



Errata Corrige

Modifiche

Alle Norme per la Circolazione dei Rotabili

Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle

Locomotive

(IPCL)

- *Sostituire le pagine: 21-22 (per allineamento formale del testo con quello del RCT) con quelle contenute nel presente fascicolo.*

Art. 7

Manovre

1. — È denominato “manovra” qualsiasi spostamento di mezzi di trazione con o senza veicoli che si svolge, normalmente, nell’ambito di una località di servizio, eccezion fatta per l’avviamento di un treno che abbia ricevuto l’ordine di partenza e per l’ingresso di un treno in arrivo, fino al punto di normale fermata.

Definizione di manovra

2. — È denominato istradamento il percorso di un movimento di manovra delimitato da segnali fissi di manovra (alti o bassi) o da punti prestabiliti.

Definizione di istradamento

3. — Agli effetti dello svolgimento delle manovre, un binario o un fascio di binari, congiunto mediante comunicazione a quello che deve percorrere un treno, si considera “indipendente” da quest’ultimo quando i deviatori della comunicazione siano assicurati nella posizione dovuta e, cioè, non per la confluenza, mediante fermascambio di sicurezza o, eccezionalmente, quando siano presenziati da agente idoneo con obbligo di non rimuoverli da detta posizione.

Binari e scambi

4. — Le manovre sull’itinerario di arrivo di un treno atteso e sui binari non indipendenti da questo possono, di regola, continuare fino a quando vengono mantenuti a via impedita i segnali dalla parte del treno stesso, purché:

Continuazione delle manovre

- la stazione sia protetta da segnale di 1^a categoria preceduto da segnale di avviso;
- la pendenza media della linea fra il segnale di avviso e quello di protezione non sia superiore al 15 ‰ in discesa.

5. — Nelle stazioni che non si trovano nelle condizioni di cui al comma 4, nonché in quelle che, per particolari situazioni d’impianto, sono stabilite dalle Unità periferiche interessate, le manovre sugli itinerari di arrivo e sui binari non indipendenti devono essere sospese almeno 5 minuti prima dell’ora reale d’arrivo del treno (tenendo conto dei possibili ricuperi) e, in caso di assoluta necessità, possono essere riprese solo dopo acquisita la certezza che il treno atteso si sia fermato al segnale di protezione.

Sospensione delle manovre

6. — Il dirigente movimento (D.M.), qualora lo ritenga a suo giudizio necessario in relazione a condizioni atmosferiche eccezionalmente sfavorevoli, disporrà che le manovre siano

Condizioni atmosferiche sfavorevoli

sospese nell'anzidetto termine di 5 minuti anche nelle stazioni di cui al precedente comma 4.

Arresto
cautelativo
delle
manovre

7. — Chi dispone per l'apertura di un segnale fisso o, comunque, per il movimento di un treno, deve provvedere affinché sia sospesa ogni manovra sui binari non indipendenti da quello che il treno deve percorrere.

Alla norma precedente può farsi eccezione in talune stazioni con particolari esigenze di esercizio, munite di apparati centrali e di segnalamento di manovra, in base ad autorizzazioni accordate dalle Unità centrali interessate.

In tali casi si possono avere situazioni in cui:

a) le manovre devono essere arrestate alla traversa di fermata per manovra di accostamento ubicata ad almeno 150 metri dal punto di convergenza con l'itinerario del treno. Dopo la fermata, chi comanda la manovra (1) può eventualmente autorizzarla ad avanzare con la massima cautela fino al segnale basso distinto per binario che protegge il punto di convergenza;

b) il punto di convergenza tra i movimenti di manovra e gli itinerari dei treni può essere protetto come segue:

– da due segnali bassi consecutivi a via impedita, il più lontano dei quali dal punto di convergenza è ubicato ad una distanza da quest'ultimo non inferiore a 100 metri (tale tipo di protezione ha significato solo per i movimenti regolati da segnali bassi di manovra);

– da un segnale alto di manovra a via impedita, ubicato a distanza non inferiore a 100 metri dal punto di convergenza (tale tipo di protezione ha significato solo per i movimenti regolati da segnali alti di manovra).

Manovre
sugli scambi
di uscita di
un treno
atteso

8. — Le manovre, che si svolgono sui deviatori dalla parte dell'uscita del treno atteso, devono considerarsi come un ingombro mobile che impegna il punto di convergenza dell'itinerario del treno atteso con l'istadamento della manovra.

In questo caso, per il ricevimento del treno stesso e per la protezione di detto ingombro devono osservarsi le norme dell'Art.21 commi 15 e 16.

(1) Nel caso di manovre senza manovratore di cui al successivo comma 29, il macchinista, dopo la fermata avanzerà d'iniziativa con la massima cautela fino al segnale basso interessato.