

SOCIETÀ SUBALPINA DI IMPRESE FERROVIARIE REGOLAMENTO CIRCOLAZIONE TRENI DEC 710.3		FERROVIE AUTOLINEE REGIONALI TICINESI PRESCRIZIONI DI ESERCIZIO
Ferrovia Domodossola – Confine Svizzero – Locarno		

B. REGOLAMENTO SEGNALI (RS)

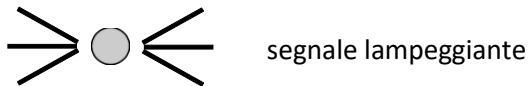
Codice Documento:						
Tipo Documento:						
Revisione	Data	Descrizione	Approvazione MIT		Approvazione UFT	
Rev. 0	13/12/16	Emissione	02561	21/12/16		
Rev 5.1	21/06/19	Adattamento per quanto possibile dal contesto operativo e dal trattato internazionale che regola i rapporti ITA – CH per l'esercizio della Ferrovia con il Decreto ANSF 4/2012				

INDICE

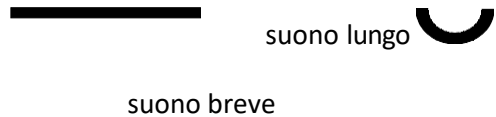
1	INDICAZIONI DI LETTURA	pag.	3
1.1	Rappresentazione dei segnali lampeggianti	pag.	3
1.2	Rappresentazione dei segnali acustici	pag.	3
1.3	Rappresentazione dei segnali dati dal peRsonale	pag.	3
1.4	Numerazione figure	pag.	3
2	GENERALITÀ	pag.	4
2.1	Applicazione	pag.	4
2.2	Colore dei segnali	pag.	4
2.3	Dispositivi di segnalazione	pag.	4
3	SEGNALI SUI VEICOLI	pag.	5
3.1	Segnali sui veicoli per coRSe treno	pag.	5
3.2	Segnali sui veicoli per movimenti di manovra	pag.	5
3.3	Segnale d'avvertimento	pag.	5
3.4	Segnale di attenzione dei veicoli (fischio)	pag.	5
3.5	Segnale per l'azionamento del freno a mano	pag.	6
4	SEGNALAZIONI DEL PERSONALE	pag.	7
4.1	Strumenti di segnalazione in dotazione	pag.	7
4.2	Segnale di attenzione	pag.	7
4.3	Segnale di fermata	pag.	7
4.4	Segnale di prontezza	pag.	7
4.5	Segnali di partenza	pag.	7
4.6	Segnali per la prova dei freni	pag.	8
5	SEGNALI DELLE STAZIONI E DELLA LINEA	pag.	10
5.1	Scopo dei segnali principali	pag.	10
5.2	Segnali per coRSe treno	pag.	10
5.3	Segnali luminosi delle stazioni e della linea	pag.	11
5.4	Segnali d'indicazione per coRSe treno	pag.	15
5.5	Segnali di fermata, di controllo e di attenzione	pag.	16
5.6	Segnali per zone lavori o anomalie all'infrastruttura	pag.	18
5.7	Segnali indicatori	pag.	20
5.8	Passaggio a livello con marcia a vista	pag.	21
5.9	Segnali non valevoli o valevoli temporaneamente	pag.	22
5.10	Segnali di velocità	pag.	23
5.11	Segnali degli scambi/deviatoi	pag.	23
5.12	Segnali bassi	pag.	25
5.13	Segnali per movimenti di manovra	pag.	26
5.14	Segnali dati dal peRsonale	pag.	26
5.15	Segni di pericolo	pag.	29
5.16	Segnali per il servizio elettrico	pag.	30
5.17	Contrassegni per isolazione di rotaia	pag.	31
6	DISPOSIZIONI FINALI	pag.	32

1 INDICAZIONI DI LETTURA

1.1 Rappresentazione dei segnali lampeggianti (*PCT R 300.2, cap. 1.2.2*)



1.2 Rappresentazione dei segnali acustici (*PCT R 300.2, cap. 1.2.3*)



1.3 Rappresentazione dei segnali dati dal peRSONale (*PCT R 300.2, cap. 1.2.4*)

Significato nelle figure:

linea punteggiata	movimento veloce
linea tratteggiata	-----	movimento lento

1.4 Numerazione figure

Il numero inserito nella figura della rappresentazione grafica di un segnale, corrisponde a quello indicato nelle PCT Svizzere. Agli altri non è assegnato un numero.

2 GENERALITÀ

2.1 Applicazione

Il presente regolamento riporta il significato dei vari segnali e deve essere applicato sulla linea Domodossola – Locarno Muralto. Le Imprese Ferroviarie SSIF e FART, in accordo tra di loro, possono introdurre segnali già previsti dalle PCT Svizzere mediante comunicazione con obbligo di protocollo al peRsonale. Se un segnale di terra atto alla concessione dell'autorizzazione al movimento manca o fornisce indicazioni imperfette o incomplete, si deve considerare come se esso non stia fornendo autorizzazione al movimento e per la prosecuzione del treno dovranno essere applicate le norme di cui al RCG.

2.2 Colore dei segnali (PCT R 300.2, cap. 1.2.1)

Di regola, per i segnali ottici si usano i seguenti colori:

rosso	segnale a via impedita, fermata, pericolo
arancione	avviso di segnale a via impedita, prudenza, avvertimento, rallentamento
verde	via libera
giallo	servizio elettrico
bianco	segnali bassi, segnali per deviatoio (scambio), indicatori ecc. nonché segnali luminosi che confermano o sostituiscono quelli acustici.

2.3 Dispositivi di segnalazione

2.3.1 Dispositivi in dotazione

- Motrici, elettrotreni: segnale di fischio, due bandiere rosse, una lanterna rossa, segnali di identificazione della testa e della coda.

2.3.2 Verifiche dei dispositivi di segnalazione

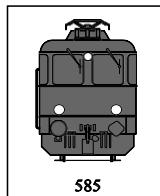
- L'agente di condotta coadiuvato dall'agente di accompagnamento dei treni sono responsabili della dotazione dei segnali del treno e sono tenuti a verificarne la completezza alla partenza.
- Per i treni spola ad agente solo (senza agente di accompagnamento dei treni) è responsabile l'agente di condotta

3 SEGNALI SUI VEICOLI

3.1 Segnali sui veicoli per coRSe treno (PCT R 300.2, cap. 5.7)

3.1.1 Contrassegno dei veicoli motore attivi (PCT R 300.2, cap. 5.7.1)

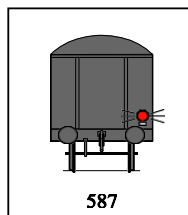
Ai sensi di questa prescrizione le unità spola sono considerate veicoli motore. I veicoli motori attivi devono avere la seguente illuminazione:



CoRSa treno: davanti tre luci bianche accese

Sui veicoli motore che non circolano in testa al treno, le luci della direzione in avanti sono spente.

3.1.2 Contrassegno della coda del treno (PCT R 300.2, cap. 5.7.2)



Il segnale di coda è posizionato dietro in basso l'ultimo veicolo e mostra o porta:

- una luce rossa oppure
- due luci rosse oppure
- un disco bianco e rosso oppure
- un segnale di coda bianco e rosso non illuminato da appendere

3.2 Segnali sui veicoli per movimenti di manovra (PCT R 300.2, cap. 3.2)

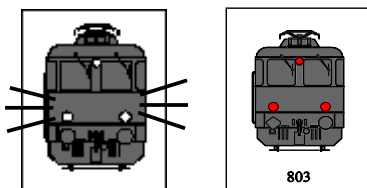
3.2.1 Contrassegno durante i movimenti di manovra sulla tratta (PCT R 300.2, cap. 3.2.2)

Per veicoli con coRSa manovra sulla tratta si applica la segnalazione delle coRSe treno.

I movimenti di manovra composti da un veicolo motore e da vagonetti (scale mobili, lorry, ecc.) portano i segnali solo sul veicolo motore se gli stessi non possono essere applicati ai vagonetti.

I veicoli strada/rotaia che non possono segnalare come i veicoli rotabili, nella coRSa in avanti e indietro mostrano la segnalazione secondo la legge sulla circolazione stradale.

3.3 Segnale d'avvertimento (PCT R 300.2, cap. 8.1.2)



Fermata immediata per qualunque movimento sul medesimo binario o binari attigui.

Questo segnale viene utilizzato per segnalare un potenziale e immediato pericolo.

Lampeggiare con le luci di coRSa testa treno o tre luci di coda treno fisse rosse.

3.4 Segnale di attenzione dei veicoli (fischio) (PCT R 300.2, cap. 2.2.3)

Il segnale d'attenzione, fischio, serve a richiamare l'attenzione e/o a mettere in guardia le perSone e/o animali.



A seconda della distanza da cui il segnale deve essere udito, questo può essere dato in modo breve, lungo, debole o forte. In caso di necessità il segnale d'attenzione deve essere ripetuto più volte a brevi intervalli di tempo.

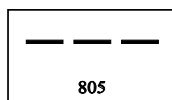
Un fischio moderatamente lungo viene dato:

- nei casi previsti dal RS;
- in precedenza alle tabelle dei segnali di fischio;
- sulla sezione d'Esercizio Italiana prima di iniziare il movimento per partire in avanti (la direzione di marcia è intesa sempre in relazione alla cabina occupata dall' Agente di condotta (Macchinista);
- in caso di transito in una località di servizio con presenza di persone sulla banchina/marciapiede adiacente.

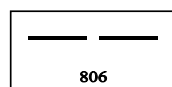
Due fischi moderatamente lunghi vengono dati:

- nei casi previsti dal RS;
- sulla sezione d'Esercizio Italiana prima di retrocedere, in casi eccezionali, senza cambiare cabina di guida.

3.5 Segnale per l'azionamento del freno a mano (PCT R 300.2, cap.8.2.1)



Serrare il freno a mano: 3 fischi brevi



Allentare il freno a mano: due fischi lunghi

4 SEGNALAZIONI DEL PERSONALE

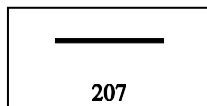
4.1 Strumenti di segnalazione in dotazione

Le segnalazioni del peRsonale vengono date nel seguente modo:

Agente di condotta (Macchinista)	con fischio del treno
Agente di Accompagnamento (Capotreno)	con fischietto a trillo, braccia e/o lanterna
Capomanovra	con fischietto da manovra, braccia e/o lanterna
Guardia di sicurezza	con cornetta, bandierola rossa e lanterna rossa (solo sezione d'Esercizio Svizzera)

4.2 Segnale di attenzione (*PCT R 300.2, cap. 2.2.3*)

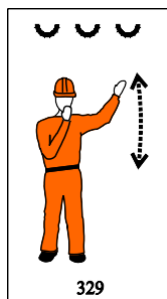
Il segnale d'attenzione serve a richiamare l'attenzione e/o a mettere in guardia le peRSone e/o animali.



Fischio dato dal peRsonale con fischietto

A seconda della distanza da cui il segnale deve essere udito, questo può essere dato in modo breve, lungo, debole o forte. In caso di necessità il segnale d'attenzione deve essere ripetuto più volte a brevi intervalli di tempo.

4.3 Segnale di fermata (*PCT R 300.2, cap. 3.3.9*)



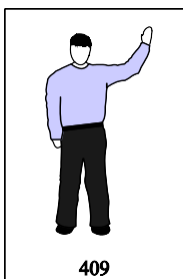
Di giorno

Tre fischi brevi e contemporaneamente muovere rapidamente su e giù il braccio teso, perpendicolarmente al binario

Di notte laddove non visibile

Tre fischi brevi e muovere rapidamente su e giù la lanterna con luce rossa; in mancanza di questa si può eccezionalmente utilizzare una luce bianca.

4.4 Segnale di prontezza (*PCT R 300.2, cap. 4.2*)



Tener alzato il braccio (di notte una luce bianca) verso il collaboratore che dà il permesso per la partenza.

A Muralto la stazione è dotata di segnale fisso per il permesso di partenza. Per i treni accompagnati da Agente di Accompagnamento (Capotreno), lo stesso da il "treno pronto" a mezzo apposito pulsante situato nella cassetta al rispettivo marciapiede. Il Capomovimento in seguito attiva il segnale per l'autorizzazione al movimento. Per treni ad agente solo il segnale di prontezza viene azionato dall'Agente di

condotta (Macchinista).

4.5 Segnali di partenza

Il segnale di partenza per l'autorizzazione al movimento può essere disposto solo quando c'è il consenso per la partenza (via libera).

4.5.1 Segnali per il permesso di partenza (PCT R 300.2, cap. 5.6.2)

Se all' Agente di condotta (Macchinista) il permesso di partenza non può essere accordato con l'apposito segnale fisso, deve essere dato nel seguente modo e cioè:



Fischietto a trillo

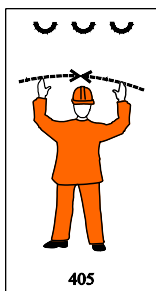
L'Agente di Accompagnamento (Capotreno), accertatosi che - per quanto di competenza - è possibile iniziare la corsa avendo terminato le operazioni propedeutiche alla partenza stessa nonché essersi accertato del totale incarrozzamento dei viaggiatori e verificato il rispetto delle prescrizioni di servizio trasmetterà il pronti a partire all'Agente di condotta (Macchinista) con un segnale lungo di fischietto a trillo per i treni dispari, con due segnali lunghi di fischietto a trillo per i treni pari. Dopo le fermate straordinarie in linea, se l'Agente di Accompagnamento (Capotreno) è sceso, l'Agente di condotta (Macchinista) NON deve riprendere la marcia se non dopo aver ottenuto il permesso di partenza dell' Agente di Accompagnamento (Capotreno).

A Locarno-Muralto per i treni accompagnati da Agente di accompagnamento del treno (Capotreno) dopo che il capomovimento ha attivato il segnale per il permesso di partenza l'agente di accompagnamento dei treni (Capotreno) conferma all'agente di condotta (Macchinista) la prontezza effettiva alla partenza con due fischi (treni pari).

4.6 Segnali per la prova dei freni (PCT R 300.2, cap. 4.1.2)

Gli ordini per eseguire la prova dei freni vanno trasmessi all'Agente di condotta (Macchinista) verbalmente o con il fischietto di manovra e completati con movimenti delle braccia, rispettivamente di notte, laddove non è visibile, con una luce bianca.

Frenare



Di giorno

Tre brevi fischi, sollevare due braccia in direzione verticale e congiungere le mani aperte sopra la testa, perpendicolarmente al binario.

Di giorno

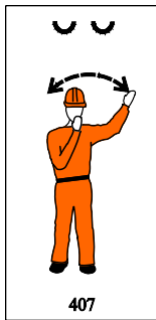


Di notte laddove non visibile

Tre brevi fischi, sollevare lentamente la luce bianca descrivendo un semicerchio, poi abbassare rapidamente in direzione verticale.

Di notte

Allentare il freno (sfrenare)



Due brevi fischi e oscillare il braccio alzato perpendicolarmente al treno.

Freno buono (Terminato)



Mostrare all'Agente di condotta (Macchinista) il palmo della mano alzato.

Il segnale del personale "freno buono" va confermato da parte dello Agente di condotta (Macchinista) con il medesimo movimento.

5 SEGNALI DELLE STAZIONI E DELLA LINEA

5.1 Segnali principali

Indicano se il binario posto dopo il segnale può essere percorso o meno o a quali condizioni da un treno o da una corsa di manovra.

Sono posti ove è necessaria una protezione della stazione o di tratta, e sono di tipo luminoso. I segnali principali consistono in segnali luminosi e si distinguono in:

- **ENTRATA (PROTEZIONE)**: regolano l'entrata dei treni nelle stazioni
- **USCITA (PARTENZA)**: regolano l'uscita dalle stazioni
- **DI BLOCCO**: regolano la successione dei treni sulle sezioni di blocco fra segnale principale e quello successivo.

5.2 Segnali per corse treno

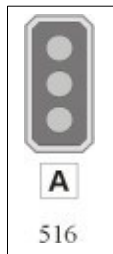
5.2.1 Principio (PCT R 300.2, cap. 5.1.1)

I segnali per i treni valgono per le corse treno. Si fa la distinzione tra segnali avanzati e principali.

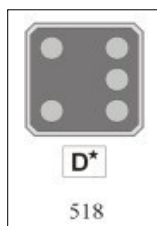
Per principio un segnale principale può segnalare tutte le immagini e nella posizione di base mostra *via impedita (fermata)* o spento. Per contro un segnale avanzato non può mostrare *via impedita (fermata)* e nella posizione di base mostra *avvertimento (avviso)* oppure è spento.

L'avviso (nel segnale avanzato) e l'esecuzione di una velocità (nel segnale principale) vengono segnalati mediante la combinazione di punti luminosi a colori.

5.2.2 Contrassegno dei segnali (PCT R 300.2, cap. 5.1.7)



Il segnale principale è contrassegnato con una lettera. Ad essa viene eventualmente aggiunto un numerocorrispondente al binario cui appartiene il segnale.



Il segnale avanzato porta la denominazione del segnale principale successivo completata con una stella posta in alto.

Esercizio CH		Esercizio IT	
A	Entrata stazione direzione Camedo	A	Entrata (protezione)stazione direzione Camedo

B	Uscita stazione direzione Locarno	B	Uscita(partenza) stazione direzione Domodossola
C	Uscita stazione direzione Camedo	C	Uscita (partenza) stazione direzione Camedo
D	Entrata stazione direzione Locarno	D	Entrata (protezione) stazione direzione Domodossola
A*	Stellina * segnale avanzato	A*	Stellina * segnale avanzato
A¹	Numero indicazione del binario	A¹	Numero indicazione del binario

Stazione Camedo

Alla stazione di Camedo vi sono più segnali, si aggiungono quindi i seguenti contrassegni:

Esercizio CH	
E	Uscita stazione direzione Domodossola
F	Entrata stazione direzione Locarno

5.3 Segnali luminosi delle stazioni e della linea

I segnali si dividono in:

5.3.1 Segnali Avanzati (*PCT R 300.2, cap. 5.2.2, 5.2.4, 5.2.6*): segnali di avviso/avvertimento.

5.3.2 Segnali Principali (*PCT R 300.2, cap. 5.2.3, 5.2.5*): segnali imperativi.

5.3.3 Segnali Avanzati - Combinati (*PCT R 300.2, cap. 5.1.5*): segnali di avviso/avvertimento e imperativi.

5.3.4 Segnali di Velocità (*PCT R 300.2, cap. 5.2.7, 5.2.8*): sono i segnali avanzati e principali che in funzione del loro aspetto forniscono indicazioni relativamente alla marcia dei treni.

5.3.5 Segnali complementari (*PCT R 300.2, cap. 5.3.1, 5.3.3, 5.6.1*) : segnali che forniscono indicazioni.

5.3.6 Segnali di guasto (*PCT R 300.2, cap. 8.2.3*)

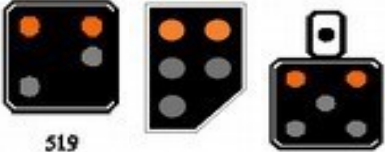
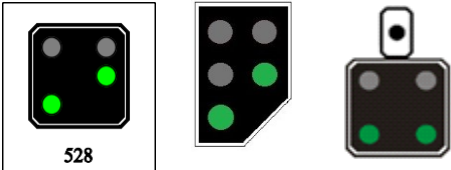
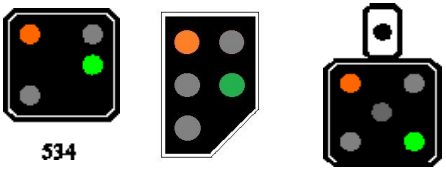
5.3.7 Segnali per coRSe treno e movimenti di manovra (*PCT R 300.2, cap. 2.1.1*)

La circolazione avviene con il regime di blocco automatico ove sono presenti i segnali che danno le indicazioni di cui ai punti 5.3.1, 5.3.2 e 5.3.3.

5.3.1 Segnali avanzati (*PCT R 300.2, cap.5.2*)

I segnali di avviso/avvertimento sono luminosi e precedono i segnali principali dove la visibilità locale non è favorevole. Essi danno il preavviso sull'aspetto del segnale principale. Qualora il segnale avanzato sia situato sotto il segnale d'entrata (protezione), indica il preavviso sull'aspetto del successivo segnale principale.

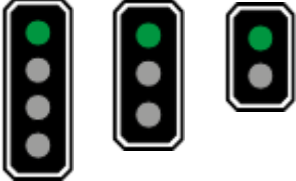
RS FART / SSIF

FART / SSIF	Spiegazione
 <p>519</p>	<p><i>PCT R 300.2, cap. 5.2.2</i> Avvertimento-Avviso</p> <p>Due luci arancioni una accanto all'altra = avvertimento (avviso) – segnale principale mostra via impedita (fermata -rosso). Riduzione della velocità affinché si possa fermare davanti al prossimo segnale principale che mostra via impedita (fermata).</p>
 <p>528</p>	<p><i>PCT R 300.2, cap. 5.2.4</i> Avviso di via libera (Immagine 1*)</p> <p>A partire dal prossimo segnale principale: coRSa sino alla velocità massima indicata in tratta. Il segnale principale successivo mostra via libera (verde).</p>
FART / SSIF	Spiegazione
 <p>534</p>	<p><i>PCT R 300.2, cap. 5.2.6</i> Avviso di velocità (Immagine 2*)</p> <p>A partire dal prossimo segnale principale vale una velocità massima di 40km/h. Se in tratta é indicata una velocità inferiore, vale in ogni caso quest'ultima.</p>


5.3.2 Segnali principali (*PCT R 300.2, cap. 5.2*)

FART / SSIF	Spiegazione
	<p><i>PCT R 300.2, cap. 5.2.3</i> via impedita (fermata)</p> <p>Fermata davanti al segnale (via impedita).</p> <p>Il segnale può essere preceduto da un altro segnale che mostra avvertimento/avviso (segnale avanzato mostra due luci arancioni).</p> <p>Eccezione: il segnale precedente può mostrare coRSa breve vedi capitolo 5.3.4 (entrata a Muralto).</p>

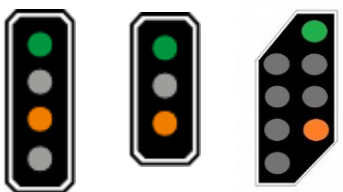

RS FART / SSIF

	<p><i>PCT R 300.2, cap. 5.2.5</i> Via Libera (Immagine 1)</p> <p>CoRSa sino alla velocità massima indicata in tratta.</p>
---	---

5.3.3 Segnali avanzati – combinati

FART / SSIF	Spiegazione
 508	<p><i>PCT R 300.2, cap. 5.1.5</i> Segnali avanzati – combinati</p> <p>Il segnale combinato viene contrassegnato con la posa di una tavola bianca con bordo nero e con un punto nero.</p> <p>Le indicazioni sono quelli previste nei punti 5.3.1 e 5.3.2</p>

5.3.4 Segnali di velocità

FART / SSIF	Spiegazione
	<p><i>PCT R 300.2, cap. 5.2.7</i> Esecuzione di velocità (Immagine 2)</p> <p>A partire da questo segnale, vale sino alla velocità massima di 40 km/h. Se in tratta è indicata una velocità inferiore, vale quest'ultima.</p> <p>Per transitare su qualunque deviatoio (scambio) vale la velocità massima attribuita sullo stesso e per la rispettiva direzione per ogni direzione (retta o deviata).</p>
	<p><i>PCT R 300.2, cap. 5.2.8</i> CoRSa breve (Immagine 6)</p> <p>Entrata binario corto.</p> <p>A partire da questo segnale rispettivamente dai relativi deviatoi (scambio) vale la velocità massima di 40 km/h. Se in tratta è indicata una velocità inferiore, vale quest'ultima. Il prossimo segnale è posato a distanza accorciata.</p> <p>Relazione con altri segnali: il prossimo segnale mostra <i>via impedita (fermata)</i>.</p> <p>Al segnale può anche seguire:</p>

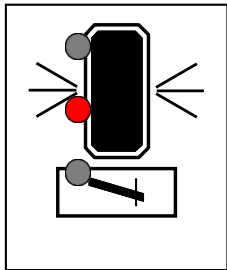
RS FART / SSIF

	<ul style="list-style-type: none"> - un segnale di sbarramento - un'estremità di binario con luce rossa - un segnale basso in posizione di via impedita (fermata).
--	---


5.3.5 Segnali complementari

FART / SSIF	Spiegazione
	<p><i>PCT R 300.2, cap. 5.3.1</i> Segnale per binario occupato</p> <p>Sul tratto di binario successivo bisogna aspettare un ostacolo. Quando il segnale per binario occupato è illuminato, il relativo segnale principale mostra esecuzione di velocità.</p>
 <p>556</p>	<p><i>PCT R 300.2, cap. 5.3.3</i> Segnale indicatore del numero di binario</p> <p>Se previsto il percorso è disposto per il binario indicato.</p> <p>Relazione con altri segnali: il segnale indicatore del numero di binario si riferisce al segnale principale posato nello stesso punto.</p>
FART / SSIF	Spiegazione
 <p>581</p>	<p><i>PCT R 300.2, cap. 5.6.1</i> Segnale fisso per il permesso di partenza</p> <p>Con questo segnale il capomovimento dà il permesso di partenza all' Agente di condotta (Macchinista).</p>
	<p>Segnale ausiliario per PL indicante pre- bloccaggio tratta</p> <p>Se acceso indica l'avvenuto pre-bloccaggio dell'uscita della tratta, l' Agente di condotta (Macchinista) può azionare il tasto per la chiusura del PL.</p> <p><i>Appena il ciclo di inserimento del PL viene attivato, il segnale ausiliario si spegne.</i></p>


5.3.6 Segnali di guasto


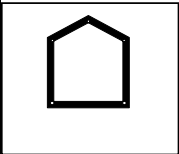


FART	Spiegazione
 <p>810</p>	<p><i>PCT R 300.2, cap. 8.2.3</i> Segnale principale indicante guasto al PL</p> <p>Sulla sezione d'esercizio Svizzera qualora la luce rossa del segnale principale con tavola complementare (indicante il cartello del PL) lampeggia, significa che la protezione lato strada del PL non funziona regolarmente. In tal caso l'Agente di condotta (Macchinista) prosegue disattivando, se presente il dispositivo Train-Stop a mezzo tasto MZ, comportandosi conformemente a quanto previsto per il superamento di un PL guasto sulla sezione Svizzera.</p> <p>Se il segnale principale sorveglia più impianti di passaggio a livello, la loro quantità può essere indicata sulla segnalazione complementare.</p> <p>Relazione con altri segnali: può essere preceduto da un segnale avanzato che mostra <i>avvertimento/avviso</i>.</p>

5.3.7 Segnali per coRSe treno e movimenti di manovra (*PCT R 300.2, cap. 2*)



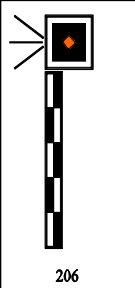


FART / SSIF	Spiegazione
	<p><i>PCT R 300.2, cap. 2.1.1</i> Segnale di sbarramento</p> <p>Fermata davanti al segnale</p> <p>Se un percoRSo treno termina davanti ad un segnale di sbarramento, il segnale precedente mostra:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>avvertimento/avviso</i> - <i>coRSa breve</i>



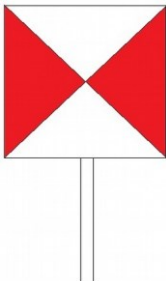

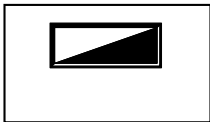
5.4 Segnali d'indicazione per coRSe treno (*PCTR 300.2, cap. 5.5*)

 <p>565</p>	<p><i>PCT R 300.2, cap. 5.5.1</i> Tavola d'orientamento H per fermate</p> <p>In assenza del segnale d'entrata (protezione), la tavola d'orientamento H si trova a distanza di frenatura dal centro della fermata.</p>
--	---

	<p><i>PCT R 300.2, cap. 5.5.3</i> Tavola d'orientamento per la soglia di velocità</p> <p>Il segnale è posato all'altezza del rispettivo segnale avanzato, in mancanza dello stesso su quello principale e, indica lo spostamento dalla soglia di velocità dal segnale principale al primo deviatoio (scambio).</p> <p>Se il segnale d'entrata (protezione) mostra esecuzione di velocità la coRSa può proseguire alla velocità massima di tratta consentita fino al primo deviatoio (scambio).</p> <p>L'impegno dello stesso deve avvenire in ogni caso alla velocità massima di 15 km/h per la coRSa in deviata e alla rispettiva velocità prevista per il percoRSa in retta.</p>
  	<p><i>PCT R 300.2, cap. 5.5.7</i> Tavole per posto di fermata e lunghezza dei treni per treni che si fermano</p> <p>Se necessario dalle condizioni locali vengono posate le seguenti tavole:</p> <p>Posto di fermata Posto di fermata per tutti i treni viaggiatori.</p> <p>Tavola per la lunghezza dei treni Posto di fermata per tutti i treni con la rispettiva lunghezza.</p> <p>Tavola per la lunghezza dei treni Posto di fermata per tutte le composizioni con lunghezza massima fino a quella indicata. Le composizioni di lunghezza maggiore si fermano oltre la tavola.</p>

5.5 Segnali di fermata, di controllo e di attenzione (PCT R 300.2, cap. 2.2)

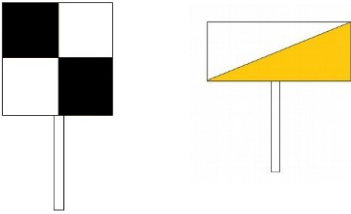
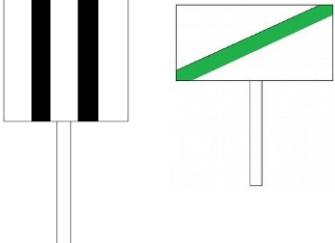
FART / SSIF		Spiegazione
 203	Di giorno disco rosso	<p>PCT R 300.2, cap. 2.2.1</p> <p>Segnale di fermata per la protezione di un ostacolo</p> <p>Fermata davanti al segnale.</p> <p>In generale deve essere usato come segnale di fine binario (di testa o tronco) e ove sia necessario per arrestare la marcia del treno .</p>
	 204	
FART	SSIF	Spiegazione
 206		<p>PCT R 300.2, cap. 2.2.2</p> <p>Luce di controllo per impianti di passaggio a livello</p> <p>Se la luce di controllo lampeggia, l'impianto di passaggio a livello è inserito rispettivamente le barriere sono chiuse.</p> <p>In caso di guasto al P.L. la luce di controllo rimane spenta.</p>
		<p>Segnale luminoso di controllo P.L.</p> <p>Il corretto funzionamento degli impianti automatici di protezione dei passaggi a livello viene indicato all'Agente di condotta (Macchinista) dal segnale luminoso di controllo. Questo segnale è costituito da una luce intermittente giallo-arancione inserita in un pannello rettangolare a scacchi gialli e bordati in nero.</p> <p>Qualora la luce sia spenta o non funzioni regolarmente (cioè non sia regolarmente lampeggiante) l' Agente di condotta (Macchinista), in prossimità della vela triangolare, inizierà a frenare per arrestare il treno prima di impegnare il P.L.. Per l'attraversamento si applicano le disposizioni per oltrepassare un P.L. guasto sulla sezione Italiana.</p>
FART	SSIF	Spiegazione
		<p>Pannelli di orientamento</p> <p>Sono costituiti da tavole rettangolari a quadri neri e gialli: indicano l'approssimarsi di un P.L. e sono posizionati solo quando il P.L. interessa un tratto in linea. (I pannelli non</p>

		sono installati per i PP.LL. posti in prossimità delle stazioni).
		Vela triangolare È costituita da un segnale triangolare a bordo nero con fondo giallo e indica all' Agente di condotta (Macchinista) il punto dove iniziare la frenatura qualora non sia accesa regolarmente la spia luminosa posta in prossimità del P.L..
		Pannello integrativo La vela triangolare ed il segnale luminoso possono essere integrati da un pannello rettangolare a bordo nero e fondo giallo riportante un numero indicante i PP.LL. protetti.
		Segnale per fermata facoltativa Disco quadrato a quarti alternativamente bianchi e rossi. Viene esposto quando un treno, il cui orario prevede una fermata condizionata, deve arrestarsi in una stazione o fermata. In caso di stazione o fermata non presenziata, obbligo dell' Agente di condotta (Macchinista) del treno che ha fermata a richiesta, è quello di verificare se vi sono viaggiatori in attesa sulla banchina e, in caso affermativo, arrestare il treno per consentire la salita. <u>È presente solo sulla sezione d'esercizio Italiana.</u>
		Segnale per corretta apertura saracinesca Il seguente segnale è posizionato all'entrata delle rimesse, rispettivamente officina. Se il segnale è acceso significa che la saracinesca è completamente e correttamente alzata e autorizza l'entrata nello stabilimento. Se spenta l'entrata è vietata.
		<i>PCT R 300.2, cap. 2.2.4</i> Tavola di fischio – Fischiare Dare il segnale d'attenzione (fischio).

5.6 Segnali per zone lavori o anomalie all'infrastruttura

5.6.1 Segnali di attenzione per zone lavori e anomalie all'infrastruttura

FART / SSIF	Spiegazione
-------------	-------------

	<p>Cartello di attenzione per zona lavori</p> <p>Inizio tratto ove è necessaria attenzione e utilizzo del segnale di fischio.</p>
	<p>Cartello di fine attenzione per zona lavori</p> <p>Viene posato ove è terminato il tratto in cui era necessario utilizzare il fischio e prestare particolare attenzione.</p>

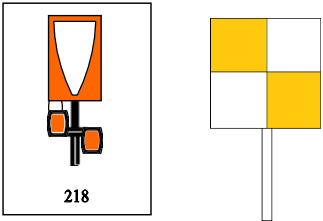
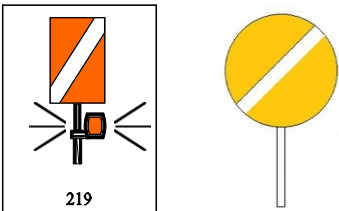
5.6.2 Segnali di rallentamento per zona lavori o anomalie all'infrastruttura

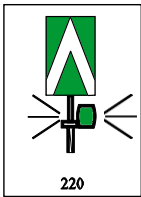
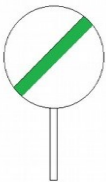
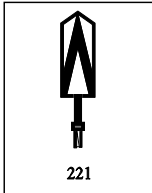
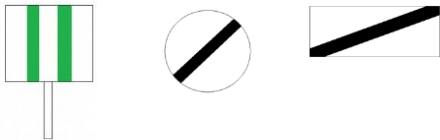
(PCT R 300.2, cap. 2.3.4)

I segnali di rallentamento si dividono in **segnali avanzati (di avviso) di rallentamento** e in segnali principali di rallentamento.

I segnali principali di rallentamento sono segnali spostabili e servono a delimitare le sezioni di binario sulla tratta o nelle stazioni che devono essere percorse a velocità ridotta rispetto alla velocità indicata in tratta o data da segnale principale a causa di lavori.

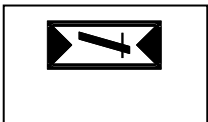
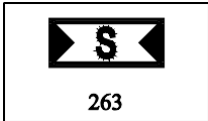
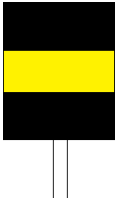
La posa è da eseguire conformemente alla relativa istruzione operativa/di lavoro.

FART / SSIF	Spiegazione
	<p>Segnale avanzato del segnale di rallentamento</p> <p>Il numero indica la velocità consentita a partire dal segnale d'inizio rallentamento. Qualora non sia presente il numero, la velocità massima è di 10 Km/h</p> <p>Segue un segnale d'inizio oppure può seguire un segnale d'annullamento.</p>
	<p>Segnale d'inizio rallentamento</p> <p>A partire da questo segnale vale la velocità massima indicata dal segnale avanzato.</p> <p>Il segnale d'inizio può essere preceduto da un segnale avanzato del segnale di rallentamento ed è seguito da un segnale di fine o da un altro segnale avanzato di rallentamento.</p>

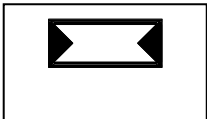
FART / SSIF	Spiegazione
 	<p>Segnale di fine rallentamento</p> <p>La velocità ridotta vale fino a quando l'ultimo veicolo ha superato questo segnale.</p> <p>È preceduto da un segnale d'inizio.</p>
	<p>Segnale di annullamento della riduzione della velocità</p> <p>A partire da questo punto, il tratto di rallentamento precedentemente segnalato non viene più percorso.</p> <p>Quando il veicolo di testa ha raggiunto questo segnale vale di nuovo la velocità massima ammessa.</p> <p>Di regola è preceduto da un segnale avanzato del segnale di rallentamento.</p>
	<p>Retro dei diversi cartelli privi di significato</p>

5.7 Segnali indicatori (PCT R 300.2, cap. 2.6)

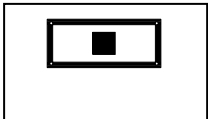
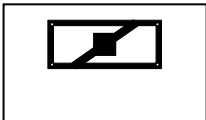
5.7.1 Tavola indicatrice per apparecchi di linea della protezione automatica dei treni (Train-Stop) (PCT R 300.2, cap. 2.6.1)

FART	SSIF	Spiegazione
		<p>Tavola indicatrice funzionamento impianti di passaggio a livello</p> <p>La protezione automatica dei treni serve al controllo del funzionamento di impianti di passaggio a livello.</p>
		<p>Tavola indicatrice posizione Train-Stop</p> <p>L'apparecchio di tratta (Train-Stop) non si trova presso il relativo segnale principale, bensì prima di oltrepassare il picchetto di sicurezza laddove vi è un segnale di gruppo (segnale comune a più binari).</p>

RS FART / SSIF





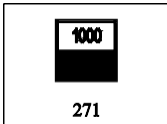

		<p>Tavola indicatrice controllo velocità treni</p> <p>Il controllo della marcia dei treni serve a sorvegliare la velocità di coRSa e ad evitare che la stessa venga superata. In tal caso subentra il Train Stop</p>
---	--	---

5.7.2 Tavola indicatrice per ricevitori di impulsi (PCT R 300.2, cap. 2.6.2)



FART / SSIF	Spiegazione
	Inizio della bobina di binario per il ricevitore d'impulsi.
	Fine della bobina di binario per il ricevitore d'impulsi.

5.7.3 Indicatori di pendenza (PCT R 300.2, cap. 2.6.4)

Sulla sezione d'esercizio Svizzera sono presenti gli indicatori di pendenza massima.

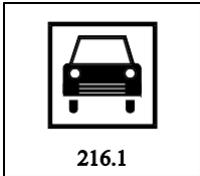

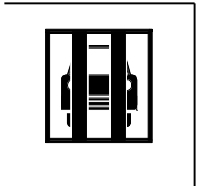
FART/ SSIF	Spiegazione
 	<p>La cifra sotto il/i triangolo/i neri indica la pendenza massima in salita in per mille.</p> <p>L'altra indica la lunghezza in metri della salita interessata.</p>
 	<p>La cifra posizionata sopra il/i triangolo/i nero indica la pendenza massima in discesa in per mille.</p> <p>L'altra cifra indica la lunghezza in metri della discesa interessata.</p>
 	<p>Il numero indica la lunghezza in metri del tratto orizzontale o con pendenza inferiore al 2 per mille.</p>

5.7.4 Tavola del canale del radiotelefono (PCT R 300.2, cap. 2.6.6)

FART	SSIF	Spiegazione
		La tavola informa l'Agente di condotta (Macchinista) in merito al canale della radio da inserire. A partire da questa tavola vale il canale del radiotelefono indicato.

5.8 Passaggio a livello con marcia a vista (PCT R 300.2, cap. 2.8.1)

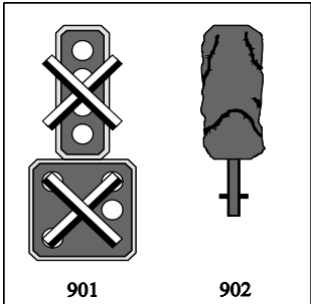
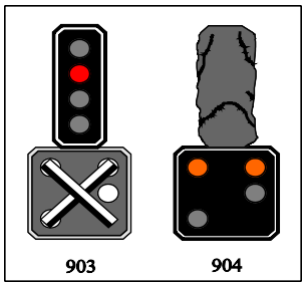
Questi PPLL sono segnalati, sulla tratta e nelle stazioni, mediante segnali specifici.
Per l'attraversamento l'Agente di condotta (Macchinista) si assicura che il passaggio a livello sia libero, qualora sia impegnato si procederà alla frenatura del treno in modo tale di arrestarlo prima dell'ostacolo.

FART / SSIF	Spiegazione
	Segnale avanzato per P.L. con marcia a vista Questo segnale è posato a distanza di frenatura (calcolata per il treno con rapporto di frenatura minore).
	Segnale d'inizio del PL con marcia a vista A partire da questo segnale occorre circolare con marcia a vista.
	Segnale di fine P.L. con marcia a vista La marcia a vista vale finché l'ultimo veicolo non ha superato questo segnale.


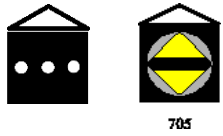
RS FART / SSIF

5.9 Segnali non valevoli o valevoli temporaneamente (PCT R 300.2, cap. 9)

5.9.1 Segnali non valevoli (PCT R 300.2, cap. 9.1)


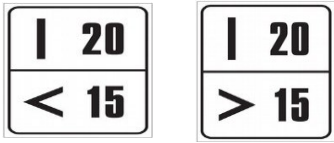
FART / SSIF	Spiegazione
 <p>901 902</p>	<p>PCT R 300.2, 9.1.1 Contrassegno</p> <p>Un segnale non valevole (fuori servizio) è contrassegnato con una croce bianco-nera posta sopra il segnale oppure lo stesso è coperto.</p>
 <p>903 904</p>	<p>PCT R 300.2, cap. 9.1.2 Immagine segnale</p> <p>Se nello stesso punto sono collocati più segnali, quelli non muniti di una croce o non coperti sono valevoli.</p> <p>I segnali non valevoli (fuori servizio) non presentano alcuna immagine. A scopo di prova possono mostrare un'immagine a condizione che non esista il rischio di confusione.</p>

5.9.2 Segnali valevoli temporaneamente (PCT R 300.2, cap. 9.2)

FART / SSIF	Spiegazione
 <p>Esempio:</p>  <p>705 706</p>	<p>PCT R 300.2, 9.2.1 Segnali con capitello triangolare</p> <p>Un segnale valevole temporaneamente porta un capitello bianco triangolare.</p> <p>Quando è spento il segnale luminoso è privo di significato.</p>
	<p>PCT R 300.2, 9.2.2 Segnali senza capitello triangolare</p> <p>Quando sono spenti i seguenti segnali luminosi sono privi di significato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - segnale per binario occupato; - segnale indicatore del numero di binario.

5.10 Segnali di velocità (PCT R 300.2, cap. 2.3)

RS FART / SSIF

FART / SSIF	Spiegazione
	<p><i>PCT R 300.2, cap. 2.3.1</i></p> <p>Tavole di velocità</p> <p>Sono indicatori di velocità e sono posti all'inizio di ogni tratta ove la velocità deve essere modificata (aumento o riduzione).</p> <p>A partire da questo segnale vale la velocità massima segnalata in km/h.</p> <p>ATTENZIONE: La velocità ridotta vale fino a quando l'ultimo veicolo ha superato la tratta con velocità più bassa. La velocità ridotta del treno deve terminare non prima che l'intera composizione abbia oltrepassato la tavola di velocità indicante una velocità superiore.</p>
	<p>Tavole di velocità per deviatoi (scambio)</p> <p>Sono indicatori di velocità posizionati all'altezza del deviatoio (scambio) ed indicano la velocità massima per percorrere lo stesso nella rispettiva direzione.</p>

5.11 Segnali degli scambi / deviatori (PCT R 300.2, cap. 2.5)**5.11.1 In generale (PCT R 300.2, cap. 2.5.1)**

I segnali dei deviatori (scambi) presentano d'ambo i lati la stessa figura e indicano l'itinerario per il quale è disposto il deviatoio (scambio). Il segnale del deviatoio (scambio) mostra:

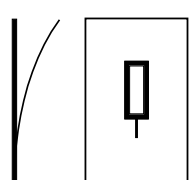
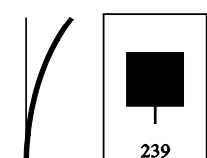
- la posizione di corretto tracciato (diritta), se il deviatoio (scambio) è disposto per la retta, oppure se è disposto per la via su cui i treni circolano alla velocità più elevata, qualora entrambi i binari fossero curvi (deviatoio /scambio in curva);
- la posizione deviata, se il deviatoio (scambio) è disposto per la via deviata, oppure se è disposto per la via su cui i treni circolano alla velocità più bassa, qualora entrambi i binari fossero curvi (deviatoio /scambio in curva).

Come segnali dei deviatori (scambi) sono utilizzati:

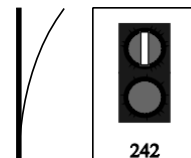
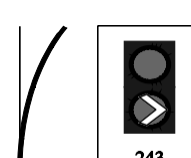
- segnali luminosi per deviatoio/scambio semplici;
- tavole per deviatoio (scambio).

Segnali dei deviatori (scambi) possono essere posizionati a sinistra o a destra del relativo deviatoio (scambio).

5.11.2 Riconoscimento della posizione di un deviatoio (scambio) semplice con tavola (PCT R 300.2, cap. 2.5.2)

FART / SSIF	Spiegazione
	deviatoio (scambio) in retta- (corretto tracciato) La coRSa lungo la via retta.
	deviatoio (scambio) in deviata La coRSa avviene lungo la via deviata.

5.11.3 Contrassegno della posizione di un deviatoio (scambio) semplice con segnale luminoso per deviatoio (scambio) (PCT R 300.2, cap. 2.5.3)

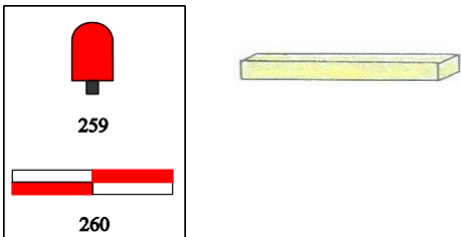
FART / SSIF	Spiegazione
	deviatoio (scambio) in retta – corretto tracciato CoRSa lungo la via retta.
	deviatoio (scambio) in deviata CoRSa lungo la via deviata.

RS FART / SSIF

Se il segnale luminoso per deviatoi (scambio) è spento o lampeggiante, il deviatoio (scambio) non si trova nella posizione finale. (posizione non assicurata ed incerta)

Qualora un segnale di un deviatoio (scambio) non dia chiare, precise e sicure informazioni, si devono seguire le regole indicate nel **RCG**.

5.11.4 Segno di sicurezza per deviatoi (scambio) (PCT R 300.2, cap. 2.5.7)

FART / SSIF	Spiegazione
	<p>Segno di sicurezza / TraveRSa limite</p> <p>Il segnale è posato fra due binari convergenti. Il segno indica il punto fino a cui i veicoli possono avvicinarsi al deviatoio (scambio) senza mettere in pericolo sé stessi o altri veicoli.</p>

5.12 Segnali bassi (PCT R 300.2, cap. 2.4)

5.12.1 In generale (PCT R 300.2, cap. 2.4.1)

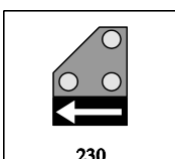
I segnali bassi, presenti solo a Locarno-Muralto, servono a regolare i movimenti di manovra come pure a garantire la protezione reciproca fra movimenti di manovra e corsa treno.

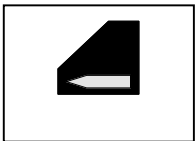
I segnali bassi sono contrassegnati da un numero e da una lettera.

5.12.2 Validità e collocazione dei segnali bassi (PCT R 300.2, cap. 2.4.2)

I segnali bassi sono collocati in prossimità dei dispositivi d'annuncio di binario libero. Nella zona di un deviatoio (scambio) i segnali sono collocati in modo tale che l'appartenenza al binario è visibile in modo inequivocabile.

I segnali bassi per la protezione di impianti di passaggio a livello e per la suddivisione di lunghi tratti di binario sono collocati indipendentemente dal deviatoio (scambio).

FART / SSIF	Spiegazione
	<p>Segnale basso collocato a destra</p> <p>In caso di ubicazione a destra, una freccia sulla faccia anteriore indica il binario d'appartenenza.</p>

FART / SSIF	Spiegazione
	<p>Parte posteriore del segnale basso</p> <p>Sulla parte posteriore del segnale è dipinta una freccia bianca, che indica il binario di appartenenza.</p> <p>Se il segnale mostra <i>via libera</i> o <i>via libera con prudenza</i>, ciò è riconoscibile da una striscia bianca obliqua (luce posteriore).</p>

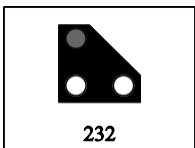
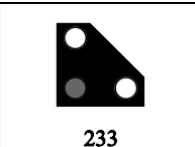
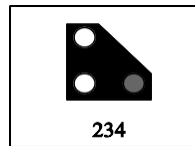
5.12.3 Segnali bassi nei percorsi treno (PCT R 300.2, cap. 2.4.3)

Con un itinerario disposto, i segnali bassi indicano *via libera*. Se un segnale principale o di sbarramento mostra la fermata, il segnale basso precedente mostra *via libera con prudenza*.

5.12.4 Ultimo segnale basso verso la tratta (PCT R 300.2, cap. 2.4.4)

In caso di una corsa treno l'ultimo segnale basso mostra *via libera*, e se si tratta di un movimento di manovra mostra *via libera con prudenza*.

5.12.5 Segnalazioni con i segnali bassi (PCT R 300.2, cap. 2.4.5)

FART / SSIF	Spiegazione
	<p>Fermata</p> <p>Fermata davanti al segnale.</p> <p>Il segnale basso precedente mostra <i>via libera con prudenza</i>.</p>
	<p>Via libera con prudenza</p> <p>Inizio o proseguimento della corsa. Bisogna aspettarsi un ostacolo subito dopo il segnale basso.</p> <p>Il prossimo segnale mostra <i>fermata</i>, <i>via libera con prudenza</i> oppure non segue alcun segnale basso.</p>
	<p>Via libera</p> <p>Inizio o proseguimento della corsa.</p> <p>Il prossimo segnale mostra <i>via libera</i> o <i>via libera con prudenza</i>.</p>

5.13 Segnali per movimenti di manovra (PCT R 300.2, cap. 3)


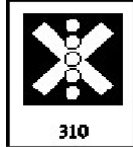
5.13.1 Segnali di manovra (PCT R 300.2, cap. 3.1)

5.13.2 In generale (PCT R 300.2, cap. 3.1.1)

I segnali di manovra servono alla regolazione dei movimenti di manovra nonché alla protezione reciproca fra movimenti di manovra o alla protezione contro le coRSe treno. Sono luminosi e, quando accesi, indicano al peRSONale di manovra che può iniziare la procedura di manovra stessa in quanto l'entrata in s t a z i o n e è stata Bloccata (segnale di protezione a via impedita); se spento, la manovra è vietata. In assenza di tale segnale per eseguire una manovra si veda **RG**.

5.13.3 Segnalazione coi segnali di manovra (PCT R 300.2, cap. 3.1.3)

Il segnale di manovra autorizzata deve essere attivato esclusivamente per il tempo occorrente per la manovra stessa e, dopo aver seguito le procedure indicate nel RG.

FART / SSIF	Spiegazione
	Manovra vietata
	Manovra permessa

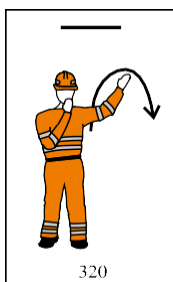
5.14 Segnali dati dal peRSONale

5.14.1 Segnali per movimenti di manovra dati dal peRSONale (PCT R 300.2, cap. 3.3)

5.14.2 In generale (PCT R 300.2, cap. 3.3.1)

I segnali acustici devono essere dati con il fischietto di manovra e confermati con movimenti delle braccia oppure, se necessario di notte, se non è menzionato altrimenti, con una luce bianca. I segnali ottici ed acustici vengono tralasciati quando un ordine viene impartito con la radio o verbalmente.

5.14.3 Avanti (PCT R 300.2, cap. 3.3.2)



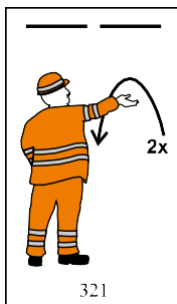
Per fare avanzare un movimento di manovra:

si emette un fischio prolungato accompagnato da un solo movimento semicircolare verticale del braccio sollevato nella direzione di coRSa.

Può seguire il segnale *collegamento a vista*

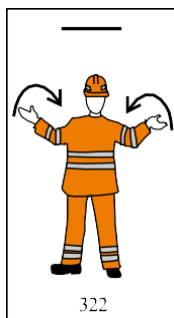
5.14.4 Indietro (PCT R 300.2, cap. 3.3.3)

Per fare retrocedere:

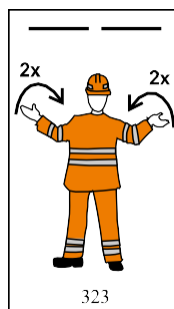


si emettono due fischi prolungati accompagnati da due movimenti semicircolari verticali del braccio sollevato nella direzione di coRSa.
Può seguire il segnale *collegamento a vista*

5.14.5 Accostare (PCT R 300.2, cap. 3.3.4)



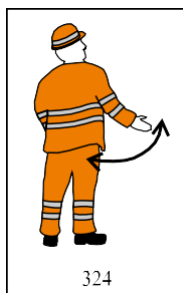
Per far accostare un movimento di manovra:
si emette un fischio prolungato e un solo movimento circolare di avvicinamento delle due braccia sollevate perpendicolarmente al binario.
Può seguire il segnale *collegamento a vista*



Per accostare indietro:
si emettono due fischi prolungati accompagnati da due movimenti circolari di avvicinamento delle due braccia sollevate perpendicolarmente al binario.
Può seguire il segnale *collegamento a vista*

I segnali *accostare in avanti* e *accostare indietro* vanno completati con l'espressione verbale «accostare».

5.14.6 Collegamento a vista (PCT R 300.2, cap. 3.3.5)

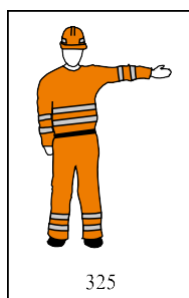


Oscillazione lenta del braccio teso verso il suolo, obliquamente al binario.
Trattasi di sorveglianza ottica del collegamento tra il capomanovra che osserva l'itinerario e l'Agente di condotta (Macchinista).
Possono seguire indicazioni della distanza.

Dopo che si è iniziato a dare le indicazioni della distanza, l'oscillazione del braccio non deve più essere dato.

5.14.7 Indicazioni della distanza (PCT R 300.2, cap. 3.3.6)

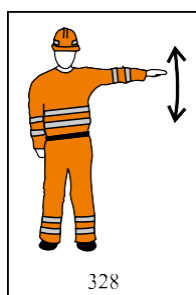
La distanza tra i veicoli che accostano e l'ostacolo va indicata con le espressioni verbali «vagone – mezzo – quattro – due – uno», ognuna delle quali confermata nel modo seguente:



Sollevare una volta il braccio teso all'altezza della spalla, due volte per l'indicazione due (perpendicolarmente al binario).

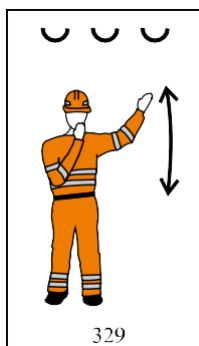
Può seguire la *fermata*

5.14.8 Rallentare (PCT R 300.2, cap. 3.3.8)



Muovere leggermente su e giù il braccio teso (perpendicolarmente al binario).

5.14.9 Fermata (PCT R 300.2, cap. 3.3.9)



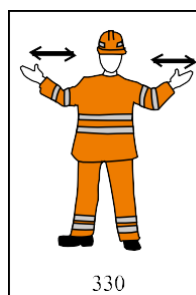
Di giorno

Tre fischi brevi e muovere rapidamente su e giù il braccio teso, perpendicolarmente al binario

Di notte

Tre fischi brevi e muovere rapidamente su e giù il braccio e se necessario la lanterna con luce rossa; in mancanza di questa si può utilizzare una luce bianca.

5.14.10 Appoggiare (PCT R 300.2, cap. 3.3.10)



Informazione verbale e sollevare entrambe le braccia in avanti all'altezza delle spalle e avvicinare fra di loro ripetutamente i palmi tesi delle mani.

Per l'Agente di condotta (Macchinista) indica muovere con prudenza in direzione del veicolo o ostacolo da accostare.

5.14.11 Avanzare e retrocedere su brevi tratti (PCT R 300.2, cap. 3.3.11)

Uno rispettivamente due fischi prolungati e oscillazione lenta del braccio teso obliquamente verso il suolo, nella direzione di marcia.




Avanzare o retrocedere

Poco tempo dopo aver impartito questo ordine segue la *fermata*.

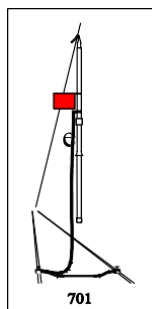
5.14.3 Segni di pericolo (PCT R 300.2, cap. 3.4.2)

Strisce gialle-neri contrassegnano ostacoli che si avvicinano al profilo o che possono costituire una fonte di pericolo non inequivocabilmente riconoscibile.

FART	SSIF	Spiegazione
		Attenzione profilo Particolare attenzione. Lungo la linea e nelle stazioni il personale è tenuto, al passaggio di un treno, a posizionarsi ad almeno 1,50 m dalla rotaia più vicina. Prima di percorrere o impegnare un tratto di linea dove non fosse possibile posizionarsi a tale distanza il personale a terra deve prendere contatto con il D.U. a mezzo radiotelefono per verificare se vi sono treni in circolazione in prossimità della zona ove non è garantita la suddetta distanza. Qualora il D.U. comunichi che vi sono treni nelle vicinanze, il personale deve attendere in zona sicura il passaggio del treno stesso prima di impegnare la zona ove la distanza dell'ostacolo fisso è inferiore a 1,50 m dalla rotaia più vicina.
		

5.15 Segnali per il servizio elettrico (PCT R 300.2, cap. 7)

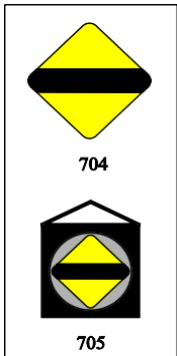
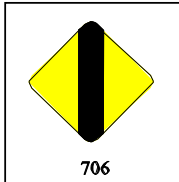
5.15.1 Contrassegno delle aste di messa a terra collegate ai sezionatori elettrici (PCT R 300.2, cap. 7.1.1)



L'asta con bandiera rossa indica fermata per i veicoli con pantografi alzati davanti alla sezione di linea di contatto interessata.

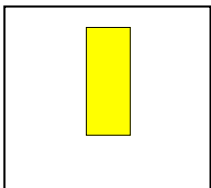
5.15.2 Segnali per pantografi (PCT R 300.2, cap. 7.1.2)

Questi segnali indicano dei binari senza linea di contatto o con linea di contatto difettosa. Servono per delimitare una sezione di binario senza linea di contatto o con linea di contatto difettosa (vecchio regolamento FART / SSIF).

FART / SSIF	Spiegazione
 <p>704</p> <p>705</p>	<p>Segnale d'abbassamento</p> <p>Fermata per i veicoli con pantografo alzato.</p> <p><u>Immagine 704 – Tavola</u></p> <p><u>Immagine 705 – Luminoso</u> Se spento non ha valenza.</p>
 <p>706</p>	<p>Fine abbassamento pantografo</p> <p>Da questo segnale è permesso di alzare il pantografo.</p>

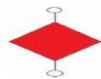
5.15.3 Segnale per il sezionamento di tratta (PCT R 300.2, cap. 7.1.4)

Questi segnali sono solo presenti nella Sezione d'Esercizio Svizzera: sono costituiti da una tavola rettangolare collocata in senso verticale di colore giallo. Indica l'inizio del sezionamento.

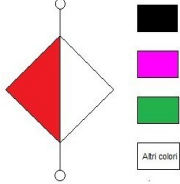
FART	Spiegazione
	<p>Sezionamento di tratta</p> <p>Fermata per i veicoli con pantografo alzato quando la linea di contatto di tratta è disinserita/disalimentata.</p> <p>Lato stazione, il sezionamento di tratta è contrassegnato col segnale per il sezionamento, lato tratta dal segnale d'entrata (di protezione).</p>

5.15.4 Segnali di sezionamento di stazione linea di contatto piazzali ferroviario

Sono costituiti da un quadrato e disposti a monte ed a valle di un sezionatore.

SSIF	Spiegazione
	<p>Segnale di sezionamento anteriore</p>

RS FART / SSIF

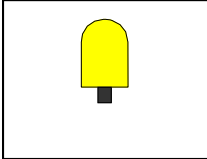


	Colore rosso = inizio sezionatore linea di contatto
	Segnale di sezionamento posteriore Metà di colore rosso, metà di altro colore = fine sezionatore più indicazione della manovra del sezionatore.

5.16 Contrassegni per isolazione di rotaia

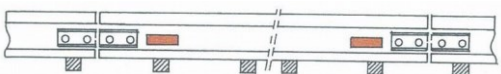
5.16.1 Contrassegno per dispositivi d'annuncio di binario libero

L'inizio e la fine di un dispositivo d'annuncio di binario libero possono essere contrassegnati da un picchetto giallo o giallo/nero.

Servono per delimitare un tronco munito di rotaia isolata. Vengono posti in funzione di particolari necessità.

FART	SSIF	Spiegazione
		Contrassegno per dispositivo d'annuncio di binario libero Il contrassegno mostra fino a che punto i veicoli possono avvicinarsi ai dispositivi d'annuncio di binario libero, senza che sia impedita l'inversione dei relativi deviatori (scambi), dispositivi di sviamento o staffe di protezione.
		Faccia anteriore picchetto Di colore giallo e nero = inizio rotaia isolata. In caso di segnale chiuso è obbligo arrestare il treno prima di occupare la rotaia isolata.
		Faccia posteriore picchetto Di colore giallo = fine tratta con rotaia isolata.

5.16.2 Contrassegni sulla rotaia

FART / SSIF	Spiegazione
	Rotaia isolata

RS FART / SSIF

	<p>Striscia rossa dipinta sulla parte esterna del fusto della rotaia.</p> <p>All'interno dei suddetti segnali è vietato:</p> <ul style="list-style-type: none">- stationare i treni sulle rotaie isolate poste fuori dalla stazione;- effettuare la messa a terra della linea di contatto.
--	---

6 DISPOSIZIONI FINALI

6.1 Conformità

I segnali devono essere conformi per forma e colori a quelli previsti dal presente regolamento.

6.2 Irregolarità

Gli agenti che riscontrano irregolarità nel funzionamento e/o nell'aspetto di un segnale daranno immediata comunicazione al CM/DU/DCO.