Roma,17/05/93
ES.C/009/D1138

A R E A R E T E

Roma 17 MAG. 1993

ES.C/R.GL.01/1.24
ES.C/P.GL.04/400.24

SIGG. DIRETTORI COMPARTIMENTALI
BOLOGNA FIRENZE ROMA

p.n. UFFICI PRODUZIONE
BOLOGNA FIRENZE ROMA

p.c. UFFICI PRODUZIONE
MILANO VERONA VENEZIA ANCONA

OGGETTO: NORMATIVA SPERIMENTALE PER IL SOCCORSO AI TRENI SULLA DIRETTRICE BOLOGNA-FIRENZE-ROMA (LINEE DD, LINEE LL CON BA, TRATTI DI INTERCONNESSIONE)

1. FINALITA'

Al fine di ridurre le soggezioni alla circolazione nel caso di richiesta di locomotiva di soccorso, sono state predisposte, ad integrazione e in deroga alla normativa vigente, le norme di seguito riportate che dovranno essere adottate in via sperimentale sulla direttrice Bologna-Firenze-Roma

2. DISPOSIZIONI TECNICHE E NORMATIVE

2.1 Preavviso di soccorso

Al verificarsi di avarie, che lascino presumere la necessità di dover richiedere la locomotiva di soccorso, il macchinista deve, se facilmente possibile (telefono terra-treno, altri mezzi di comunicazione ecc..), darne immediato preavviso verbale al DCO, sulle linee telecomandate, e al DM o DC sulle altre linee, fornendo le informazioni disponibili.
L'operatore che riceve tale comunicazione deve adottare le stesse iniziative previste in caso di ricevimento di una richiesta di soccorso (avvisi, individuazione e predisposizione del mezzo di soccorso, ecc.), fatta eccezione per l'inoltro del soccorso, che invece deve essere effettuato solo dopo che è stata avanzata la relativa richiesta scritta.

2.2 Richiesta effettiva di soccorso

La richiesta di soccorso deve essere inoltrata al DCO, sulle linee telecomandate, e al DM della stazione limitrofa, sulle linee a dirigenza locale; resta inteso che dovranno essere

adottati i provvedimenti relativi alla normativa vigente (art.41 IPCL) con l'avvertenza di esporre il segnale di arresto dal lato di provenienza.

2.3 Soccorso con altro treno a seguito

2.3.1 Norme generali

a) E' consentito il soccorso di un treno fermo in linea con un altro treno circolante a seguito qualora esistano le seguenti condizioni:

   - la linea sia esercitata con il blocco elettrico automatico e lo stesso sia funzionante;
   - entrambi i convogli devono essere composti di materiale ordinario, tenendo presente che i treni navetta possono essere utilizzati per il soccorso solo se hanno la locomotiva in testa e che i treni merci non possono essere soccorsi;

b) il provvedimento deve essere autorizzato d'intesa tra agenti del Movimento e della Trazione (DCO, DC, Coordinatore Movimento, Coordinatore Trazione),secondo quanto stabilito dagli Uffici Produzione con norme di dettaglio tenendo presente che con l'unione dei treni non devono essere superati i limiti stabiliti dalle norme tecniche di esercizio della PGOS, salvo esplicite deroghe da parte delle Unità Centrali interessate;

c) il DM, o DCO, che ha ricevuto la richiesta di soccorso, deve dare le necessarie istruzioni al treno soccorritore e da soccorrere. In particolare deve essere precisata la località fino alla quale è previsto che i due materiali viaggino uniti.
Eventuali posti intermedi esistenti fino alla prima stazione presenziata da DM devono essere avvisati che i due treni viaggiano uniti fino alla predetta stazione;

d) gli agenti di cui al precedente punto b) possono stabilire, dopo averne valutata l'opportunità, di far proseguire i due treni uniti oltre la prima stazione presenziata da D.M.. In tal caso, per il proseguimento da tale stazione devono essere osservate le norme per la fusione dei treni, provvedendo alla soppressione del treno che ha chiesto soccorso;

e) fino alla separazione dei materiali, la funzione di capotreno deve essere svolta dal capotreno del treno soccorritore. Nel caso sia scortato da capotreno solo il treno che ha chiesto soccorso, tale funzione deve essere svolta da detto agente.

2.3.2 Congiunzione e prova freno

All'aggancio dei due convogli deve provvedere il p.d.m. del treno che ha richiesto soccorso. La manovra di avvicinamento deve avvenire con cautela attestando preventivamente il convoglio soccorritore a circa 2 metri dal convoglio da soccorrere.
All'erogazione dell'A.T. deve provvedere la locomotiva del treno soccorritore nel rispetto delle norme dell'Istruzione Tecnica 3152/TR 980.
Eseguite le operazioni di aggancio, deve essere effettuata la prova del freno tipo "C" (verifica del funzionamento del freno del primo veicolo ubicato dopo il punto di ricongiunzione rispetto alla cabina di guida da cui avviene il comando del freno). Tale prova deve essere diretta dall'agente che svolge le funzioni di capotreno.

2.3.3 Prescrizioni e documenti di scorta

a) I macchinisti di entrambi i treni devono accertare, avvalendosi delle prescrizioni in loro possesso e del fascicolo orario, la percentuale di peso frenato esistente di ciascun convoglio; per la prosecuzione del convoglio unito dovrà essere rispettata la percentuale con il valore più basso.

b) il limite di velocità massima consentito dal convoglio composto dai due materiali uniti deve essere determinato da entrambi i macchinisti, prendendo a riferimento quello più limitativo esistente.
In ogni caso non devono essere superati i limiti di velocità di seguito riportati, rispetto all'ubicazione del rubinetto di comando del freno:

- velocità 50 Km/h, quando dal banco di manovra anteriore del rotabile di testa è possibile l'uso normale del rubinetto di comando del freno;

- velocità 25 Km/h, quando dal banco di manovra anteriore del rotabile di testa non è possibile l'uso normale del rubinetto di comando del freno.

c) i macchinisti di entrambi i treni devono inoltre individuare, fra tutte le prescrizioni in loro possesso e del fascicolo orario quelle più restrittive ai fini della prosecuzione del convoglio unito;
d) i documenti di scorta devono restare in possesso dei rispettivi capitreno.

2.3.4 Ripresa della marcia

La ripresa della corsa deve essere ordinata dall'agente che ha assunto le funzioni di capotreno dei due treni uniti.

3. DISPOSIZIONI ATTUATIVE

3.1 Restano valide le norme vigenti in quanto non modificate dalla presente normativa.

3.2 Gli Uffici Produzione interessati restano incaricati di:

- prendere accordi per emanare congiuntamente le norme applicative che dovranno essere distinte per le seguenti linee: Bologna-Firenze, Firenze-Roma (linee DD e LL con D.A.);
- informare il personale interessato, distribuendo a ciascun agente copia della presente normativa integrata dalle norme applicative;
- comunicare la data di entrata in vigore del presente provvedimento che dovrà essere attivato prima possibile, relazionando entro 6 mesi da tale data circa l'esito della sperimentazione.

3.3 Si informa che questa Sede sta inoltre studiando procedure che consentano il soccorso anche di treni merci, ed in particolare di quelli aventi in coda assoluta carri trasportanti merci pericolose per le quali è previsto l'obbligo di distanziamento dalla locomotiva. Proposte in tal senso dovranno essere formulate dagli Uffici Produzione con la relazione dianzi citata.

AREA RETE
IL DIRETTORE