



## 5.2 Disinserzione (termine servizio)

Ruotare la maniglia di inserzione (ubicata sulla piastra pneumatica) nella posizione “disinserito” (spegnimento completo del monitor).

## 6. ISOLAMENTO APPARECCHIATURA SCMT (SOLO IN CASO DI GUASTO)

Ruotare la maniglia di inserzione (ubicata sulla piastra pneumatica) nella posizione “disinserito” (spegnimento completo del monitor) e portare il commutatore CEA in posizione “escluso”. Quest’ultima operazione permette la trazione del mezzo di trazione.

## 7. ATTIVAZIONE/DISATTIVAZIONE FUNZIONE SCMT

### 7.1 Attivazione automatica funzione SCMT (inizio linea SCMT)

L’apparecchiatura attiva automaticamente la funzione SCMT (accensione pulsante SCMT a luce blu e breve segnalazione acustica) impegnando il PI del segnale di:

- protezione della stazione dove ha inizio il tratto attrezzato;
- partenza della stazione di origine corsa del treno.

In alcuni casi espressamente autorizzati dalle unità Centrali competenti, l’attrezzaggio della località di servizio delimitante i tratti attrezzati, può iniziare dal segnale di partenza anziché dal segnale di protezione.

### 7.2 Disattivazione automatica funzione SCMT (termine linea SCMT)

L’apparecchiatura disattiva automaticamente la funzione SCMT (spegnimento pulsante SCMT e breve segnalazione acustica) impegnando il PI di fine tratta attrezzata posto:

- all’uscita della stazione prima dell’inoltro in linea;
- a valle degli scambi (prima dell’inoltro in linea) nel caso di bivio o PC.

In alcuni casi espressamente autorizzati dalle unità Centrali competenti, l’attrezzaggio della località di servizio delimitante i tratti attrezzati può terminare al segnale di protezione.

## 8. ESCLUSIONE/REINCLUSIONE FUNZIONE SCMT

### 8.1 Esclusione manuale funzione SCMT (guasto a terra)

A treno fermo premere il pulsante “SCMT” acceso a luce blu (o spento in modalità Predisposizione) fino alla visualizzazione del simbolo di funzione SCMT esclusa e del messaggio di guasto a terra SCMT (vedi tabella punto 2.2.2). Il pulsante “SCMT” deve spegnersi se acceso.

### 8.2 Reinclusione manuale funzione SCMT (guasto a terra)

A treno fermo oppure a treno in movimento premere il pulsante “SCMT” fino alla scomparsa del simbolo di funzione SCMT esclusa e del messaggio di guasto a terra SCMT (vedi tabella punto 2.2.2). L’apparecchiatura si dispone in modalità Predisposizione fino al ricevimento delle informazioni dal SST dove la funzione SCMT si riattiva automaticamente (vedi punto 7.1).

### 8.3 Esclusione automatica funzione SCMT (guasto a bordo)

La logica dell’apparecchiatura SCMT rilevando un guasto a bordo attiva automaticamente l’esclusione della funzione SCMT. Sul cruscotto viene visualizzato (dopo l’attivazione del pulsante RIC) il simbolo di funzione SCMT esclusa ed il messaggio di guasto a bordo SCMT (vedi tabella punto 2.2.2). Il tasto SCMT si spegne qualora la funzione SCMT sia attiva.





## 9. INSERZIONE/DISINSERZIONE FUNZIONE RSC

### 9.1 Inserzione manuale funzione RSC (inizio linea BAce)

A treno fermo oppure a treno in movimento premere il pulsante “RSC” fino alla visualizzazione delle gemme relative ai codici della RSC ed all’illuminazione della gemma relativa al codice in ricezione (oppure a quella di AC se in zona priva di codice). Il pulsante “RSC” deve illuminarsi a luce blu.

### 9.2 Disinserzione manuale funzione RSC (termine linea BAce)

A treno fermo oppure a treno in movimento premere il pulsante “RSC” fino alla scomparsa delle gemme relative ai codici RSC. Il pulsante “RSC” deve spegnersi.

## 10. ESCLUSIONE/REINCLUSIONE FUNZIONE RSC

### 10.1 Esclusione manuale funzione RSC (guasto a terra)

A treno fermo premere il pulsante “RSC” fino alla visualizzazione del simbolo di funzione RSC esclusa e del messaggio di guasto a terra RSC (vedi tabella punto 2.2.2). Prima della predetta visualizzazione le gemme RSC devono scomparire, ricomparire e scomparire nuovamente. Il pulsante “RSC” deve spegnersi.

### 10.2 Reinclusione manuale funzione RSC (guasto a terra)

A treno fermo oppure a treno in movimento premere il pulsante “RSC” fino alla visualizzazione delle gemme relative ai codici della RSC ed all’illuminazione della gemma relativa al codice in ricezione (oppure quella di AC se in zona priva di codice). Prima della predetta visualizzazione il simbolo di funzione RSC esclusa ed il messaggio di guasto a terra RSC (vedi tabella punto 2.2.2) devono scomparire. Il pulsante “RSC” deve illuminarsi a luce blu.

### 10.3 Esclusione automatica funzione RSC (guasto a bordo)

La logica dell’apparecchiatura SCMT rilevando un guasto a bordo relativo al canale continuo (RSC), attiva automaticamente l’esclusione della funzione RSC. Sul cruscotto viene visualizzato (dopo l’attivazione del pulsante RIC) il simbolo di funzione RSC esclusa ed il messaggio di guasto a bordo RSC (vedi tabella punto 2.2.2).

## 11. INSERIMENTO DATI TRENO

### 11.1 Procedura

A treno fermo premere il pulsante “DATI”; con tale operazione vengono visualizzati tutti i dati precedentemente introdotti (o di default). Se tutti i dati visualizzati corrispondono a quelli da introdurre (punto 11.2) premere il pulsante “OK” oppure, in caso contrario, premere nuovamente il pulsante “DATI”. Con quest’ultima operazione vengono visualizzati in successione tutti i dati selezionabili; alla visualizzazione di ciascun dato, selezionare il valore da introdurre (utilizzando i pulsanti con la freccia) e confermarlo premendo il pulsante OK. Terminata correttamente l’operazione di inserimento premere nuovamente il pulsante OK per la validazione di tutti i dati.

Al termine dell’operazione di inserimento dati l’apparecchiatura si dispone in modo operativo Predisposizione SCMT con funzione Vigilante attiva (accensione del monitor).





## 11.2 Dati treno da inserire

I dati treno da inserire nell'apparecchiatura sono riportati nella seguente tabella.

**TABELLA DATI TRENO DA INSERIRE NELL'APPARECCHIATURA**

<b>Menu stato (dati treno visualizzati selezionabili)</b>	<b>Dati treno da selezionare (in relazione alla condizione d'esercizio)</b>
<b>Utilizzazione Locomotiva</b> (Testa treno – Composizione attiva presenziata – Spinta con maglia sganciabile)	<b>Testa treno:</b> in caso di utilizzo del rotabile attrezzato ubicato in testa al treno. <b>Composizione attiva presenziata:</b> in caso di utilizzo della locomotiva attiva presenziata non in testa al treno (doppia trazione in testa, coda, intercalata, ecc.). <b>Spinta con maglia sganciabile:</b> in caso di utilizzo della locomotiva di spinta con maglia sganciabile. In questo caso deve essere selezionata anche la velocità del treno fino ad un massimo di 80 km/h.
<b>Percentuale di massa frenata</b> (45 ÷ 160 %)	<b>Valore della percentuale di massa frenata effettiva</b>
<b>Lunghezza del Treno</b> (da 0 a 1000 m)	<b>Valore della lunghezza del treno:</b> con passo di 25 metri arrotondata per eccesso (i rotabili a carrelli sono da considerare lunghi 25 metri mentre quelli a due assi 15 metri).
<b>Tipo di freno</b> ( P o G)	<b>Tipo di freno attivato nel treno:</b> viaggiatori (P) o merci (G)
<b>Tipo di treno</b> (Viaggiatori-Merci)	<b>Solo per il materiale ordinario</b> <b>Viaggiatori:</b> nel caso di materiale per viaggiatori <b>Merci:</b> nel caso di materiale per merci
<b>Velocità Massima del Treno</b> (da 30 a 300 km/h)	<b>Valore della velocità massima ammessa rispetto ai rotabili (mezzi di trazione e veicoli) in composizione al treno</b>
<b>Rango del Treno</b> (A-B-C-P)	<b>Rango ammesso rispetto ai rotabili (mezzi di trazione e veicoli) in composizione al treno</b>





<b>Menu stato</b> (dati treno visualizzati selezionabili)	<b>Dati treno da selezionare</b> (in relazione alla condizione d'esercizio)
<b>Rallentamento</b> (treno/locomotiva)	<b>Treno:</b> nel caso di treni navetta con locomotiva in coda, treni di mezzi leggeri, treni in doppia trazione simmetrica o intercalata, treni merci, treni aventi in composizione più di due locomotive. <b>Locomotiva:</b> nel caso di treni viaggiatori e postali con locomotiva/e in testa.
<b>Personale di condotta</b> (1-2)	<b>"2":</b> in tutti i casi di affidamento del mezzo di trazione a due agenti di condotta e nel particolare caso di affidamento del mezzo di trazione ad un agente di condotta in servizio ai treni di mezzi leggeri e navetta con E 464, circolanti sulle linee non attrezzate con SCMT e non rientranti tra quelle individuate dal GI (dove è ammessa la circolazione dei mezzi di trazione muniti di dispositivo Vigilante ed affidati ad un agente di condotta). <b>"1":</b> in tutti i casi di affidamento del mezzo di trazione ad un agente di condotta salvo quello di cui al precedente punto.
<b>Massa del Treno</b> (da 20 a 2000 tonn.)	<b>Valore della massa rimorchiata</b>
<b>Orario</b> (HH:MM)	<b>Orario corrente (Ore e Minuti)</b>

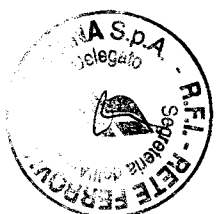
## 12. INSERZIONE/DISINSERZIONE MODALITA' MANOVRA

### 12.1 Inserzione modalità MANOVRA (inizio movimenti di manovra)

A convoglio fermo premere il pulsante "MAN" fino alla visualizzazione del messaggio "MANOVRA". Il pulsante MAN deve illuminarsi a luce bianca.

### 12.2 Disinserzione modalità MANOVRA (termine movimenti di manovra)

A convoglio fermo premere il pulsante "MAN" fino alla scomparsa del messaggio "MANOVRA". Il pulsante MAN deve spegnersi. La disinserzione della modalità "MANOVRA" richiede una nuova validazione dei dati treno (preceduta dalla eventuale modifica degli stessi).





## PARTE SECONDA

### NORME PARTICOLARI DI ESERCIZIO

#### 13. GENERALITA'

Con i rotabili attrezzati (mezzi di trazione, carrozze pilota e rimorchi muniti di cabina di guida, dotati di apparecchiatura SCMT ) devono essere rispettate le specifiche norme riportate nel presente Allegato XIV ter.

In ogni caso il personale di condotta deve regolare la corsa del treno nel pieno rispetto della normativa vigente (indicazioni del segnalamento, norme tecniche di circolazione del materiale rotabile, prescrizioni, ecc.) come nel caso di rotabile non attrezzato, salvo quanto di seguito indicato.

#### 13.1 Linee attrezzate con SCMT (indicazioni in Orario di Servizio)

Le linee attrezzate con SCMT sono indicate nell'Orario di Servizio tramite l'apposito segno convenzionale (linea di punti verticale riportata sulla fiancata principale). Nell'Orario di Servizio deve essere anche indicato lo specifico punto di inizio e termine del tratto attrezzato (segnale di protezione, di partenza, ecc.).

#### 13.2 Inserimento apparecchiatura SCMT

L'apparecchiatura SCMT deve essere inserita e mantenuta inserita indipendentemente dalla linea percorsa, dall'ubicazione del rotabile nel treno e dal numero degli agenti di condotta a cui è affidato il rotabile stesso. Con apparecchiatura SCMT inserita la funzione di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta (funzione Vigilante) è sempre attiva.

#### 13.3 Impiego dell'apparecchiatura SCMT

L'apparecchiatura SCMT deve essere impiegata nelle modalità operative previste (punto 3).

##### 13.3.1 Impiego della funzione SCMT

La funzione SCMT deve essere mantenuta inserita sui tratti appositamente attrezzati (punto 13.1) indipendentemente dal binario percorso (di sinistra, di destra o illegale), salvo prescrizione contraria.

##### 13.3.2 Impiego della funzione RSC

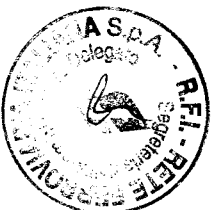
La funzione RSC deve essere inserita e mantenuta inserita nel rispetto delle specifiche norme previste per l'apparecchiatura RSC.

#### 13.4 Notifica delle prescrizioni

Ai treni serviti da rotabili attrezzati dovranno continuare ad essere notificate le prescrizioni nel rispetto delle norme vigenti, salvo quanto di seguito disciplinato.

#### 13.5 Rallentamenti

I rallentamenti notificati al sistema sono gestiti tramite la posa di appositi PI in corrispondenza del segnale di avviso oppure attraverso l'estrazione di apposite chiavi di rallentamento.





Nella programmazione dei PI relativi ai rallentamenti validi solo per determinati periodi della giornata viene inserita anche l'ora di inizio e termine della validità dei rallentamenti stessi. Pertanto i rallentamenti vengono resi noti al sistema sulla base dell'orario immesso e validato.

Sulle linee attrezzate con SCMT per la notifica dei rallentamenti ai treni valgono le norme comuni, tenendo presente che nel caso di rallentamento non gestito da SCMT e/o non segnalato sul terreno, le prescrizioni devono essere notificate direttamente nella località limitrofa abilitata (o Pds limitrofo su linee esercitate con CTC).

#### **14. PRESA IN CONSEGNA DEL ROTABILE (INIZIO DEL SERVIZIO)**

Alla presa in consegna del rotabile attrezzato (inizio del servizio), salvo consegne dirette, deve essere sempre inserita l'apparecchiatura SCMT (vedi punto 5.1) e verificato che l'autotest dia esito positivo (messaggio visualizzato "INTRODUZIONI DATI o MANOVRA").

Al termine dell'autotest con esito positivo l'apparecchiatura si dispone per l'inserimento dei "DATI TRENO" o per l'inserimento della modalità "MANOVRA".

##### **14.1 Autotest con esito negativo**

Qualora all'atto dell'inserzione l'autotest dia esito negativo il rotabile dovrà essere considerato sprovvisto di apparecchiatura SCMT.

#### **15. MOVIMENTI DI MANOVRA**

Dovendo eseguire movimenti di manovra deve essere inserita la modalità MANOVRA (vedi punto 12.1).

Al termine dei movimenti di manovra la modalità MANOVRA deve essere disinserita (vedi punto 12.2). Dopo tale disinserzione deve essere sempre eseguito il controllo e la validazione dei dati treno.

#### **16. INSERIMENTO DATI TRENO**

Prima della partenza del treno dalla stazione di origine corsa (o comunque ad ogni variazione dei dati treno), devono essere sempre inseriti e validati i dati treno (vedi punto 11), indipendentemente dalla linea percorsa, dall'ubicazione del rotabile nel treno e dagli agenti di condotta a cui è affidato il rotabile stesso.

I dati treno devono essere altresì verificati e nuovamente validati a seguito di una momentanea disalimentazione dell'apparecchiatura legata anche disabilitazione del rotabile (apertura interruttore di alimentazione della bassa tensione) per anomalità o altre cause.

Qualora il mezzo di trazione attivo e presenziato non sia ubicato in testa al treno deve essere inserito solo il dato treno relativo all'utilizzazione della locomotiva.

#### **17. CONDOTTA DEL TRENO (RISPETTO LE MODALITA' OPERATIVE)**

##### **17.1 Predisposizione SCMT (tasti SCMT e RSC spenti)**

In modalità "Predisposizione SCMT", oltre al rispetto delle norme vigenti (relative ai rotabili non attrezzati), il personale di condotta deve:

- azionare con il treno in movimento il dispositivo di presenza e vigilanza (pedale o pulsante) dell'agente di condotta;
- non superare la velocità di 100 km/h qualora il rotabile sia affidato ad un agente di condotta e sia stato inserito il dato treno "1" (un agente di condotta).





### 17.2 SCMT (tasto SCMT acceso tasto RSC spento)

In modalità “SCMT”, oltre al rispetto delle norme vigenti (relative ai rotabili non attrezzati), il personale di condotta deve:

- azionare con il treno in movimento il dispositivo di presenza e vigilanza (pedale o pulsante) dell'agente di condotta;
- ridurre a 10 km/h la velocità di approccio (art. 41 del Regolamento sui Segnali), nel caso l'apparecchiatura visualizzi il simbolo di velocità di rilascio ridotta (vedi punto 2.2.2);
- mantenere la velocità di approccio (art. 41 del Regolamento sui Segnali) fino al superamento del segnale di 1° Categoria qualora lo stesso venga trovato a via libera, salvo l'apparecchiatura visualizzi il simbolo di rimozione del tetto della velocità di rilascio (vedi punto 2.2.2);
- non superare comunque la velocità di 30 km/h, nel proseguire con cautela da un segnale di partenza disposto a via impedita, munito di segnale di prosecuzione di itinerario acceso a luce bianca lampeggiante, fino al successivo segnale di partenza disposto a via impedita (art. 51/5 del Regolamento sui Segnali);
- non superare comunque la velocità di 30 km/h in arrivo dal binario illegale, quando non esiste il segnale di protezione a vela quadra;
- arrestare il treno in arrivo (o attestare il treno in partenza) in corrispondenza dell'eventuale tabella di “limite di fermata SCMT” (posto in precedenza del segnale fisso disposto a via impedita);
- mantenere la velocità fino al segnale di partenza immediatamente a valle del Fabbricato Viaggiatori (FV) della località di servizio, nel caso il punto di variazione della velocità massima della linea in aumento o il punto di variazione del grado di frenatura che determina un aumento della velocità, coincida con il FV stesso;
- mantenere la velocità fino al termine dell'itinerario di partenza (o di transito) della località di servizio che delimita un tratto linea interessato da una riduzione di velocità, nel caso la riduzione di velocità sia notificata con annotazione in OS o con specifica prescrizione.

### 17.3 Predisposizione SCMT + RSC (tasto SCMT spento e tasto RSC acceso)

In modalità “Predisposizione SCMT + RSC”, oltre al rispetto delle norme vigenti (relative ai rotabili non attrezzati), il personale di condotta deve:

- azionare con il treno in movimento il dispositivo di presenza e vigilanza (pedale o pulsante) dell'agente di condotta;
- non superare la velocità di 100 km/h, qualora il rotabile sia affidato ad un agente di condotta e sia stato inserito il dato treno “1” (un agente di condotta);
- rispettare per quanto applicabili le “Norme particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione provvisti di apparecchiatura speciale per la ripetizione dei segnali in macchina” (Allegato XIV), tenendo presente che il CV interviene fino alla velocità di 60 km/h.

### 17.4 SCMT + RSC (tasto SCMT e tasto RSC accesi)

In modalità “SCMT + RSC”, oltre al rispetto delle norme vigenti (relative ai rotabili non attrezzati), il personale di condotta deve:

- azionare con il treno in movimento il dispositivo di presenza e vigilanza (pedale o pulsante) dell'agente di condotta;
- ridurre a 10 km/h la velocità di approccio (art. 41 del Regolamento sui Segnali), nel caso l'apparecchiatura visualizzi il simbolo di velocità di rilascio ridotta (vedi punto 2.2.2);





- non superare comunque la velocità di 30 km/h, nel proseguire con cautela da un segnale di partenza disposto a via impedita, munito di segnale di prosecuzione di itinerario acceso a luce bianca lampeggiante, fino al successivo segnale di partenza disposto a via impedita (art. 51/5 del Regolamento sui Segnali);
- non superare comunque la velocità di 30 km/h in arrivo dal binario illegale, quando non esiste il segnale di protezione a vela quadra;
- arrestare il treno in arrivo (o attestare il treno in partenza) in corrispondenza dell'eventuale tabella di "limite di fermata SCMT" (posto in precedenza del segnale fisso disposto a via impedita);
- mantenere la velocità fino al segnale di partenza immediatamente a valle del Fabbricato Viaggiatori (FV) della località di servizio, nel caso il punto di variazione della velocità massima della linea in aumento o il punto di variazione del grado di frenatura che determina un aumento della velocità, coincida con il FV stesso;
- mantenere la velocità fino al termine dell'itinerario di partenza (o di transito) della località di servizio che delimita un tratto linea interessato da una riduzione di velocità, nel caso la riduzione di velocità sia notificata con annotazione in OS o con specifica prescrizione.
- rispettare per quanto applicabili le "Norme particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione provvisti di apparecchiatura speciale per la ripetizione dei segnali in macchina" (Allegato XIV) tenendo presente che il CV interviene fino alla velocità di rilascio (30 o 10 km/h).

## 18. ANORMALITA' E GUASTI

### 18.1 Frenatura d'urgenza comandata dall'apparecchiatura SCMT

Nel caso in cui l'apparecchiatura SCMT comandi la frenatura d'urgenza il personale di condotta deve portare il manubrio del rubinetto di comando del freno in posizione di frenatura rapida, salvo l'apparecchiatura stessa non consenta il riarmo della frenatura prima del completo arresto (pulsante RF a luce fissa).

### 18.2 Ripresa della corsa dopo una frenatura d'urgenza comandata dall'apparecchiatura SCMT

Per la ripresa della corsa dopo l'arresto del treno per intervento della frenatura d'urgenza comandata dall'apparecchiatura il personale di condotta deve:

- a) riarmare la frenatura premendo e rilasciando il pulsante RF a luce fissa (il pulsante deve spegnersi);
- b) prendere visione degli eventuali codici e messaggi di guasto o anomalità visualizzati (punto 18.3) e notificarli con comunicazione registrata, come di seguito indicato:
  - nel caso di guasto a terra, al DM/DCO (formula: "SCMT rilevato guasto al segnale di ..... Codice.....");
  - nel caso di guasto a bordo, al referente accreditato dell'Impresa Ferroviaria utilizzatrice del rotabile (formula: "SCMT rilevato guasto a bordo ..... Codice.....");
- c) premere il pulsante di riconoscimento RIC (acceso a luce fissa). Dopo premuto il pulsante RIC l'apparecchiatura si commuterà come di seguito indicato:
  - nel caso di guasto di terra, in modalità "Predisposizione SCMT" e si riporterà in modalità "SCMT" al PI relativo al successivo segnale (o successivo PI in uscita da una località di servizio);







- nel caso di guasto a bordo:
    - in modalità “Predisposizione SCMT” (o “Predisposizione SCMT + RSC”), nel caso di esclusione della funzione SCMT (visualizzazione relativa icona);
    - in modalità “Predisposizione SCMT” (o “SCMT”), nel caso di esclusione della funzione RSC (visualizzazione relativa icona);
    - in modalità “Predisposizione SCMT”, nel caso di esclusione di entrambe le funzioni SCMT e RSC (visualizzazione relative icone);
  - nel caso di non corretta inserzione/disinserzione della funzione RSC, nella modalità operativa richiesta (funzione RSC inserita o disinserita);
- d) riprendere la corsa nel rispetto di quanto previsto dalla modalità operativa presente (funzioni attive).

### 18.3 Esempio di visualizzazione dei codici di errore e messaggi di guasto o anomalità

Di seguito viene riportato un esempio di visualizzazione dei codici e messaggi di guasto o anomalità di guasto di terra o di bordo:

The image shows a blue display screen with white text. At the top, it says 'ERRORE :'. Below this, there are three lines of error codes: 'CT= XXXXXXXX', 'PC= XXXXXXXX', and 'CE= XXXXXXXX'. Each code is followed by a horizontal line of 'X's representing a message. Arrows point from these elements to labels on the right: 'CT= Codice Tratta (per guasto a terra)', 'PC= Progressiva Chilometrica (per guasto a terra)', 'CE= Codice Errore (per guasto a terra e bordo)', and 'MESSAGGIO DI GUASTO O ANORMALITA''.

### 18.4 Operazione di Supero Rosso

#### 18.4.1 Procedura

A treno fermo (o a velocità non superiore a 30 km/h) deve essere premuto il pulsante “SR” che si deve illuminare a luce rossa (in presenza di velocità di rilascio a 10 km/h l’attivazione del pulsante SR determina l’innalzamento della velocità di rilascio a 30 km/h). La predetta operazione deve essere eseguita nell’imminenza del superamento del segnale fisso (a via impedita o a via libera con conferma di riduzione di velocità a 30 km/h con avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta) oppure della tabella di limite di fermata SCMT (entro 12 secondi dall’azionamento del pulsante deve essere superato il PI del segnale o della tabella oppure captato l’AC).

L’operazione di Supero Rosso è reiterabile e cioè: azionando nuovamente il pulsante SR l’apparecchiatura consente di riguadagnare l’intera temporizzazione (12 secondi).

Il pulsante SR si spegne alla visualizzazione del simbolo di stabilizzazione del supero rosso (vedi tabella punto 2.2.2) o comunque alla scadenza della temporizzazione.





#### 18.4.2 Casi previsti

L'operazione di "Supero Rosso" deve essere effettuata sulle linee attrezzate con SCMT e/o BAcc<sup>1</sup> nei seguenti casi:

- superamento dei segnale fissi (di prima categoria e di protezione propria dei PL con barriere) disposti a via impedita. Nel caso il segnale da superare a via impedita sia preceduto dalla tabella di "limite di fermata SCMT" (art. 77 del Regolamento sui Segnali), l'operazione di supero rosso deve essere eseguita nell'imminenza del superamento della predetta tabella;
- superamento dei segnali fissi luminosi con aspetto Rosso-Giallo-Giallo (via libera con conferma di riduzione di velocità a 30 km/h con avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta).

L'operazione di Supero Rosso non deve essere comunque effettuata<sup>2</sup> in caso di:

- esclusione delle funzioni SCMT e RSC, sulle linee attrezzate con SCMT e BAcc;
- esclusione della funzione SCMT, sulle linee attrezzate con SCMT;
- esclusione della funzione RSC, sulle linee attrezzate con solo BAcc.

#### **18.5 Esclusione della funzione SCMT per guasto alle apparecchiature di terra**

Nel caso di guasto alle apparecchiature di terra ai treni può essere prescritto di escludere la funzione SCMT come di seguito indicato:

- in corrispondenza di un segnale fisso, formula: "*Escludete SCMT in corrispondenza segnale di ..... (partenza/protezione di ..... o PBI N°..... tra ..... e .....)*". In tal caso il personale di condotta deve arrestare il treno in precedenza al segnale interessato, escludere la funzione SCMT (punto 8.1) e reincluderla (punto 8.2) appena superato il predetto segnale;
- nel percorrere un determinato tratto di linea, formula: "*Escludete SCMT da..... (località di servizio) a.....(località di servizio)*". In tal caso il personale di condotta deve arrestare il treno prima del segnale di partenza della località di servizio che delimita l'inizio del tratto di linea interessato alla esclusione, escludere la funzione SCMT (punto 8.1) e reincluderla (punto 8.2) appena superato il segnale di protezione della località di servizio che delimita il termine del tratto interessato alla predetta esclusione.

In tali casi l'apparecchiatura, dopo la reinclusione, si porterà in Predisposizione SCMT restando in tale modalità fino al PI relativo al successivo segnale fisso (o successivo PI in uscita da una località di servizio).

La prescrizione di esclusione SCMT deve essere notificata dalla località di servizio abilitata limitrofa al guasto (o PdS limitrofo al guasto sulle linee esercitate in CTC-DCO).

#### **18.6 Esclusione della funzione RSC per guasto alle apparecchiature di terra**

Nel caso di guasto alle apparecchiature di terra la funzione RSC deve essere esclusa (punto 10.1) e successivamente reinclusa (punto 10.2), nel rispetto delle specifiche norme previste per l'apparecchiatura RSC.

<sup>1</sup> Qualora il pulsante SR venga premuto sulle linee dove l'operazione di supero rosso non è prevista (linee non attrezzate), lo stesso si illumina e si spegne alla scadenza della temporizzazione mentre il simbolo di stabilizzazione del supero rosso non si attiva.

<sup>2</sup> Qualora il pulsante SR venga premuto nei casi in cui l'operazione di supero rosso non è prevista, lo stesso ed il simbolo della stabilizzazione supero rosso non si attivano.

