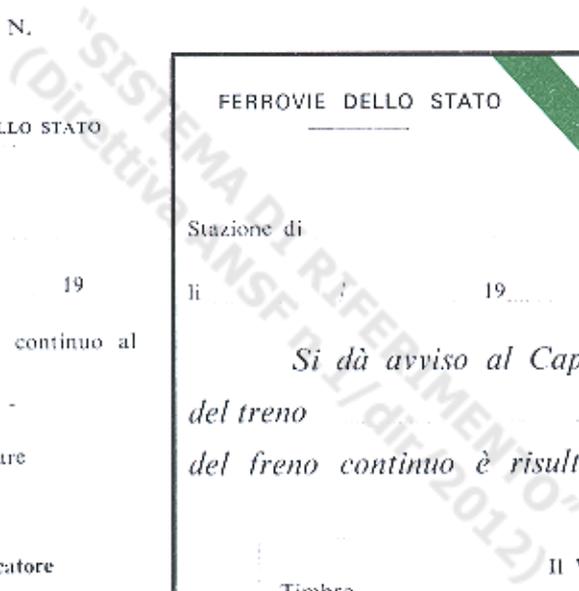


## FAC-SIMILE MODULO TV. 40

(Avviso di prova del freno regolare)

TV 40 N. _____	TV 40 N. _____
FERROVIE DELLO STATO _____	FERROVIE DELLO STATO _____
Stazione di _____	Stazione di _____
li _____ 19 _____	li _____ 19 _____
Prova del freno continuo al treno _____ - regolare	<i>Si dà avviso al Capotreno del treno _____ che la prova del freno continuo è risultata regolare.</i>
Il Verificatore _____	Il Verificatore _____
	Timbro _____



Allegato II

Soppresso

Allegato III

## **NORMATIVA PER L'USO DEI SEGNALI LUMINOSI FISSI PER PROVA FRENO**

### **1 - PREMESSA**

Nelle località di regresso dei treni, allo scopo di ridurre i tempi occorrenti per l'esecuzione della prova freno, possono essere in opera segnali luminosi fissi per comunicare, al guidatore ed agli agenti interessati alla prova, gli ordini di cui all' Art. 9 ter comma 1 I.E.F.C.A..

La normativa che segue, relativa all'utilizzazione di tali segnali, può essere usata esclusivamente per la prova di tipo «D» eseguita dal verificatore, eventualmente associata alla prova di tipo «B» per il caso di aggiunta di veicoli in coda.

Le località di servizio ed i binari attrezzati ed utilizzabili nei quali si deve normalmente applicare tale normativa, sono indicati nei Fascicoli Linea.

### **2 - DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI SEGNALAZIONE**

Il sistema di segnalazione comprende:

#### **2.1 - Uno o più segnali luminosi, ciascuno costituito da quattro luci su schermo quadrato, normalmente spente (la luce alta è temporaneamente disattivata).**

Dette luci sono visibili sia dal lato anteriore che posteriore del segnale e proiettano luce bianca quando vengono attivate.

I segnali in questione sono montati su proprio sostegno o sullo stante del segnale di partenza del binario a cui si riferiscono.

Uno o più posti di comando aventi ciascuno un combinatore a maniglia a quattro posizioni stabili per il comando dei segnali luminosi, montato su proprio sostegno in cassa stagna.

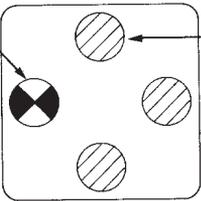
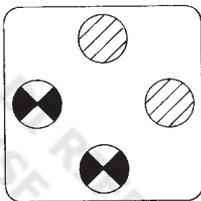
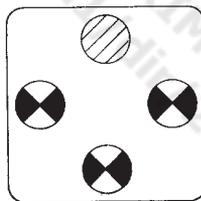
I posti di comando così costituiti sono dislocati in prossimità del punto in cui viene normalmente a trovarsi la coda del treno da controllare.

Tali dispositivi di comando sono integrati da **luce di controllo** che ripete e conferma l'informazione data.

#### **2.2 - Tutti i segnali relativi ad un binario assumono contemporaneamente lo stesso aspetto e sono comandabili da qualsiasi posto di comando che riguarda il binario medesimo.**

### 3 - SIGNIFICATO DEI SEGNALI

3.1 - Le segnalazioni date, sia di giorno che di notte, a mezzo delle luci (art. 9 ter comma 7 I.E.F.C.A.) sono le seguenti:

Ordini	Aspetto del segnale (1)	Posizione della maniglia del combinatore
Frenate (2)		L'agente che dirige la prova porta la maniglia del combinatore in posizione 1.
Sfrenate (2)		L'agente che dirige la prova porta la maniglia del combinatore in posizione 2.
Terminato (2)		L'agente che dirige la prova porta la maniglia del combinatore in posizione 3.

(1) - In relazione alla posizione della locomotiva rispetto al segnale gli ordini per la prova possono pervenire al p.d.m. con le luci invertite rispetto alle figure, pur conservando gli stessi significati.

(2) - Le luci relative agli ordini **frenate e sfrenate** dovranno rimanere accese fin quando non è necessario dare un nuovo ordine; le luci relative all'ordine **terminato** dovranno rimanere attive per almeno 2' ed essere in ogni caso spente appena il treno è partito.

3.2 - L'agente che dirige la prova per annullare l'ordine terminato dovrà riportare la maniglia del combinatore, in posizione «segnale spento», di tutti i posti di comando utilizzati per l'esecuzione della prova stessa.

#### 4 - MODALITÀ D'USO DELLE SEGNALAZIONI LUMINOSE

- 4.1 - L'ordine **frenate** è dato con l'accensione di una luce intermedia (di sinistra o di destra) del segnale; al p.d.m. perverrà l'una o l'altra a seconda se il mezzo di trazione trovasi prima o dopo il segnale stesso.
- 4.2 - L'ordine **sfrenate** è dato con l'accensione di due luci inclinate, tale ordine è normalmente preceduto da quello **frenate**.  
Diversamente quando occorre chiedere la sfrenatura del treno prima di iniziare la prova, tale ordine può anche precedere l'ordine di frenare (sovraccarico, lenta sfrenatura, ecc.); in tal caso il macchinista si regolerà come detto al comma 6 art. 21 I.E.F.C.A..
- 4.3 - L'ordine **terminato** è dato con l'accensione di tre luci; dovrà essere ritenuto valido solo se compare al termine della sequenza frenate-sfrenate ad eccezione di quanto specificato al successivo punto 4.4.
- 4.4 - Il macchinista, in partenza dai binari delle stazioni muniti dei segnali luminosi per prova freno, al comparire delle segnalazioni di cui sopra dovrà operare secondo gli ordini ricevuti tramite le luci come detto in precedenza.  
Nel caso in cui prima o durante la prova freno rilevi irregolarità alla condotta del freno (art. 11 I. E.F.C.A.) dovrà richiedere l'intervento della verifica.
- 4.5 - Il verificatore incaricato della prova freno, nei casi previsti dalle presenti disposizioni, deve accertarsi all'atto del presenziamento del treno in arrivo che la coda venga a trovarsi in posizione tale che il p.d.m. della locomotiva in partenza possa vedere, tenuto conto in particolare delle condizioni atmosferiche e di eventuali variazioni della composizione del treno, le indicazioni dei segnali fissi luminosi per prova freno.
- 4.6 - Se tale accertamento dà esito positivo il verificatore si porterà sollecitamente all'ultimo veicolo del treno in partenza dove darà inizio alla prova non appena rileverà la sfrenatura del veicolo stesso dovuta alla rialimentazione della condotta da parte della locomotiva in partenza. Se tale sfrenatura tarda, il verificatore si comporterà secondo quanto prescritto al punto 4.2.
- 4.7 - Se l'accertamento della visibilità del segnale fisso luminoso dà esito negativo il verificatore si porterà presso la loc. in partenza e dopo richiesta al p.d.m. eseguirà la prova del freno di tipo «D» o «B» senza l'ausilio dei segnali luminosi.  
Analogamente dovrà procedersi in caso di guasto di tali segnali.
- 4.8 - L'eventuale intervento di un secondo verificatore, previsto in grafico o consigliato dalle circostanze, per le incombenze di cui ai punti 4.5 e 4.7 precedenti, dovrà essere disciplinato da disposizioni locali.

- 4.9 - Il macchinista quando non possa vedere i segnali luminosi fissi per prova freno dovrà avvisare il verificatore affinché la prova venga eseguita nel modo tradizionale (vedi punto 4.7).

## 5 - **DISPOSIZIONI PARTICOLARI**

- 5.1 - Il personale di scorta ed il verificatore dovranno attenersi anche a quanto segue:

nei binari ove esistono tali segnali, il C.T. deve sempre applicare, salvo diversa comunicazione ricevuta dal verificatore, le norme di cui all'art. 14/3 I.E.F.C.A. incaricando l'agente di scorta di coda di informare il verificatore e di ritirare il TV. 40.

- 5.2 - Nel caso di applicazione della presente normativa il controllo della regolarità dell'unione di cui al comma 1 dell'art. 6 I.E.F.C.A. rimane affidato al solo guidatore.

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"  
Direttiva ANSF n.1/dir/2012)