

Mod. D. 90

GESTIONE COMMISSARIALE GOVERNATIVA
FERROVIE COMPLEMENTARI DELLA SARDEGNA

REGOLAMENTO DEI SEGNALI

Ordine di Servizio n. 2/1965
(oggetto: segnali fissi di nuovo tipo)



CAGLIARI
STAB. TIP. A.G.A. 1975

REGOLAMENTO DEI SEGNALI

Avvertenze e prescrizioni generali

E' dovere di tutti gli Agenti della Società *qualunque sia il loro grado*, di prestare passiva ed assoluta obbedienza ai segnali che vengono fatti per garantire la circolazione dei treni.

La trasgressione ad essi costituisce la maggior colpa di cui possa gravarsi un Agente Ferroviario, il quale dovrà rispondere di tutte le conseguenze, sia verso la Società, che verso le Autorità Governative.

Ogni Agente addetto *ai servizi del Movimento, Trazione e Manutenzione*, deve essere munito del presente Regolamento di cui accuserà ricevimento colla dichiarazione di averne presa esatta e piena conoscenza.

IMPIEGO DEI SEGNALI

Si fanno i segnali:

1. - Per indicare se la circolazione dei treni sia libera o impedita;
2. - Per ordinare ed avvertire la partenza, il passaggio o la fermata di un treno;
3. - Per annunciare il corso dei treni ordinari o straordinari;
4. - Per ordinare manovre di treni nelle stazioni.

CAPO I.

SEGNALI CHE INDICANO SE LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI E' LIBERA O IMPEDITA

ART. 1.

Circolazione libera o impedita.

La circolazione dei treni è libera quando lungo la linea non vi siano ostacoli e quindi manchino i segnali che comandino rallentamento o fermata.

La circolazione è impedita in qualunque caso di ingombro o interruzione di linea e allora si deve tosto provvedere alla sicurezza del servizio coi prescritti segnali, come se fosse imminente l'arrivo di un treno.

ART. 2.

Segnali di linea libera o impedita.

Si indica che la circolazione dei treni è libera o impedita, con segnali a mano e con *segnali fissi*.

I segnali a mano consistono nell'espore ai treni:

di giorno una bandiera avvolta nella sua custodia, o una bandiera verde o rossa;

di notte una lanterna a luce bianca, verde o rossa.

I segnali fissi consistono invece in apparecchi installati in determinati punti della linea e che, manovrati, possono presentare ai treni:

di giorno un disco colorato in rosso o bianco;
di notte una luce, pure rossa o bianca.

In tempi di folta nebbia si fa uso anche durante il giorno di segnali luminosi.

ART. 3.

Segnali che indicano la linea libera.

Accenna che la strada è libera, il guardiano che presenta ai treni:

di giorno una bandiera avvolta nella sua custodia;

di notte una lanterna a luce bianca i cui raggi siano rivolti verso il treno in arrivo.

Passato il treno il guardiano volge la luce bianca verso il guardiano seguente, in segno d'avviso che il treno cammina regolare in quella direzione.

ART. 4.

Segnali che comandano il rallentamento.

La bandiera verde di giorno e la lanterna a luce verde di notte, comandano ai treni di rallentare prudentemente la corsa.

ART. 5.

Segnali comandanti la fermata.

La bandiera rossa spiegata di giorno, o la lanterna rossa di notte, comandano ai treni l'arresto immediato.

In casi eccezionali e in mancanza di bandiera o di lanterna rossa, l'arresto è comandato:

di giorno agitando vivamente dall'alto in basso e dal basso in alto un oggetto qualunque; ovvero elevando quanto si può ambe le braccia in alto ed agitandole;

di notte agitando un lume qualunque dall'alto in basso e dal basso in alto.

Per indicare la imminenza di un pericolo ed ordinare la fermata con tutti i mezzi a disposizione, si agiterà la bandiera rossa od il fanale rosso.

Per massima inalterabile il colore rosso indica pericolo, è quindi obbligo del macchinista di arrestare immediatamente il treno, semprechè scorga un segnale fatto con tale colore, avanti o dietro il treno che conduce.

Quando una segnalazione si presentasse incerta, il treno dovrà essere sempre fermato.

ART. 6.

Distanze a cui si devono fare i segnali di fermata.

Sia di giorno che di notte i segnali d'arresto a mano, indicanti un ostacolo impedente la circola-

zione dei treni, dovranno essere posti a non meno di 300 metri di distanza, da una parte e dall'altra dell'ostacolo stesso.

Questa distanza dovrà essere portata a 500 metri nelle curve di piccolo raggio e nei casi di nebbia od altre circostanze in cui il segnale stesso non possa essere scorto almeno a 100 metri; nonchè sui tronchi di via con discesa maggiore del 5 per mille.

Il segnale d'arresto sarà sempre ripetuto sul luogo dell'ostacolo e alla distanza di 200 metri almeno da questo si dovrà possibilmente esporre anche il segnale di rallentamento.

ART. 7.

Distanza a cui si devono fare i segnali di rallentamento.

Quando la prudenza prescrive che un tratto di via sia percorso lentamente dai treni, i segnali di rallentamento saranno collocati a distanza non minore di 200 metri se la via è orizzontale e, quando la via sia in discesa o che il tempo sia nebbioso, o comunque difficoltata la visuale, questa distanza sarà portata a non meno di 300 metri.

Il segnale stesso sarà poi anche ripetuto sul sito preciso del rallentamento.

Quando sia necessario che i treni percorrano a passo d'uomo un dato punto o tratto della strada a rallentamento doppio si esporrà il segnale d'arresto su quel punto stesso o all'inizio del tratto e quello di rallentamento alla distanza di cui sopra.

Il segnale d'arresto sarà poi sostituito con quello di rallentamento quando il treno avrà rallentato di tanto che basti per transitare a passo d'uomo nel luogo indicato.

I segnali di rallentamento devono essere esposti da una parte e dall'altra del luogo ove è richiesto.

Al primo deviatoio che il treno incontra di punta dovrà essere sempre esposto il segnale di rallentamento.

ART. 8.

Norme per le segnalazioni nei casi di lavori sulla linea.

L'agente che deve ingombrare o interrompere la linea, deve primo proteggerla coi segnali prescritti.

Se l'ingombro o l'interruzione avviene per cause impreviste, i segnali dovranno essere esposti appena verificatasi la necessità.

ART. 9.

Segnali ai treni seguenti non regolarmente.

Quando *un treno segue un altro* ad intervallo minore di 10 minuti, gli Agenti trovantisi sulla strada dovranno esporre il segnale di *rallentamento o di arresto*, al secondo treno per fargli tenere la distanza regolamentare fra i due treni.

ART. 10.

Tempo di permanenza dei segnali di fermata.

I segnali d'arresto rimarranno esposti finchè dura l'ostacolo che impedisce la circolazione.

Se l'ostacolo era un treno che poi si rimise in viaggio, il segnale d'arresto a mano dovrà essere conservato per dieci minuti dopo la partenza del treno.

ART. 11.

Tempo di permanenza dei segnali di via libera.

La durata dei segnali destinati ad indicare che la circolazione è libera, si limita a quella del passaggio del treno.

ART. 12.

Segnali per l'arresto di un treno già passato.

Occorrendo di far arrestare un treno già passato e ancora in vista, si dovrà agitare di giorno la bandiera rossa e di notte il fanale rosso ed emettere con la tromba il segnale d'allarme e cioè suoni forti, brevi e staccati.

ART. 13.

Segnali per chiamata di soccorso.

I guardiani, in caso di accidenti o di altre necessità, domandano soccorso con brevi e forti suoni di tromba successivamente ripetuti.

Un convoglio fermo sulla strada, domanda lo aiuto del personale della via con *lunghe e ripetuti fischi* della locomotiva.

Al suono della tromba o dei fischi, ogni Agente che non è trattenuto al suo posto per un servizio che non possa abbandonare, deve portarsi alla corsa verso il punto dal quale parte la domanda di soccorso.

ART. 14.

Segnali coi dischi girevoli di protezione.

Il disco girevole dei segnali fissi, *disposto parallelamente* alla via indica che la strada è libera.

Il disco disposto perpendicolarmente all'asse della via ordina l'arresto del treno che marcia verso la faccia rossa o la luce rossa.

La posizione ordinaria dei dischi che proteggono l'ingresso delle stazioni, è quello di *via impedita*.

ART. 15.

Dischi di protezione alle stazioni.

Prima d'ingombrare i binari che sogliono essere percorsi dai treni, con vagoni od altri oggetti, il Capo Stazione dovrà sempre assicurarsi che *i dischi girevoli siano rivolti all'arresto*.

Quando due treni dovranno incrociarsi in una Stazione, al primo che si presenta si indicherà la via libera.

L'altro disco invece continuerà a rimanere *volato all'arresto* fino a tanto che il primo treno presentatosi si sia fermato in posizione tale da lasciar libero nella Stazione l'ingresso e l'uscita al secondo treno.

I due segnali a disco della Stazione, girati uno dopo l'altro a *via libera* per autorizzare ai due treni l'ingresso, saranno rimessi *all'arresto* subito dopo che i treni stessi li hanno oltrepassati.

In circostanze in cui una Stazione trovasse necessario di dover fermare un treno appena partito e che sapesse non aver ancora oltrepassato il disco girevole, o oltrepassatolo di poco, manovrerà il disco stesso, facendolo girare ripetutamente e per qualche tempo su sè stesso.

Macchinista e personale dei treni, scorgendo ciò, disporranno subito per la fermata immediata del treno.

ART. 16.

Dischi di protezione alle biforcazioni.

I tre dischi di una biforcazione rimarranno costantemente girati all'arresto.

Presentandosi ad una biforcazione *un treno* proveniente da una qualunque delle tre linee che se ne diramano, si girerà a via libera il disco della linea sulla quale il treno si presenta e si manterranno all'arresto i dischi delle altre due linee, restando stabilito *che non si potrà mai far indicare via libera a più di un disco alla volta.*

Quando venissero a presentarsi contemporaneamente *due treni alla stessa biforcazione*, si darà la *precedenza* al treno viaggiatori in confronto al treno merci e, fra due treni viaggiatori, a quello che avrà maggior ritardo, salvo speciali istruzioni che fossero all'uopo stabilite.

ART. 17.

**Dischi di protezione
ai passaggi a livello ferroviari.**

Agli attraversamenti a livello con altra ferrovia, saranno collocati *segnali a disco di protezione* la cui posizione e manovra sarà regolata con apposito ordine di servizio della Direzione dell'Esercizio.

ART. 18.

Disposizioni relative ai segnali coi dischi.

I macchinisti in viaggio approssimandosi ai dischi delle diramazioni, degli attraversamenti o delle stazioni, dovranno procedere con *precauzione ed essere padroni del loro treno*, in modo da poterlo subito fermare anche nel caso che il disco, disposto a via libera, venisse improvvisamente girato all'arresto.

Se il segnale a disco è rivolto all'arresto, il Macchinista procederà a passo d'uomo, per ferma-

re poi il suo treno in modo che il segnale d'arresto del disco stesso protegga la coda del treno.

ART. 19.

Manovra dei segnali a disco.

I segnali a disco delle stazioni sono manovrati sotto la immediata sorveglianza e responsabilità dei Capi Stazione.

Quelli delle diramazioni e degli attraversamenti, se si trovano in vicinanza di una Stazione, saranno pure manovrati da Agenti dipendenti dal Capo Stazione. In caso diverso i guardiani delle biforcazioni o degli attraversamenti saranno sotto la dipendenza diretta dei Sorveglianti della Manutenzione.

Nel caso che i dischi non funzionino regolarmente, gli agenti interessati disporranno che le segnalazioni stesse siano fatte con segnali a mano.

ART. 20.

Illuminazione delle lanterne.

Le lanterne di tutti i segnali a disco e le lanterne degli sviatori e guardiani *dovranno essere accese almeno mezz'ora prima del passaggio di un treno notturno e non dovranno essere spente che mezz'ora dopo.*

In caso di folta nebbia le lanterne si accenderanno anche di giorno.

ART. 21.

Sorveglianza dei segnali a disco.

Gli Agenti preposti al maneggio dei segnali a disco dovranno assicurarsi prima del passaggio di un treno che i meccanismi funzionino regolarmente e che il segnale sia fatto durante il tempo voluto.

CAPO II.

**SEGNALI PER ORDINARE OD AVVERTIRE
LA PARTENZA, IL PASSAGGIO E LA FERMATA
DEI TRENI.**

ART. 22.

Segnalazioni alla partenza dei treni.

1) - L'ordine di partenza ai treni viene dato dal Dirigente il movimento a mezzo della paletta di comando. La paletta di comando consiste in un dischetto montato su apposito bastone avente una faccia dipinta in verde con disco centrale bianco e l'altra dipinta in grigio. Al centro della faccia dipinta in verde e bianco può aversi una lampadina elettrica per proiettare luce verde.

2) - Il Dirigente deve avvisare il personale di macchina e di scorta, quando per ragioni di cir-

colazione, il treno debba partire in ritardo oppure aumentare o ridurre la sosta d'orario.

3) - Nella imminenza della partenza e, nelle stazioni provviste di segnali di partenza, dopo che questo sia stato disposto a via libera, il personale di macchina deve affacciarsi dalla parte dalla quale svolge il servizio e rivolgere la propria attenzione verso il Dirigente del movimento. E' dispensato dall'affacciarsi il personale di condotta degli elettrotreni, elettromotrici, automotrici ed altri mezzi analoghi.

4) - Il personale di scorta, compreso il capo treno, dovrà di propria iniziativa provvedere a tutto quanto è di sua spettanza perchè il treno sia pronto a partire all'ora stabilita. Indi rivolgerà la propria attenzione verso il Dirigente e gli darà il segnale di «pronti» appena il Dirigente si sia portato nella posizione opportuna per dare la partenza e si volga verso il personale di scorta al treno.

5) - Il segnale di «pronti» viene dato alzando il braccio di giorno e la lanterna a luce bianca di notte e muovendoli in senso trasversale lentamente. Il segnale deve essere fatto progressivamente cominciando dagli Agenti più lontani dal Dirigente. Ciascun Agente appena scorge il segnale dall'agente che precede deve ripeterlo verso il Dirigente.

6) - Il Dirigente avuto il «pronti» da tutti gli Agenti di scorta ed accertatosi che nulla si opponga alla partenza del treno, si metterà in condizioni di essere chiaramente visto dal personale di macchina e alzerà la paletta rivolgendo verso la locomotiva la faccia verde del disco e accendendo, di notte, la lampadina a luce verde. In particolare

quando si tratti di automotrici, di qualsiasi tipo, il Dirigente per ordinare la partenza dovrà portarsi alla testa del treno e rivolgersi verso il conducente.

7) - Nelle Stazioni disabilitate, nelle Assuntorie, nelle Fermate ed ogni qualvolta la partenza debba essere ordinata dal capotreno, questi vi provvederà, dopo eseguiti i necessari accertamenti e ricevuto il pronti, esponendo dal bagagliaio il segnale verde, (bandiera o lanterna) e muovendolo, se occorre, due o tre volte verticalmente dall'alto in basso. Quando il Capo treno presta servizio sullo stesso veicolo occupato dal Macchinista, l'ordine di partenza sarà dato a voce.

(Articolo modificato in base alla nota del Ministro dei Trasporti n. 9885 (61) 19.83 del 5.9.1957, trasmessa a questa Società dell'Ispettorato Compartimentale M.C.T.C. con lettera n. 11351 del 17 settembre 1957, e resa nota al Personale con Ordine di Servizio n. 30 del 23.12.1958).

ART. 23.

Segnali del Macchinista per attirare l'attenzione.

Un fischio moderatamente prolungato della macchina in corsa richiama l'attenzione del personale della strada e del treno.

Il Macchinista deve fischiare per richiamare l'attenzione specialmente nei seguenti casi:

- 1) - Sempre prima di mettere la locomotiva in movimento;
- 2) - Nelle vicinanze delle Stazioni, delle bi-

forcazioni, degli scambi *presi di punta* e dovunque esistano segnali fissi o mobili che indicano di fermare o rallentare;

3) - Quando vede persone o bestiame nel recinto della linea;

4) - In tempo di nebbia, di tratto in tratto, per annunciare che si approssima il treno;

5) - Nelle trincee in curva ed ai passaggi a livello, che non si possano vedere da lungi, all'ingresso ed all'uscita delle gallerie, ed infine, ogni volta che la linea non sembri completamente libera o ben sorvegliata.

Quando il Macchinista dopo aver fermato il convoglio per emergenza del suo servizio, trovasi pronto a prendere nuovamente la corsa, emetterà un *breve fischio*.

6) - Avvicinandosi ad una biforcazione il Macchinista avvertirà il personale di manovra addetto, dell'istradamento del proprio treno a destra od a sinistra della biforcazione stessa, rispettivamente con uno o due fischi prolungati dalla macchina in corsa.

ART. 24.

Segnali del macchinista per la manovra dei freni.

Tre fischi brevi e staccati della locomotiva ordinano al personale del treno di serrare i freni;

Più fischi ripetuti, brevi e vibranti, sono un segnale di allarme ed ordinano di *serrare i freni con la massima sollecitudine*;

Due fischi uno prolungato ed uno breve, ordinano di aprire i freni.

ART. 25.

Segnali dei guardiani per annunziare un treno.

Con due suoni lunghi e staccati di tromba i guardiani annunziano che il treno o una locomotiva è in marcia e si avvicina.

Questo segnale deve essere fatto dai guardiani solo quando il treno sia in vista o quando lo si senta venire.

Non si deve annunziare il treno al di là delle stazioni ove ha fermata, se non al momento della partenza da questa.

CAPO III.

SEGNALI ANNESSI AI TRENI.

ART. 26.

Segnalazioni in testa al treno.

Durante la notte ogni treno dovrà portare in viaggio, sul davanti, due fanali accesi a luce bianca, posti ai due lati sopra la traversa di testa.

ART. 27.

Segnalazioni in coda al treno.

I treni porteranno i seguenti segnali di coda, tenendosi presente che la loro posizione si rife-

risce sempre alla destra o alla sinistra di chi, posto in mezzo al binario, osserva la coda del treno :

1) - *Treno che non debba annunziare convogli straordinari :*

Di giorno - Nessun segnale e fanali spenti ;

Di notte - Fanali accesi a doppia luce, bianca e rossa posti a sinistra e destra in alto dell'ultimo veicolo e in modo che la luce bianca sia rivolta nel senso della marcia del treno e possa essere scorta dal Macchinista, e la luce rossa sia rivolta in senso contrario.

2) - *Treno seguito nello stesso senso da altro treno facoltativo :*

Di giorno - Bandiera verde situata in alto dalla parte sinistra dell'ultimo veicolo ;

Di notte - Cambiando in verde la luce rossa del fanale a doppia luce posto in alto a sinistra dell'ultimo veicolo ;

3) - *Treno annunciante altro treno facoltativo che viaggia in senso opposto :*

Di giorno - Bandiera verde situata in alto dalla parte destra dell'ultimo veicolo ;

Di notte - Cambiando in verde la luce rossa del fanale a doppia luce posto in alto a destra dell'ultimo veicolo.

4) - *Treno seguito da treno bis :*

Di giorno - Bandiera verde situata in alto ad entrambi i lati dell'ultimo veicolo ;

Di notte - Cambiando in verde la luce rossa dei due fanali a doppia luce posti in alto ad entrambi i lati del detto veicolo ;

5) - *I treni speciali saranno annunziati dagli stessi segnali dei facoltativi con l'aggiunta :*

Le manovre devono sempre essere eseguite con movimenti lenti e col maggior riguardo, attenzione e prudenza.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
ISPETTORATO GENERALE
delle Ferrovie, Tramvie ed Automobili
Divisione 13^a

in data 17 Dicembre 1924.

Visto si approva ai sensi della nota N. 21775

Il Direttore Capo Div.
A. CRISPO

SOCIETÀ PER LE FERROVIE COMPLEMENTARI DELLA SARDEGNA S.p.A.
DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

Cagliari, 12 Aprile 1965

ORDINE DI SERVIZIO N. 2 / 1965

Oggetto: *Segnali fissi di nuovo tipo.*

In attesa che vengano modificati gli attuali Regolamenti sulla circolazione dei treni e sui segnali, e ferma restando quindi la validità degli stessi, al fine di meglio garantire la sicurezza dell'Esercizio, si è ritenuto opportuno attivare gli impianti di protezione recentemente installati, costituiti da semafori a due luci.

Si richiamano pertanto qui di seguito le norme regolamentari più importanti, nonché le istruzioni relative ai nuovi impianti:

Semafori di protezione nelle stazioni assuntorie.

Tali semafori consistono in apparecchi montati su sostegni tubolari, installati a sinistra nel senso di marcia dei treni e provvisti di due luci: una rossa e una verde. La luce superiore di COLORE ROSSO indica la via IMPEDITA; quella inferiore di COLORE VERDE indica la via LIBERA.

I semafori vengono comandati da apposite leve montate nei banchi di ogni singolo impianto, e sono collegati con gli scambi interessanti i binari di corsa.

La posizione NORMALE dei semafori, sia delle stazioni che delle assuntorie, dev'essere quella di via IMPEDITA (luce rossa) e tale posizione dovrà essere variata soltanto per il ricevimento di un convoglio per volta, e limitatamente al tempo necessario.

L'accensione dei semafori di entrata e di uscita, sia di giorno che di notte, deve aver luogo, di regola, QUINDICI MINUTI prima dell'ora prescritta di arrivo, transito o partenza di un treno. I semafori dovranno essere spenti dieci minuti dopo l'arrivo, il transito o la partenza dei treni.

I SEMAFORI SPENTI, sia di giorno che di notte dovranno essere considerati NON FUNZIONANTI. In tal caso i treni dovranno arrestarsi in corrispondenza del segnale fisso, assicurando, come prescritto, la protezione della coda, e potranno successivamente avanzare a passo d'uomo fino allo scambio di entrata della stazione od assuntoria, da dove proseguiranno in seguito a segnalazioni a mano.

Semafori di protezione bivio Mandas.

In prossimità della diramazione di Mandas sono stati installati, su un'unico sostegno — a sinistra nel senso di marcia dei treni provenienti da Mandas — due semafori, ciascuno con luci verdi e rosse.

Il semaforo a sinistra di chi guarda (proveniente da Mandas) comanda l'instradamento per la linea di Sorgono, quello a destra l'instradamento per la linea di Arbatax.

L'instradamento dei treni provenienti da Sorgono o da Arbatax e diretti a Mandas viene comandato da altri due semafori del tipo normale a due luci, installati rispettivamente uno sulla linea di Sorgono e l'altro su quella di Arbatax.

Istruzioni particolari per le assuntorie.

In attesa di incrocio l'Assuntore, come previsto dagli attuali Regolamenti, manterrà i semafori a VIA IMPEDITA (rosso). Darà la via libera al primo treno, che si annunzierà con ripetuti fischi, manovrando la leva del relativo semaforo, mentre l'altro semaforo continuerà a rimanere nella posizione di via impedita. Il Capo-Treno del primo convoglio che entrerà in stazione assumerà subito la dirigenza del servizio movimento e provvederà, per le successive operazioni, secondo le norme in vigore.

Si ricorda al Personale interessato che, anche nelle Assuntorie, come viene attualmente praticato, salvo circostanze eccezionali o disposizioni speciali, i treni incrociati dovranno instradarsi nel binario di sinistra rispetto alla loro MARCIA.

Le presenti istruzioni entreranno in vigore a decorrere dalla data che verrà tempestivamente comunicata al Personale interessato. A partire da tale data sul REGOLAMENTO SEGNALI E CIRCOLAZIONE TRENI le dizioni sotto riportate do-

vranno intendersi sostituite, per i nuovi impianti semaforici, con quelle a fianco di ciascuna indicata:

Dizione attuale.	Dizione aggiornata.
1° - disco girevole	semaforo
2° - disco girevole in posizione parallela alla linea	semaforo a luce verde
3° - disco girevole in posizione perpendicolare alla linea	semaforo a luce rossa
4° - disco girevole in posizione incerta	semaforo spento
5° - lanterna del segnale a disco	luce del semaforo

Si precisa che, per quanto concerne i segnali girevoli a disco, i quali saranno mantenuti in esercizio in alcune stazioni (previa sostituzione del fanale a petrolio con vernice luminescente rossa), rimangono immutate le norme previste dagli attuali Regolamenti.

IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO
F.to Ing. G. B. Piga

INDICE

REGOLAMENTO DEI SEGNALI

	Pagina
CAPO I - Segnali che indicano se la circolazione dei treni è libera o impedita	4
Art. 1 - Circolazione libera o impedita	4
Art. 2 - Segnali di linea libera o impedita	4
Art. 3 - Segnali che indicano la linea libera	5
Art. 4 - Segnali che comandano il rallentamento	5
Art. 5 - Segnali comandanti la fermata	6
Art. 6 - Distanze a cui si devono fare i segnali di fermata	6
Art. 7 - Distanza a cui si devono fare i segnali di rallentamento	7
Art. 8 - Norme per le segnalazioni nei casi di lavori sulla linea	8
Art. 9 - Segnali ai treni seguentisi non regolarmente	8
Art. 10 - Tempo di permanenza dei segnali di fermata	9
Art. 11 - Tempo di permanenza dei segnali di via libera	9
Art. 12 - Segnali per l'arresto di un treno già passato	9
Art. 13 - Segnali per chiamata di soccorso	9
Art. 14 - Segnali con dischi girevoli di protezione	10
Art. 15 - Dischi di protezione alle stazioni	10
Art. 16 - Dischi di protezione alle biforcazioni	11

Art. 17 - Dischi di protezioni ai passaggi a livello ferroviari	Pagina	12
Art. 18 - Disposizioni relative ai segnali coi dischi	»	12
Art. 19 - Manovra dei segnali a disco	»	13
Art. 20 - Illuminazione delle lanterne	»	13
Art. 21 - Sorveglianza dei segnali a disco	»	14
CAPO II - Segnali per ordinare od avvertire la partenza, il passaggio e la fermata dei treni	»	14
Art. 22 - Segnalazioni alla partenza dei treni	»	14
Art. 23 - Segnali del Macchinista per attirare l'attenzione	»	16
Art. 24 - Segnali del Macchinista per la manovra dei freni	»	17
Art. 25 - Segnali dei guardiani per annunciare un treno	»	18
Capo III - Segnali annessi ai treni	»	18
Art. 26 - Segnali in testa al treno	»	18
Art. 27 - Segnali in coda al treno	»	18
Art. 28 - Segnali portati dalle locomotive isolate	»	20
Art. 29 - Scopo della luce bianca dei fanali di coda	»	20
CAPO IV - Segnali per ordinare le manovre nelle stazioni	»	21
Art. 30 -	»	21
— Ordine di Servizio n. 2/1965 - Oggetto: Segnali di nuovo tipo	»	23