

II. - SEGNALI DEI TRENI

A) SEGNALI DATI DAL MACCHINISTA

Art. 4

USO DEI FISCHI

Il fischio delle locomotive deve essere utilizzato nei casi previsti dal presente Regolamento e dalle istruzioni di servizio. Resta inteso che, al fine di limitare fenomeni di inquinamento acustico, dovrà essere evitato qualsiasi abuso specialmente nelle vicinanze e sui piazzali delle località di servizio, soprattutto quelle prossime o situate nei centri abitati, e durante il periodo notturno.

**Limitazione
dei fischi**

Art. 5.

FISCHI PER RICHIAMARE L'ATTENZIONE

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

**Emissione dei
fischi**

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

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

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

d) in corrispondenza della tabella recante la lettera "F", di cui all'art. 76.

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

f) quando sulle linee a doppio binario e su quelle affiancate il treno si avvicina in linea ad un altro che sia in movimento o fermo su un binario attiguo;

Emissione ripetuta dei fischi 2. Un fischio ripetuto più volte deve essere emesso dal macchinista in corrispondenza delle tabelle recanti le lettere "C" o "S", di cui all'art. 75, nonché nell'avvicinarsi e nel percorrere le zone di lavoro da esse segnalate.

Art. 6.

FISCHI PER L'AVVIAMENTO DEI TRENI CON LOCOMOTIVA ATTIVA IN CODA O INTERCALATA

Modalità emissione dei fischi 1. Due fischi prolungati e staccati seguiti da uno breve devono essere emessi dal macchinista di testa di un treno con locomotiva attiva in coda o intercalata, prima di iniziare o riprendere la corsa quando occorre che la locomotiva di rinforzo entri subito in azione. Lo stesso segnale deve essere ripetuto dal macchinista della locomotiva di coda o intercalata in segno di inteso.

2. I fischi di cui sopra non occorrono quando i macchinisti possono comunicare telefonicamente tra di loro.

Art. 7.

FISCHI PER IL COMANDO DEI FRENI E PER SEGNALI DI ALLARME

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

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

stesso segnale vale anche per richiamare l'attenzione del personale delle stazioni e della linea per l'adozione delle possibili misure di sicurezza.

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

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

Art. 8.

Soppresso

B) SEGNALI ANNESSI AI TRENI

Art. 9.

MEZZI DI SEGNALAMENTO

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

a) fanali per la segnalazione in testa ai treni con luce bianca o rossa, in coda con luce rossa fissa o lampeggiante; i fanali a luce lampeggiante hanno la faccia visibile a strisce inclinate bianche e rosse come rappresentato in figura A;

b) tabella a strisce inclinate bianche e rosse;

c) bandiere rosse, che occorrendo vengono applicate in testa per le segnalazioni speciali;

d) tabella circolare dipinta a settori, di colore arancio e nero, come rappresentato in figura B, per l'identificazione dei convogli aventi composizione bloccata. Tale tabella deve essere applicata alle due estremità del convoglio, in basso al centro oppure ad uno dei lati.

Si indica con destro o sinistro il mezzo di segnalamento che si trova a destra od a sinistra del treno nel senso della corsa.



Fig. A



Fig. B

Esposizione di bandiere con fanali accesi 2. Quando occorra esporre insieme ai fanali accesi anche le bandiere si avrà cura che queste non impediscano la visibilità della luce dei fanali.

Art. 10.

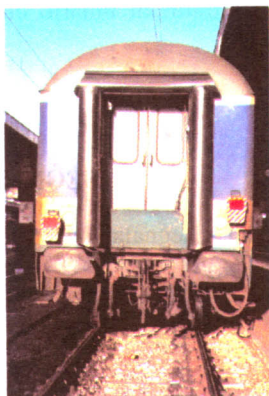
IDENTIFICAZIONE DELLA CODA DEI TRENI

1. I fanali portatili e la tabella usati per il segnalamento della coda dei treni devono essere applicati sempre alla parete posteriore dell'ultimo veicolo.

**Esposizione
mezzi di
segnalamento**

La coda del treno viene identificata:

– *di giorno*: da una tabella a strisce inclinate bianche e rosse od eventualmente dai due fanali posteriori a luce lampeggiante con la faccia visibile a strisce bianche e rosse (art. 3 comma 4);



– *di notte*: dai fanali posteriori proiettanti luce rossa, fissa o lampeggiante.



Per i treni di cui all'art. 3 comma 2 e), raffigurati nell'Allegato 3 e per i treni aventi composizione bloccata, identificati con la tabella circolare rappresentata nell'art. 9 comma 1 d), la coda viene identificata sia di giorno sia di notte dai fanali posteriori proiettanti luce rossa.

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

Art. 11.

SEGNALI NORMALI DI TESTA

Esposizione
mezzi di
segnalamento

1. La segnalazione normale di testa dei treni è la seguente:

— *di giorno*: due fanali spenti sul mezzo di trazione o sul veicolo di testa nel caso di treno spinto;



— *di notte*: i due fanali predetti proiettanti luce bianca.



2. Per i treni di cui all'art. 3 comma 2 e), raffigurati nell'Allegato 3 e per i treni aventi composizione bloccata, identificati con la tabella circolare rappresentata nell'art. 9 comma 1d), la segnalazione normale di testa è costituita sia di giorno sia di notte da due fanali proiettanti luce bianca.



Art. 12.

SEGNALI NORMALI DI CODA

1. La segnalazione normale di coda dei treni è la seguente:

– *di giorno*: una tabella a strisce inclinate bianche e rosse applicata in basso a destra od eventualmente al centro. Tale tabella può essere omessa nei casi di cui all'art. 3 comma 4;

**Esposizione
mezzi di
segnalamento**



– *di notte*: due fanali proiettanti luce rossa fissa o lampeggiante verso il tratto di linea che il treno lascia dietro di sé.



2. Per i treni di cui all'art. 3 comma 2 e), raffigurati nell'Allegato 3 e per i treni aventi composizione bloccata, identificati con la tabella circolare rappresentata nell'art. 9 comma 1d), la segnalazione normale di coda è costituita sia di giorno sia di notte da due fanali proiettanti luce rossa.



Art. 13.

Soppresso.

Art. 14.

Soppresso.

Art. 15.

**IDENTIFICAZIONE DEL PRIMO TRENO
SUL BINARIO ILLEGALE**

1. Il primo treno che viene istradato sul binario illegale, in caso di circolazione a binario unico su linea a doppio binario, deve portare in testa:
- Esposizione
mezzi di
segnalamento**

– *di giorno*: bandiera rossa a destra;



– *di notte*: fanale destro proiettante luce rossa.



2. Per i treni di cui all'art. 3 comma 2 e) raffigurati nell'Allegato 3 e per i treni aventi composizione bloccata, identificati con la tabella circolare rappresentata nell'art. 9 comma 1 d), deve essere esposto, sia di giorno sia di notte, fanale destro in testa proiettante luce rossa.

Artt. 16-17-17 bis

Soppressi.

Art. 18.

TRENO CON LOCOMOTIVA IN CODA

**Locomotiva
con maglia
sganciabile**

Quando in coda al treno vi sia una locomotiva, i segnali di coda saranno portati solo da detta locomotiva. Qualora si tratti di locomotiva di spinta con maglia sganciabile, i segnali di coda saranno portati anche dall'ultimo veicolo.

La locomotiva di spinta che viaggia con maglia sganciabile, di notte, dovrà avere pure accesi a luce bianca i fanali anteriori.

Quando lo sganciamento avviene in linea, nel percorso di ritorno fino alla prossima stazione la locomotiva conserverà la stessa segnalazione.

Art. 19.

TRENI DIMEZZATI SULLA LINEA

Quando *la locomotiva deve lasciare tutto o parte del treno in linea* per recarsi alla prossima stazione con ordine di ritornare a prendere i veicoli lasciati, devono essere osservate le prescrizioni di cui ai commi 2 e 3 dell'art. 21. La prima parte del treno non dovrà portare la segnalazione di coda.

Il personale della locomotiva suddetta dovrà inoltre, prima di riprendere la corsa per il ricovero della prima parte, lasciare a terra in punto opportuno un segnale d'arresto, che gli possa servire di orientamento nel ritorno ed al quale dovrà arrestarsi prima di accostarsi alla seconda parte.

Art. 20.

IMPERFEZIONE O MANCANZA DEI SEGNALI ANNESSI AI TRENI

1. In caso di imperfezione o mancanza di segnali annessi ai treni in transito, il personale dovrà regolarsi come segue:

Personale di stazione

Personale di linea

a) Il treno dovrebbe portare la segnalazione notturna ed ha spenti **entrambi i fanali di testa.**

Imperfezione segnalazione notturna

Deve arrestare il treno per la riaccensione dei fanali

Deve arrestare il treno per la riaccensione dei fanali

b) Il treno dovrebbe portare la segnalazione notturna ed ha spento **uno solo dei fanali di testa.**

Personale di stazione

Se il fanale spento è quello di destra deve arrestare il treno e provvedere alla regolarizzazione, quando gli consta che detto fanale doveva servire ad una segnalazione.

Personale di linea

Sulle linee a doppio binario quando si tratta del primo treno percorrente il binario illegale, se il fanale spento è quello di destra deve considerarlo come proiettante luce rossa.

c) Il treno di notte ha spenti i fanali di coda

Deve considerare il treno spezzato e provvedere in conformità.

Deve considerare il treno spezzato e provvedere in conformità.

**Imperfezione
segnalazione
diurna**

d) Il treno di giorno non porta la tabella di coda (salvo i casi previsti dall'art. 3 comma 4).

Deve considerare il treno spezzato e provvedere in conformità, a meno che in coda vi siano fanali accesi che dimostrino che il treno è completo.

Deve considerare il treno spezzato e provvedere in conformità, a meno che in coda vi siano fanali accesi che dimostrino che il treno è completo.

e) Il treno di notte ha spento uno solo dei fanali di coda.

Deve avvisare la successiva stazione perché provveda a fermare il treno per regolarizzare la coda.

Deve segnalare l'anormalità alla successiva stazione.

f) Il treno, sia di giorno e sia di notte, ha accesi i fanali incorporati di una carrozza non utilizzati per segnalare la coda.

Personale di stazione

Deve avvisare la successiva stazione perché provveda a fermare il treno per eliminare l'anormalità.

Personale di linea

Deve segnalare l'anormalità alla successiva stazione.

1-bis. Per i soli treni di cui all'art. 3 comma 2 e), raffigurati nell'Allegato 3, le procedure di cui ai punti a), b), c) ed e) del precedente comma devono essere osservate anche di giorno. **Treni di cui all'Allegato 3**

Per i treni aventi composizione bloccata, identificati con la tabella circolare rappresentata nell'art. 9 comma 1 d), devono essere adottate le seguenti procedure: **Treni aventi composizione bloccata**

- in caso di **imperfezione o mancanza della segnalazione notturna**, il personale di stazione e di linea deve adottare le procedure di cui ai punti a), b), c) ed e) del comma 1;
- in caso di presenza **di una sola delle due tabelle di identificazione** di cui all'art. 9 comma 1 d) il personale di stazione e di linea:
 - a) se manca la tabella in testa, deve avvisare la successiva stazione perché provveda a fermare il treno per la regolarizzazione;
 - b) se manca la tabella in coda, deve considerare il treno spezzato e provvedere in conformità.

Verificandosi la presenza di una sola tabella, si deve provvedere all'applicazione dell'altra tabella oppure alla rimozione di quella esistente; in quest'ultimo caso per la segnalazione di testa e di coda devono essere osservate le norme comuni.

In ogni caso non è ammesso far circolare i treni con una sola tabella di identificazione.

2. Il personale di linea che scorga una segnalazione comunque imperfetta, se non è tenuto ad arrestare il treno, deve avvertire col mezzo più sollecito la successiva stazione per i provvedimenti di competenza.

La stazione che nei casi prescritti non riuscisse ad arrestare il treno, dovrà darne avviso alla prossima stazione affinché provveda.

Art. 21.

SEGNALI A MANO PRESENTATI DAL PERSONALE DEL TRENO

Esposizione
segnale
d'arresto

1. L'agente che si accorge di qualche fatto per il quale si richiede o si ritenga prudente arrestare o far rallentare il treno sul quale egli presta servizio deve senz'altro **azionare il freno** continuo od a mano e quindi esporre, agitandolo dalla parte ove più facilmente possa essere veduto dal macchinista o dal personale di vigilanza, il segnale d'arresto previsto dall'art. 26. Il capotreno, senza interrompere possibilmente l'esposizione del segnale, deve procurare di accostarsi quanto più possibile al macchinista cercando di richiamare l'attenzione con **ripetuti suoni di fischiello a trillo**.

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

Dimezzamento

2. Nel caso di locomotiva che lasci tutto o parte del treno in linea, deve essere esposto dalla cabina della locomotiva stessa un segnale d'arresto al primo posto di blocco o bivio o stazione incontrata, ove la locomotiva deve fermarsi per avvisare il personale. La locomotiva stessa deve comunque arrestarsi nella prima stazione successiva al punto ingombro.

Pericolo su
un binario

3. Quando il personale di un treno abbia rilevato l'esistenza di un pericolo su un binario della linea, oltre ad attenersi alle norme dell'art. 23 del Regolamento per la Circolazione dei Treni, deve comportarsi come detto al comma 2, esponendo, inoltre, durante la corsa segnale di arresto ai treni interessati viaggianti sul binario attiguo.

4. *Soppresso.*

5. *Soppresso*