di blocco elettrico, il dirigente della stazione che ha ricevuto il predetto benessere deve chiederne esplicitamente l'annullamento,

con apposito dispaccio, riceverne conferma e informarne i guardablocco dei posti intermedi.

5) — Dopo la ripresa del servizio normale su entrambi i binari, in aumento al blocco elettrico, deve essere mantenuto il regime del blocco telefonico da stazione a stazione per il primo treno in entrambi i sensi.

6) I posti di blocco intermedi devono essere avvisati della ripresa del normale servizio a doppio binario a cura della stazione che inoltra i treni sul binario riattivato, per mezzo del seguente dispaccio:

« Dalle ore... (o dal treno...) riprendesi servizio normale fra... e... ».

Art. 10.

Circolazione sul tratto di soccorso

1) — Per la circolazione della locomotiva di soccorso devono prendersi accordi fra i Dirigenti delle due stazioni abilitate delimitanti il tratto di soccorso, sul quale non deve farsi uso del blocco elettrico.

2) Tutti i posti di blocco intermedi compresi nel tratto di soccorso devono essere avvisati dalla stazione che inoltra la locomotiva sul tratto stesso, oppure a voce dall'agente di movimento che scorta la locomotiva medesima.

3) — Quando il ricovero del treno con locomotiva di soccorso si effettui secondo il senso di corsa normale del treno stesso, la circolazione della locomotiva e del treno con soccorso dovrà essere regolata tra le due stazioni abilitate con dispacci di blocco telefonico opportunamente completati.

La stazione e i posti di blocco intermedi, la cui maniglia sia in posizione di consenso, sono autorizzati, rispettivamente dopo lo scambio dei dispacci di blocco telefonico o dopo il ricevimento dell'avviso di cui al comma 2, a portare la maniglia stessa in posizione di bloccato, ad annullare il consenso dato e quindi a riportare la maniglia in posizione normale dopo la liberazione effettuata dal treno con locomotiva di soccorso.

La stazione in cui si ricovera il treno con locomotiva di soccorso deve trasmettere all'altra stazione ed ai posti di blocco intermedi il dispaccio di giunto del treno stesso.

La normale circolazione con il blocco elettrico può essere ripresa solo dopo tale dispaccio.

4) — Quando il ricovero del treno si effettui con retrocessione nella stazione precedente, la circolazione della locomotiva e dei treni tra le stazioni abilitate delimitanti il tratto di soccorso, deve essere regolata con dispacci di blocco telefonico. L'uso del blocco elettrico potrà essere ripreso solo dopo il passaggio del primo

treno circolante per l'intero tratto nel senso normale di corsa del treno che ha ricevuto il soccorso.

La stazione che inoltra detto primo treno autorizzerà la stazione limitrofa e i posti di blocco intermedi a portare le maniglie dalla posizione di consenso a quella di bloccato, ad annullare il consenso dato e quindi a riportare le maniglie in posizione normale dopo la liberazione effettuata dal treno stesso.

La ripresa della normale circolazione con il blocco elettrico potrà avvenire solo dopo il ricevimento del dispaccio di giunto di detto primo treno nella stazione che delimita il tratto interessao.

Nel caso di cui al presente comma non è consentita la procedura di cui all'articolo 16 comma 12.

Art. 10bis.

Locomotiva di rinforzo viaggiante con maglia sganciabile

1) — Quando circola un treno con locomotiva di rinforzo viaggiante con maglia sganciabile, ciascuna stazione del tratto interessato, a partire da quella in cui ha inizio il rinforzo, deve darne avviso, prima della partenza del treno, alla stazione successiva ed ai posti di blocco intermedi con il dispaccio:

« *Treno... partirà con spinta sganciabile* » ed eventualmente « *fino al Km....* ».

Le stazioni ed i posti di blocco intermedi devono confermare alla stazione precedente con il dispaccio.

« *Inteso treno... con spinta sganciabile* » ed eventualmente « *fino al Km...* ».

Il treno rinforzato con locomotiva sganciabile deve portare la doppia segnalazione di coda prevista dal Regolamento sui segnali.

Gli avvisi di cui sopra non occorrono per i treni ordinari normalmente spinti con locomotiva sganciabile viaggiante da stazione a stazione indicati nell'orario di servizio.

Quando uno dei treni anzidetti dovesse partire senza spinta, la stazione interessata deve darne avviso alla stazione attigua ed ai posti di blocco intermedi con il dispaccio:

« *Treno... partirà senza spinta* ».

Se non è stato possibile trasmettere il dispaccio di cui sopra, al treno stesso deve essere prescritta fermata in corrispondenza ai posti di blocco non potuti avvisare e, occorrendo, nella stazione successiva e il capotreno deve informare i guardablocco e quel dirigente della mancanza di rinforzo.

2) — Quando la spinta abbandona il treno in linea, la stazione in cui rientra la locomotiva di spinta deve comunicare l'avvenuto ricovero alla stazione limitrofa ed ai posti di blocco intermedi con il dispaccio:

« *Spinta treno... ricoverata* ».

Le stazioni ed i posti di blocco intermedi interessati non devono richiedere né concedere consensi per altri treni viaggianti sul binario percorso dal treno spinto, fino a quando non sia stato confermato l'avvenuto ricovero della locomotiva di spinta.

ART. 11.

Linea ingombra

1) — Quando il guardablocco è avvertito di una anomalia accaduta sulla linea (come treno fermo, frana, rottura di rotaia, alluvione, carri fermi in linea, ecc.) che impedisce il transito dei treni, deve fare il segnale 3 con le modalità indicate in corrispondenza al segnale stesso nelle annotazioni della tabella dei segnali di corrispondenza e darà per telefono tutte le notizie che possono interessare, o direttamente al proprio dirigente se si tratta di posto di stazione, oppure al dirigente della stazione più vicina se si tratta di posto intermedio.

2) — Nel caso di un treno fermo ad un segnale di blocco, se il guardablocco è in attesa di un consenso già richiesto e se gli impianti di blocco funzionano regolarmente dalle due parti, non occorre che egli prenda alcuna iniziativa per la protezione del treno fermo: se

invece detti impianti non funzionano regolarmente, il guardablocco deve immediatamente avvertire il capotreno perché provveda alla protezione a distanza del treno fermo come è prescritto dal « Regolamento sui segnali ».

ART. 12.

Treno spezzato o dimezzato

1) — Quando un guardablocco, pure scorgendo i fanali di coda, si accorge che il treno transitante dinanzi al suo posto è spezzato, deve dare al vicino, nella direzione del treno, il segnale 5 invece del segnale 4.

2) — Il guardablocco che riceve il segnale 5 dovrà eseguire immediatamente tutte le operazioni necessarie per l'inoltro della prima parte del treno e poi dovrà porre in opera tutti i mezzi che sono a sua disposizione per arrestare la seconda parte.

3) — Quando però il treno sia stato dimezzato per necessità, il guardablocco ne sarà avvisato dal capotreno secondo quanto è prescritto nel « Regolamento sui segnali » ed in tal caso trasmetterà nella direzione del treno il normale segnale 4 di *transitato*, e nella direzione da cui il treno proviene, il segnale 8 di *avviso della circolazione impedita*. Informerà poi telefonicamente il posto successivo che il treno è stato dimezzato.

ART. 13.

Treno con segnali di coda imperfetti o mancanti

Il guardablocco che non scorge in coda ad un treno di giorno la tabella a striscie bianche e rosse alternate e di notte la luce dei fanali, pur trasmettendo il segnale di *transitato*, dovrà con regolare dispaccio telefonico dare ordine al guardablocco successivo di accertarsi se il treno sia completo, astenendosi dall'accordare al posto precedente il consenso per un altro treno fino a che non abbia avuta con dispaccio telefonico conferma dal posto successivo che il treno, del quale non ha scorto la coda regolare, è transitato completo dal suo posto.

Se invece riceve risposta che al treno manca la coda, trasmetterà al posto precedente il segnale 8 di *avviso che la circolazione è impedita*.

Nel caso in cui il telefono non funzionasse, il guardablocco che non ha la certezza che il treno sia transitato completo dal suo posto, alla richiesta di consenso per un treno susseguente, deve astenersi dal fare qualunque manovra con l'istrumento, mentre il posto che ha richiesto il consenso di blocco, constatato che questo non gli viene accordato, dovrà considerare guasto il blocco e regolarsi come all'art. 20 (comma 5).

ART. 14.

Carri in fuga

1) -- Il guardablocco che si accorge di carri che sono in fuga deve fare il segnale 6 o 7 nella direzione della corsa dei carri stessi e deve tentare poi di porre in opra tutti i mezzi possibili per arrestare i carri in fuga.

2) — Il guardablocco che riceve il segnale 6 o 7 deve fare proseguire il segnale stesso, e poscia deve porre in opera tutti i mezzi che sono a sua disposizione per arrestare i carri in fuga. Se però la sezione dalla parte dalla quale provengono i carri in fuga è occupata da un treno che viaggia nello stesso senso, provvederà anzitutto e d'urgenza alle operazioni per l'inoltro del treno stesso.

ART. 15.

Domanda di soccorso

1) — Il guardablocco che riceve il Mod. M.40-a emesso dal Capo treno per la richiesta del soccorso di locomotiva oppure di locomotiva con carro attrezzi deve anzitutto trasmettere, se non vi ha già provveduto, il segnale 8 di *avviso che la circolazione è impedita*, con le modalità prescritte dalla tabella e quindi, in confor-

mità alla richiesta, il segnale 11 oppure 12 nella direzione della stazione, non disabilitata dal servizio movimento, più vicina al treno che attende il soccorso. Subito dopo trasmetterà telefonicamente la richiesta stessa nella medesima direzione con le modalità prescritte nell'art. 24, ripetendo testualmente le parole scritte nel modulo.

Nel caso che per guasto od altro impedimento non potesse trasmettere telefonicamente la richiesta di soccorso, il guardablocco dopo dati i segnali prescritti a mezzo dell'apparato di corrispondenza farà proseguire il Mod. M40-a verso la più vicina stazione o posto di blocco.

2) — Il guardablocco del posto corrispondente che riceve il segnale 11, di *locomotiva di soccorso*, oppure 12 di *locomotiva di soccorso con carro attrezzi*, se in servizio ad un posto intermedio deve fare proseguire gli stessi segnali e successivamente, con le formalità prescritte, la conferma telefonica del chiesto soccorso; se in servizio invece ad un posto di stazione, non manovrato dal dirigente, dovrà informare immediatamente questi dei segnali di corrispondenza ricevuti e quindi ripetergli la conferma parola per parola.

3) — Il guardablocco, al quale perviene domanda di soccorso di soli uomini, trasmetterà il segnale 10 nella direzione dalla quale ritiene di avere più prontamente il soccorso; il guardablocco del posto corrispondente se non può provvedere farà proseguire il segnale.

ART. 16.

Sbloccamento artificiale dell'istrumento di corrispondenza e sua ripiombatura

1) — Gli istrumenti di corrispondenza provvisti del bottone di sbloccamento, di cui al comma 5, punto f) dell'art. 1°, devono essere sempre piombati.

2) — Quando il guardablocco, nei casi previsti, abbia la necessità di sbloccare artificialmente l'istrumento di corrispondenza deve fare le operazioni specificate nell'art. 1 (comma 5, punto f).

3) — Ogni volta che sia stato necessario ricorrere allo sbloccamento artificiale dell'istrumento di corrispondenza, il guardablocco provvederà subito alla ripiombatura dell'istrumento mediante i piombi speciali che ha in consegna in numero determinato per ogni posto di blocco d'accordo tra le Divisioni Movimento e I.E.

4) — Il guardablocco dovrà ogni volta fare annotazione sul Mod. M.125 dell'avvenuta spiombatura e successiva ripiombatura provvisoria usando la seguente formula:

« Ore... spiombato istrumento di blocco corrispondente con... per (indicare il motivo)... Ripiombato ore... con piombo n.... ».

5) — I posti di blocco dovranno, con le modalità che verranno prescritte dagli Uffici locali, fare tempe-

stivamente la richiesta dei piombi alla Divisione I.E., la quale rivede i rapporti giornalieri Mod. M-125 e dovrà provvedere a reintegrare di mano in mano la scorta dei piombi stabilita per ogni posto e di cui al comma 3).

6) Presentandosi la necessità di liberare artificialmente la maniglia dell'istrumento di corrispondenza, il guardablocco che fosse rimasto privo di piombi speciali dovrà astenersi dallo spiombare l'istrumento stesso e considerare guasto il blocco, adottando, per la circolazione dei treni, le norme stabilite dall'art. 20.

7) — I guardablocco che hanno il proprio istrumento munito della leva di sbloccamento e relativo contatore descritti al comma 5, punto f) dell'art. 1 dovranno, ogni volta che procedono alla manovra di detta leva e quindi allo sbloccamento artificiale, fare, analogamente a quanto è stabilito al precedente comma 4, annotazione sul rapporto giornaliero Mod. M-125 dell'ora in cui hanno effettuato tale sbloccamento, specificando chiaramente i motivi per cui hanno ritenuto di dover procedere allo sbloccamento artificiale, ed inoltre prendere nota del numero che appare alla finestrella del contatore.

Detti guardablocco devono provvedere in tempo utile a chiamare l'operaio addetto alla manutenzione degli impianti di blocco per rimettere a zero il contatore, allo scopo di evitare che giunti alla 99^{ma} sblocca-

tura artificiale resti interrotto il funzionamento del blocco elettrico.

8) — *L'inosservanza delle disposizioni di cui ai commi 1, 3, 4, 6 e 7 del presente articolo, anche quando non siano derivate conseguenze dannose, sarà ritenuta irregolarità che avrebbe potuto recare pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio.*

9) — Gli operai addetti alla manutenzione del blocco ogni volta che provvedono ad aprire l'istrumento di blocco per riportare a zero il contatore devono fare annotazione sul Mod. M-125 del giorno e dell'ora in cui hanno provveduto a tale operazione firmando l'annotazione stessa. Il guardablocco di servizio controfirmerà in segno di aver presa visione di tale annotazione.

10) — Detti operai, anche quando non siano espressamente chiamati per provvedere a riportare a zero il contatore, devono effettuare tale operazione ogni volta che abbiano occasione di trovarsi in un posto di blocco per la manutenzione degli impianti a loro affidati, provvedendo a farne annotazione sul Mod. M-125, a firmarla ed a farla controfirmare secondo quanto è specificato al precedente comma 9).

11) — E' fatto espresso obbligo agli operai della manutenzione dopo ogni visita agli istrumenti di blocco, che abbia resa necessaria la spiombatura, di provvedere alla loro ripiombatura usando dei piombi che ha in consegna il guardablocco e facendone annotazione sul Mod. M-125.

23/1967

Il guardablocco di servizio controfirmerà in segno di aver presa visione di tale annotazione.

12) — Nel caso in cui, su linea a semplice binario, venga stabilito uno spostamento di incrocio dopo che era già stato concesso il consenso di blocco elettrico per il treno che viene invece trattenuto, dovranno osservarsi le seguenti modalità.

a) Perfezionato, nei modi prescritti, lo spostamento di incrocio, la stazione che aveva richiesto ed ottenuto il consenso di blocco elettrico chiederà con regolare dispaccio alla stazione corrispondente di annullare « *per spostamento di incrocio* » il consenso stesso. Il dirigente di quest'ultima stazione annullerà allora il consenso dato, portando la maniglia dell'istrumento di blocco nella posizione di « *bloccato* » e premendo il pulsante in tale posizione. Qualora fra le due stazioni vi sia un posto di blocco intermedio, la richiesta di annullamento verrà invece fatta a detto posto, estendendo la comunicazione alla stazione successiva. Detto posto a sua volta, dopo annullato il consenso dato, inoltrerà, all'occorrenza, con la stessa procedura analoga richiesta alla stazione successiva.

b) Dopo l'annullamento del consenso le stazioni e posti interessati riporteranno normali le maniglie degli istrumenti di blocco, previa liberazione artificiale della maniglia di concessione del consenso, da registrare nel modo prescritto.

c) La stazione che deve inoltrare il primo treno si procurerà quindi il consenso telefonico dalla stazione successiva nonché subito dopo il consenso di blocco elettrico da quest'ultima o dall'eventuale posto di blocco intermedio.

d) Per i treni successivi si tornerà al normale esercizio con il blocco.

ART. 17.

Mancato funzionamento del segnale di blocco

1) — Se per un qualsiasi motivo il guardablocco di un posto intermedio o di un posto di stazione, nella quale non sia in servizio il dirigente il movimento, pure avendo ricevuto dal posto corrispondente il regolare consenso di blocco elettrico (del che egli si accorge osservando l'indice *b* che si è portato sulla striscia verde) non può disporre a via libera il segnale di blocco, egli deve darne avviso con Mod. M-40b (1) al macchinista del treno fermo al segnale di blocco esponendo poi dalla cabina il segnale verde a mano e mantenendolo sino a che tutto il treno sia transitato.

(1) Il guardablocco compilerà il mod. M-40b nelle sue due parti cancellando quanto non occorre del punto 1, nonché i punti 3, 5 ed eventualmente 4 e completando o cancellando, all'occorrenza, il punto 2 e lo consegnerà al macchinista.

2) — *Sussequentemente* ne darà avviso per telefono alla precedente stazione la quale provvederà a dare ai treni che seguono il treno suddetto nello stesso senso la prescrizione (2) che il segnale di blocco ~~blocco~~ di quel posto intermedio non può essere disposto a via libera e quindi che devono rispettare solamente i segnali a mano fatti dalla cabina.

3) — La stazione stessa provvederà a chiamare subito l'operaio addetto alla manutenzione del blocco.

4) — Il guardablocco in tali casi dovrà tenere esposto costantemente il segnale rosso a mano e dovrà sostituirlo con quello verde solamente quando si sia assicurato, osservando l'istrumento di corrispondenza, che il posto successivo gli ha concesso il consenso di blocco.

Egli dovrà inoltre fare annotazione sul Mod. M-125 dei treni che avrà licenziati col segnale a mano.

O.S. 34/70
5) — Se si tratta di un posto di blocco in stazione nella quale sia in servizio un dirigente, spetta a questo di dare con Mod. M.7 i necessari avvisi ai treni che devono partire a segnale di blocco disposto a via impedita, come è stabilito dal Regolamento per la circolazione dei treni.

In tali casi il dirigente dovrà accertarsi mediante la personale osservazione dell'istrumento di blocco che il posto di blocco verso cui il treno è diretto ha effettivamente concesso il consenso, oppure mediante il ricevimento dal guardablocco di un regolare dispaccio telefonico.

(2) Segnale Posto di Blocco n. . . . guasto a via impedita. Proseguite rispettando segnale a mano esposto dal guardablocco.

Solo dopo tale accertamento il dirigente potrà licenziare il treno.

6) — Nelle linee a semplice binario, verificandosi l'anormalità di cui al precedente comma I, il guardablocco ed il dirigente, oltre ad accertare che esiste il consenso di blocco del posto successivo, osservando che l'indice *b* si è spostato sulla striscia verde, devono assicurarsi che la maniglia dell'istrumento di blocco sul quale viene fatta l'osservazione del consenso, si trovi nella posizione normale.

ART. 18.

Mancata liberazione della maniglia dell'istrumento di corrispondenza

1) — Quando un guardablocco si accorge che dopo il passaggio del treno sul pedale di liberazione l'avvisatore *A* resta rosso e di conseguenza la maniglia *M* dell'istrumento resta legata nella posizione di bloccato, egli deve disporre il segnale di blocco a via impedita e quindi deve sbloccarsi artificialmente .

2) — Nel caso in cui il guardablocco dopo essersi accertato che tutto il treno ha oltrepassato *completo* il segnale di blocco, non ha poi modo di accertarsi che il treno sia anche passato sul pedale di liberazione, egli, quando avesse ricevuto una nuova domanda di consenso dal posto precedente, dovrà astenersi dallo sbloccarsi

subito artificialmente, e dovrà prima ripetere tale domanda al posto susseguente, e solo dopo ottenuto da questo il consenso egli si sbloccherà artificialmente concedendo poscia il consenso che gli è stato richiesto dal posto precedente.

In tal modo si evita che il guardablocco si sblocchi quando, contrariamente a quanto egli poteva supporre, il treno non sia transitato sul pedale di liberazione.

3) — Nel caso poi del tutto anormale in cui il guardablocco non sia certo che il treno che attendeva sia transitato dal suo posto, egli, quando riceva una nuova domanda di consenso, dovrà astenersi dal fare qualunque manovra con gli strumenti e dovrà invece chiamare col telefono il posto richiedente il consenso, ed ottenuta risposta scrivere e dettare parola per parola il seguente fonogramma:

*« Inviato treno a segnali a via impedita ad ore....
(10 minuti dopo l'ora di richiesta del consenso) con
prescrizione di viaggiare con marcia a vista »* (1).

Anche nel caso in cui il telefono non funzionasse, il guardablocco a cui spetta di iniziare la comunicazione telefonica secondo quanto è detto al precedente capoverso, deve astenersi dal fare qualunque manovra

(1) Il guardablocco richiedente il consenso compilerà il mod. M.40b nelle sue due parti cancellando i punti 1 e 5 ed eventualmente 4, completando il punto 3 e completando o cancellando, all'occorrenza, il punto 2 e lo consegnerà al macchinista.

con l'istrumento mentre il posto che ha richiesto il consenso di blocco, constatato che questo non gli viene accordato, dovrà considerare guasto il blocco e regolarsi come al comma 5 del successivo art. 20.

ART. 19.

Anormale funzionamento degli indici degli istrumenti di corrispondenza

1) — Se un guardablocco si accorge che l'indice *b* del suo istrumento si porta sulla striscia verde, ossia si accorge di aver ricevuto un consenso senza che abbia previamente chiesto il consenso stesso, deve astenersi dall'usarne, invierà il segnale I3 di *annullato* al posto corrispondente e non dovrà chiedere un consenso se prima l'indice *b* non si sarà portato decisamente sulla striscia rossa estrema. Se ciò non avvenisse dovrà regolarsi come se l'istrumento fosse guasto.

Nello stesso modo dovrà regolarsi se il consenso pur essendo stato da lui richiesto gli giunga dopo alquanto tempo e senza sua nuova domanda.

2) — Parimenti quando un guardablocco si accorge che l'indice *a* del suo istrumento si porta sulla striscia verde senza che egli abbia pulsato con la maniglia in posizione di consenso, deve immediatamente trasmettere col pulsatore il segnale 3 con la maniglia nella

posizione di normale o di bloccato affine di impedire che il posto corrispondente usi dell'eventuale consenso per licenziare un treno.

ART. 20.

Guasto dell'istrumento di corrispondenza Mancato funzionamento del blocco elettrico

1) — Allorché per guasti avvenuti, due posti sono nella impossibilità di servirsi dell'istrumento di corrispondenza, o per un motivo qualsiasi un posto non riceve da quello susseguente neppure il segnale di inteso in risposta alle sue domande di consenso e qualora fra i due posti funzioni il telefono, i segnali di corrispondenza 5-6-7-8-9-10-11 e 12 dovranno essere trasmessi telefonicamente. Il segnale 14 invece dovrà essere trasmesso con regolare dispaccio telefonico (1).

2) — Nelle condizioni di cui sopra il consenso di blocco dovrà essere in un primo tempo sostituito col giunto telefonico secondo le norme seguenti.

Il guardablocco del posto 1^o, per esempio, si rivolge al Dirigente della stazione che ha inviato il treno per il quale il blocco elettrico è da considerare guasto e lo avvisa con dispaccio del mancato funzionamento del

blocco, richiedendogli inoltre di precisare la successione effettiva dei treni. Detto Dirigente notificherà con dispaccio tale successione sia al posto richiedente che agli altri posti di blocco intermedi interessati.

Successivamente il guardablocco del posto 1^o, seguendo le norme stabilite dall'art. 24 (Uso del telefono) chiama al telefono il posto 2^o, ed ottenuta risposta, scrive e detta parola per parola il seguente dispaccio:

A) Ultimo treno pari (o dispari) . . . (numero del treno) transitò alle ore . . . Date suo giunto per telefono . . . (Nome di chi parla).

Il guardablocco del posto 2^o, se quel treno non è ancora passato completo dal suo posto, scrive e detta al posto 1^o il seguente dispaccio:

B) Ultimo treno pari (o dispari) . . . (numero del treno) ancora in sezione. Trattene treno seguente (Nome di chi parla).

e quando il treno transiterà chiamerà al telefono il posto 1^o dettandogli e scrivendo il seguente dispaccio:

C) Ultimo treno pari (o dispari) . . . (numero del treno) transitato (o giunto) alle ore . . . (Nome di chi parla).

Il guardablocco del posto 2^o se, quando riceve il dispaccio A) del posto 1^o, vide già transitare completo il treno indicato, risponde subito col dispaccio C), indicando l'ora riportata sul suo modulo M.125.

Se il posto 2^o è un posto di blocco intermedio, l'agente ivi in servizio, nel caso in cui non sia certo

(1) Ingombro fra . . . e . . . cessato.

dell'individuazione dell'ultimo treno che ha circolato dal posto 1° al proprio posto col blocco elettrico, dovrà, prima di trasmettere al posto 1° il dispaccio formula C), farsi dare il giunto del treno stesso dalla successiva stazione abilitata.

Sulle linee a semplice binario il guardablocco, che debba far proseguire un treno senza il blocco elettrico dopo che dal proprio posto è transitato altro treno in direzione opposta, deve chiedere al posto successivo consenso telefonico con il dispaccio formula D):

D) *Date consenso, treno . . .*

Il posto al quale è stata richiesta la via

3) — Dopo ricevuto il giunto od il consenso telefonico il guardablocco consegnerà al macchinista il Modulo M-40 *b* (2) per avvisarlo di proseguire col segnale di blocco disposto a via impedita e poscia esporrà il segnale verde dalla cabina mantenendolo sino a che tutto il treno sia transitato. E così ripeterà per i treni successivi.

4) — (Soppresso).

5) — In caso di contemporaneo guasto al telefono il guardablocco dovrà in un primo tempo lasciare prose-

(2) Il guardablocco compilerà il mod. M.40b nelle sue due parti cancellando quanto non occorre del punto 1, nonchè i punti 3, 5 ed eventualmente 4, completando o cancellando, all'occorrenza, il punto 2.

guire i treni, a segnali chiusi solo a 20 minuti di distanza uno dall'altro.

Egli preserverà al macchinista del primo treno che mancando la via libera deve viaggiare con marcia a vista fino al posto di blocco o stazione successivi di cui rispetterà i segnali e avvisare la prima stazione che incontra del mancato funzionamento del blocco elettrico e del telefono; all'uopo il guardablocco consegnerà al macchinista il mod. M.40 *b* (3) da recapitarsi alla detta stazione.

Per i treni successivi al primo, il guardablocco ripeterà ai rispettivi macchinisti le stesse prescrizioni date al primo treno, esclusa quella di avvisare la prossima stazione; all'uopo il guardablocco consegnerà al macchinista il mod. M.40 *b* opportunamente completato (4).

6) — Il Dirigente il movimento, appena ricevuto l'avviso telefonico di cui al comma 2) o l'avviso con Mod. M.40 *b* di cui al comma 5) prenderà accordi con l'altra stazione interessata affinché tra le due stazioni

(3) Il guardablocco compilerà il mod. M.40-b nelle sue due parti, cancellando i punti 1 ed eventualmente 4, completando le indicazioni dei punti 3 e 5 e completando o cancellando, all'occorrenza, il punto 2.

(4) Il guardablocco compilerà il mod. M.40-b nelle sue due parti cancellando i punti 1 e 5 ed eventualmente 4, completando le indicazioni del punto 3 e completando o cancellando, all'occorrenza, il punto 2.

la circolazione in ambedue i sensi sia regolata con il blocco telefonico ed avutane conferma provvederà ad avvisare di ciò i posti di blocco interessati (5) con dispaccio od a mezzo di modulo M.40 inviato con treno opportuno. In caso di guasto di tutte le telecomunicazioni l'inoltro dei treni dovrà essere regolato con le norme all'uso previste dal Regolamento per la circolazione dei treni.

7) — Il Dirigente inoltre provvederà immediatamente ad avvertire del guasto l'operaio addetto alla manutenzione del blocco.

8) — Soppresso.

9) — I guardablocco, ricevuto l'avviso di cui al precedente comma 6, cesseranno di richiedere il giunto telefonico di cui al comma 2 o di distanziare i treni a 20 minuti come al comma 5 e lasceranno transitare i treni stessi esponendo il segnale verde dalla cabina.

10) — Soppresso.

11) — Tutti i treni verranno fermati nelle stazioni interessate e avvisati dai dirigenti con mod. M.5 che il blocco elettrico non funziona e che i treni stessi incontreranno determinati segnali di blocco che non do-

(5) « Circolazione treni fra . . . e . . . con inizio dal treno (o dai treni) . . . viene regolata col blocco telefonico. Treni avvisati. Esponete segnale verde dalla cabina ».

vanno rispettare. I treni non potranno mai essere esonerati dal rispetto dei segnali di cui all'art. 49 comma 3 del Regolamento segnali.

12) — Quando i due posti di blocco corrispondenti sono stazioni o posti di movimento, il dirigente che per primo si accorge del mancato funzionamento del blocco elettrico deve provvedere subito a prendere accordi per istituire il regime del blocco telefonico. Provvederà inoltre ad avvertire i singoli treni del mancato funzionamento del blocco elettrico, secondo quanto è indicato al precedente comma 11) ed a chiamare l'operaio addetto alla manutenzione del blocco.

13) — Il Dirigente di una delle due stazioni fra le quali si è verificato il mancato funzionamento del blocco elettrico, quando riceve dall'operaio incaricato delle riparazioni l'avviso scritto che il funzionamento del blocco elettrico è tornato normale, deve avvertirne, con dispaccio, l'altra stazione interessata.

I dirigenti delle stazioni limitrofe al tratto in cui il blocco elettrico è stato ripristinato potranno avvertire della riattivazione i posti di blocco intermedi e riprendere la circolazione col blocco elettrico solo dopo aver trasmesso (o ricevuto) il giunto dell'ultimo treno, o, sulle linee a doppio binario, dell'ultimo treno in ciascun senso, che ha circolato durante il periodo del guasto.

ART. 21.

Anormale inoltra di un treno in una sezione di blocco

1) — Se un guardablocco si accorge che un treno si inoltra nella sezione di blocco che ha origine al suo posto senza che abbia ottenuto il consenso, deve avvertire telefonicamente del fatto il posto corrispondente ed astenersi dal chiedere il consenso o da fare altri segnali di corrispondenza sino a quando abbia avuto conferma che il treno ha oltrepassato il detto posto.

2) — Se un guardablocco che non ha dato il consenso al posto attiguo per l'invio di un treno, si accorge o riceve avviso telefonico che questo si è invece inoltrato nella sezione che termina al suo posto, deve portare subito la maniglia dell'istrumento nella posizione di bloccato, premendo il pulsatore in quest'ultima posizione; deve poscia esporre segnale a mano di arresto al treno e provvedere infine a farlo proseguire con le consuete norme. Alle eventuali richieste del posto richiedente, deve limitarsi a dare il segnale d'inteso, concedendogli il consenso soltanto dopo che il treno abbia liberata la sezione.

Nel caso poi che il treno che si inoltra irregolarmente viaggiasse in direzione contraria ad altro treno, pel quale fosse stato accordato consenso, e sullo stesso binario, il guardablocco disporrà immediatamente a via im-

pedita i segnali del suo posto, quindi correrà incontro al treno che si inoltra irregolarmente cercando con ogni mezzo di arrestarlo.

ART. 22.

Passaggi a livello protetti da segnali di blocco o chiusi su annuncio con segnalazione elettrica d'inteso

1) — Quando un passaggio a livello è protetto dal segnale di un posto di blocco elettrico e la chiusura del passaggio a livello stesso non è comandata da detto posto, su tale segnale agisce, di regola, direttamente o per il tramite del consenso di blocco elettrico concesso dal posto corrispondente, anche apposito consenso elettrico dato dal guardiano che ha in consegna il passaggio a livello.

2) — Quando un passaggio a livello a valle del posto di blocco deve essere chiuso su annuncio con segnalazione elettrica d'inteso, il guardablocco trasmette al posto di custodia del passaggio a livello l'annuncio dell'approssimarsi del treno. L'annuncio deve essere dato nell'imminenza della partenza o del transito di ogni treno con le modalità fissate dalle norme di esercizio del posto di blocco.

Successivamente il posto di blocco riceve dal posto di custodia del passaggio a livello la segnalazione elettrica d'inteso che agisce sul segnale di blocco.

3) — Nella situazione d'impianto di cui ai precedenti comma 1 e 2 l'agente di servizio al posto di blocco elettrico, che autorizza il proseguimento di un treno dal segnale disposto a via impedita, per una qualsiasi causa, deve prescrivere al treno stesso marcia a vista in corrispondenza del passaggio a livello protetto dal detto segnale o chiuso su annuncio con segnalazione elettrica d'inteso (1). Poscia esporrà il segnale verde a mano mantenendolo sino a che sia transitato tutto il treno.

(1) Per i posti di blocco intermedi il guardablocco compierà il mod. M.40b nelle sue due parti, cancellando quanto non occorre del punto 1, nonchè i punti 3, 5 ed eventualmente 4 e completando il punto 2.

In tal caso il guardablocco, prima di disporre a via libera il segnale, consegnerà al macchinista il mod. M.40b completando opportunamente il punto 2 e depennando tutte le altre prescrizioni.

4) — Per la circolazione dei treni sui tratti comprendenti passaggi a livello protetti da segnale di blocco o chiusi su annuncio con segnalazione elettrica d'inteso dovranno inoltre osservarsi le norme contenute nella Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello.

Art. 23.

Rapporto giornaliero - Chiamata degli operai

1) — La Divisione I.E. deve verso la fine di ogni mese far pervenire ai singoli posti di blocco un fascicolo composto di tanti moduli M-125 quanti sono i giorni del mese successivo, per la compilazione del *rapporto giornaliero*.

Ognuno dei detti moduli dovrà portare il timbro dell'ufficio stesso, l'indicazione del posto di blocco a cui è destinato e quella del giorno in cui il modulo deve poi essere compilato.

2) — Il guardablocco, nel compilare il rapporto giornaliero Mod. M-125, deve attenersi alle seguenti prescrizioni:

a) le scritturazioni si devono fare con inchiostro ed in caso di sbaglio non si debbono raschiare né far scomparire; ma devono essere annullate in modo che riesca facile di leggere le parole e le cifre errate;

b) non debbonsi lasciare righe in bianco;

c) l'indicazione delle irregolarità di funzionamen-

to del blocco e degli apparecchi si devono far risultare con annotazione concisa praticata di seguito od immediatamente sotto ai dati relativi al treno a cui si riferiscono le irregolarità stesse;

d) il guardablocco nel lasciare il servizio scrive sul rapporto, di seguito alla parte da lui compilata, l'annotazione se il blocco funziona regolarmente, oppure in caso contrario, indica in modo preciso quali sono le eventuali irregolarità di funzionamento degli istrumenti di blocco, dei segnali, pedali, telefoni, ripetitori.

Indicherà pure le eventuali anomalie sullo stato della linea (interruzione ed eventuale servizio sul binario illegale, ecc.) le disposizioni di movimento e di servizio che avesse ricevute in merito alla circolazione dei treni.

Il guardablocco firmerà poscia il rapporto ed il surrogante controfirmerà in segno di aver presa visione delle annotazioni fatte nel rapporto stesso;

e) il rapporto deve essere inviato giornalmente seguendo le modalità che verranno stabilite dalla Divisione I.E., dai vari posti di blocco ai singoli Capi Tronco addetti alla manutenzione degli impianti di blocco.

I Capi Tronco dopo aver provveduto nei limiti della loro competenza per le riparazioni degli eventuali guasti indicati sul rapporto M-125 firmeranno detti moduli e poscia li invieranno alla Divisione I.E. o direttamente, o per il tramite del Capo Zona da cui detti Capi Tronco dipendono.

f) nei posti di blocco elettrico muniti di orologio registratore, e purché detto orologio sia regolarmente funzionante, le scritturazioni sul Mod. M. 125 relative alla circolazione dovranno essere limitate al numero o alla sigla del treno ed all'ora di ricevimento e di trasmissione del relativo avviso di « transitato », ferme restando però le disposizioni relative alle annotazioni da apportarsi in caso di spiombamenti o di guasti; in caso di qualsiasi guasto all'orologio registratore e per tutta la durata del guasto stesso dovranno invece eseguirsi tutte le registrazioni previste nel Mod. M. 125.

3) — Il guardablocco che riscontra irregolarità di funzionamento del blocco che richiedano pronte riparazioni deve avvisarne subito col telefono, o con altro mezzo prescritto dagli uffici locali, il dirigente della stazione da cui dipende o di quella che verrà dai detti uffici designata.

Il dirigente che ha ricevuto un tale avviso provvederà a chiamare immediatamente l'operaio addetto alla manutenzione degli impianti di blocco o per telefono o con altro mezzo che pure verrà indicato dagli uffici locali.

I guardablocco dovranno fare annotazione sul Modulo M-125 dell'ora in cui hanno dato l'avviso della irregolarità al dirigente il movimento il quale dovrà pure tenere registrata l'ora in cui ha provveduto a chiamare l'operaio.

ART. 24.

Uso del telefono

1) — Il telefono deve essere usato solo per le comunicazioni previste dalla presente Istruzione e per quelle urgenti di carattere ferroviario.

2) — Quando le comunicazioni date per telefono riguardano ordini la cui esecuzione non può essere controllata dalla effettiva disposizione dei segnali, debbono essere tanto dai dirigenti il movimento quanto dai guardablocco osservate le seguenti norme:

a) i due posti debbono scrivere sull'apposito registro M-100 *b* le corrispondenze telefoniche trasmesse o ricevute; tali corrispondenze devono essere scritte cronologicamente una di seguito all'altra e contrassegnate con un numero progressivo da scrivere sulla linea di sinistra del modulo;

b) i dispacci devono essere scritti parola per parola mentre si trasmettono e si ricevono, dai posti trasmettente e ricevente;

c) il posto trasmettente inizia la comunicazione telefonica indicando il numero che il dispaccio ha nel suo registro e termina indicando l'ora in cui detta comunicazione viene effettuata;

d) il posto ricevente deve ripetere il dispaccio che ha scritto e per ultimo indicare al posto trasmettente il numero che il dispaccio viene ad avere nel suo registro;

15/10/67

M 40 b

FERROVIE DELLO STATO

N. 000

IL POSTO DI BLOCCO N. AVVISA
 IL MACCHINISTA DEL TRENO

- 1 - Esiste via libera del posto successivo { di blocco elettrico (1)
 telefonica (dispaccio N.) (1)
- 2 - Viaggiate con marcia a vista in corrispondenza del passaggio a livello km. (1).
- 3 - Manca via libera, viaggiate con marcia a vista fino al successivo posto di blocco N.
 o stazione di cui
 rispetterete i segnali (1).
- 4 - Al segnale di blocco di questo posto è accoppiato segnale di avviso da considerarsi a via impedita (1).
- 5 - Consegnate al Dirigente Movimento di
 questo modulo, fermatevi anche se non avete fermata prescritta (1).
- 6 - Proseguite col segnale di blocco a via impedita (1).

O.S. 34/70

, li 19

IL GUARDABLOCCO

(resta al macchinista)

M 40 b

FERROVIE DELLO STATO

N. 000

RICEVO AVVISO DAL GUARDABLOCCO DEL
 POSTO N.

- 1 - Inteso che esiste via libera { di blocco elettrico (1)
 telefonica (1)
- 2 - Viaggerò con marcia a vista in corrispondenza del passaggio a livello km. (1).
- 3 - Manca via libera, viaggerò con marcia a vista fino al successivo posto di blocco N.
 o stazione di cui
 rispetterò i segnali (1).
- 4 - Inteso che al segnale di blocco di questo posto è accoppiato segnale di avviso da considerarsi a via impedita (1).
- 5 - Consegnerò al Dirigente Movimento di
 il modulo che ho ricevuto (1).
- 6 - Di proseguire con treno a segnale
 di blocco disposto a via impedita (1).

O.S. 34/70

, li 19

IL MACCHINISTA

(resta al guardablocco)

(1) Cancellare quando non occorre.

Modulo M. 5
**AVVISO DI MANCATO FUNZIONAMENTO
 DEL BLOCCO ELETTRICO**
 (art. 21/1/R.C.T.)

FERROVIE DELLO STATO

M 5

N. 00

Stazione 19
 (timbro)

Si ordina al macchinista ed al capotreno

BLOCCO ELETTRICO NON FUNZIONA

Da a

Su tale tratto rispettate egualmente tutti i segnali eccetto quelli di blocco dei posti numero

Al segnale di blocco del posto N. accoppiato segnale di avviso da considerarsi a via impedita (1).

Partite da
col segnale di partenza a via impedita.**Esiste via libera telefonica della stazione di**
(dispaccio n.)

(1) Cancellare quando non occorre.

IL DIRIGENTE IL MACCHINISTA IL CAPOTRENO

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni relative ai tratti sui quali non funziona il blocco elettrico.

Ogni bollettario consta di carte color bianco con bordo rosso, numerate progressivamente tre a tre, da compilarsi a decalco.

Il modulo originale resta al macchinista che firma le altre due copie, di queste una deve essere consegnata al capotreno e l'altra, controfirmata pure dal capotreno, resta alla stazione.

O.S. 34/70

(colore rosso)



MINISTERO DEI TRASPORTI
 FERROVIE DELLO STATO

Mod. M. 100b
 (Ediz. ...)

PROTOCOLLO DELLA CORRISPONDENZA TELEFONICA

Posto telefonico FOGLI N. 15
 Posto di blocco Verificato il piombo e il numero dei fogli e riconosciuti regolari. 19
 Posto di manovra IL RICEVENTE

Il registro fu incominciato il

fu terminato il

A V V E R T E N Z E

I dispacci debbono essere scritti nel registro del posto trasmittente per intero e trasmessi poi, parola per parola, all'agente del posto ricevente che dovrà scriverli, parola per parola, mentre li riceve.

L'agente del posto trasmittente inizia la trasmissione col numero che il dispaccio ha nel registro e termina indicando l'ora di trasmissione.

Il posto ricevente deve ripetere il dispaccio che ha scritto e per ultimo indicare il numero che il dispaccio viene ad avere nel suo registro.

Detto agente trasmittente scriverà tal numero alla fine del dispaccio già scritto, in prova della avvenuta sua trasmissione; egli deve sempre procurarsi tale numero senza di che il dispaccio deve considerarsi non trasmesso.

Ogni giorno si deve esporre la data (giorno, mese ed anno) occupando un rigo del registro.

Nella 1ª finca si numerano progressivamente i dispacci trasmessi e ricevuti.

Nella 2ª finca si scrive il testo del dispaccio.

Nella 3ª finca s'indica l'ora della trasmissione.

Nella 4ª finca si espone il numero indicato dal posto ricevente dopo la ripetizione del dispaccio.

.....
.....
.....