

2.3.3.1 Sigle Complementari

Le Sigle Complementari, riportate nel FL, hanno lo scopo di fornire al guidatore per ogni tratto di linea i valori di Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio quando non è più ammesso utilizzare la Scheda Treno per regolare la velocità di corsa del treno, oppure quando lo stesso è sprovvisto di Scheda Treno.

Le Sigle Complementari del FL sintetizzano le caratteristiche tecniche del materiale rotabile, con gli stessi criteri delle sigle di composizione della Scheda Treno, ma non indicano il tipo di utilizzazione commerciale.

Per ogni tratto di linea del FL e per ogni Sigla Complementare prevista esiste una colonna della Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio.

Sulle linee con il blocco automatico a correnti codificate per ogni Sigla Complementare sono previste due colonne della velocità, una per circolazioni con RSC e l'altra senza RSC.

2.3.3.2 Individuazione della Sigla Complementare congruente con i dati treno

In ogni FL esiste una tabella denominata "Accesso alle sigle" dalla quale il guidatore deve individuare la Sigla Complementare congruente con i dati treno, con i seguenti criteri:

a) individuare nella colonna "mezzi di trazione", il gruppo del mezzo di trazione in composizione al treno;

b) individuare successivamente, fra le sigle ammesse per il mezzo di trazione, quella con percentuale di massa frenata, rango e velocità uguali o inferiori a quelli esistenti nel treno, tenendo conto del tipo di frenatura attivato. Nel caso di frenatura tipo merci o da considerare tale, la sigla dovrà essere individuata in ogni caso tra quelle relative a tale tipo di frenatura (G in precedenza al valore della percentuale). Per i treni sui quali è stata attivata la frenatura tipo viaggiatori è ammesso accedere alle sigle con frenatura tipo merci.

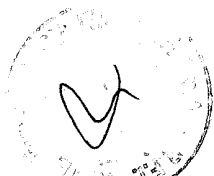
Quando in composizione al treno vi sono due o più mezzi di trazione di gruppo diverso, il guidatore dovrà individuare una sigla congruente per tutti i mezzi di trazione presenti nel treno, rispettando i criteri del punto b).

Quando sia stata individuata una Sigla Complementare che ammette una velocità massima superiore a quella ammessa dai mezzi di trazione presenti nel treno il guidatore nel regolare la velocità di corsa deve in ogni caso rispettare quanto previsto al primo alinea del punto 2.3.8.2.

La consultazione relativa all'ammissione e alle modalità di circolazione dei mezzi di trazione sulla linea da percorrere, compresi eventuali tratti affiancati, secondo quanto indicato nel Fascicolo Linea è sempre necessaria ogni qualvolta si debba effettuare un servizio di condotta senza essere in possesso della Scheda Treno per tutto o parte del percorso (ricorso alle Sigle Complementari, impiego della Scheda Orario). Tale controllo deve essere eseguito anche nel caso in cui la scelta della sigla avvenga tramite la "Tabella di accesso alle sigle" in quanto nella stessa tabella non è riportata nessuna informazione relativa alla ammissione e a particolari restrizioni di circolazione dei mezzi di trazione su determinate linee o tratti di linea.

In caso di consegne dirette tra personale smontante e personale subentrante, i controlli relativi all'ammissione ed alle modalità di circolazione dei mezzi di trazione secondo quanto indicato nel Fascicolo Linea devono essere eseguiti anche dal guidatore che subentra per il tratto di competenza, quando si verificano le condizioni di esercizio anzidette (ricorso alle Sigle Complementari, impiego della Scheda Orario).

Qualora vengano disposte variazioni temporanee alla circolabilità dei mezzi di trazione con riduzione del Rango, rispetto a quello ammesso dall'Orario di Servizio, il guidatore individuerà la nuova sigla congruente con la categoria del nuovo rango rispettando i criteri di cui sopra.



2.3.3.3 Individuazione della colonna Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio relativa alla sigla

Il guidatore, scelta la Sigla Complementare congruente, individuerà la relativa colonna delle velocità per il tratto di linea da percorrere, tenendo conto della possibilità d'impiego o meno del sistema di Ripetizione Segnali Continua (casi di assenza apparecchiatura, guasto a bordo, prescrizioni di guasto al blocco), ed attingerà le velocità (Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio) come stabilito al punto 2.3.8.

Qualora eccezionalmente nella colonna velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio, in corrispondenza di determinati tratti di linea (in relazione al grado di frenatura ed alla percentuale di massa frenata), non risulti nessun valore di velocità (tratto oscurato), il guidatore potrà impegnare tali tratti di linea rispettando le norme previste per il caso di guasto al freno continuo.

Nel caso di impiego delle Sigle Complementari restano valide le informazioni riportate sulla Scheda Treno solo per quanto previsto ai punti b) e c) del punto 2.3.1, qualora il treno risulti sprovvisto di Scheda Treno, per tutto o parte del percorso, il guidatore deve consultare in ogni caso il Fascicolo Linea per prendere norma delle informazioni di cui al punto 2.3.1 b), normalmente riportate sulla Scheda Treno.

2.3.3.4 Avvisi verbali dati al DM/DCO/DC

Il guidatore, nel caso in cui faccia ricorso all'impiego delle Sigle Complementari in luogo della Scheda Treno, deve darne avviso verbale al DM/DCO/DC ed al capotreno, fatta eccezione per i casi in cui l'impiego delle Sigle Complementari sia conseguente alla notifica con prescrizione di una variazione dei dati riportati nella Scheda Treno.

2.3.4 Impiego delle Sigle Complementari con treni muniti di Scheda Treno in caso di variazioni di percorso, di circolazione sulle linee affiancate o di mancata utilizzazione della RSC.

a) Circolazione sulle linee affiancate o su tratti di linea non riportati nella Scheda Treno

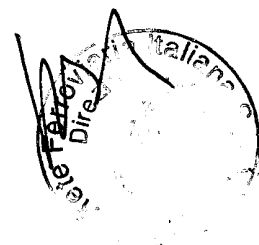
In caso di circolazione sulle linee affiancate, su determinati tratti di linea relativi a percorsi alternativi oppure in situazioni particolari (nodi, ecc.), il guidatore individuerà a norma del punto 2.3.3.2, la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere, rispettando d'iniziativa le eventuali riduzioni di velocità, relative all'art. 62 punto g) della PGOS, riportate nelle fiancate di linea dei FL.

b) Variazione della stazione di origine corsa o di quella termine Scheda Treno

In caso di variazione a mezzo ordine scritto, della stazione di origine corsa o di quella di destinazione programmata, il guidatore individuerà a norma del punto 2.3.3.2, la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere per i tratti di linea non riportati nella Scheda Treno.

c) Guasto al blocco automatico a correnti codificate. Guasto o assenza dell'apparecchiatura di RSC di bordo

Quando, con i treni per i quali è programmato l'impiego della Ripetizione Segnali, si manifesti l'impossibilità di impiegare tale apparecchiatura (guasto a bordo, guasto al blocco o assenza), il guidatore individuerà a norma del punto 2.3.3.2, la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere.



2.3.5 Impiego delle Sigle Complementari con treni per i quali non è prevista la consegna della Scheda Treno

La circolazione dei treni senza Scheda Treno è prevista (oltre che sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci) anche nei seguenti casi:

a) treni con locomotiva di spinta in coda con maglia sganciabile

Il guidatore della locomotiva di testa nel tratto di linea ove viene effettuata la spinta con maglia sganciabile in coda, nel caso in cui la spinta non sia programmata ed indicata nella colonna simbologia della Scheda Treno in suo possesso (lettera S), deve utilizzare la Sigla Complementare (*80A/G60) in luogo della Scheda Treno. Qualora i dati treno non siano congruenti con quelli della sigla (*80A/G60), il guidatore individuerà a norma del punto 2.3.3.2, tramite la tabella di accesso alle Sigle Complementari la nuova sigla e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere comunicandola al guidatore della locomotiva di spinta.

Il guidatore della locomotiva di spinta con maglia sganciabile, nel percorrere il tratto di linea interessato dal servizio di rinforzo, utilizzerà la Sigla Complementare (*80A/G60) salvo la necessità di adottare una sigla con caratteristiche più restrittive a seguito delle informazioni ricevute dal macchinista di testa e/o in suo possesso (dati treno prescritti).

Per la corsa di ritorno, quando abbia abbandonato il treno in linea, individuerà a norma del punto 2.3.3.2, la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere.

b) treni ad Orario Libero (OL)

I treni ad orario libero, poiché non programmati, non dispongono di Scheda Treno e pertanto al treno dovranno essere notificate tutte le prescrizioni relative: all'Orario (percorso, fermate, ecc.) ed alle caratteristiche tecniche del treno (velocità e rango dei veicoli, percentuale di massa frenata, massa rimorchiata, tipo di frenatura attivata). Tale prescrizione non occorre nel caso di treni composti da soli mezzi di trazione, da mezzi leggeri od ETR.

Il Guidatore individuerà a norma del punto 2.3.3.2 tramite la tabella di accesso alle Sigle Complementari la nuova sigla e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere.

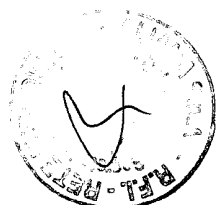
2.3.6 Impiego delle Sigle Complementari

Per i tratti serviti da Scheda Orario il guidatore individuerà a norma del punto 2.3.3.2 la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere; inoltre, attraverso la successione cronologica delle località di servizio riportate nella Scheda Orario, rileverà il percorso programmato del proprio treno, mentre dal F.L. rileverà le eventuali norme particolari relative alle località di servizio e/o tratti di linea.

2.3.7 Impiego delle Sigle Complementari per guasto al freno

2.3.7.1 Guasto al freno continuo

Nel caso in cui si verificano guasti al freno continuo, per i quali non sia possibile raggiungere nel convoglio, la più bassa percentuale di massa frenata (p.m.f.) prevista nelle Sigle Complementari presenti nel Fascicolo Linee, il guidatore non potendo adottare nessuna sigla potrà proseguire la corsa solo se ammesso dalle norme sulla frenatura riportate nel capitolo VII della PGOS, rispettandone le relative limitazioni.



2.3.7.2 Guasto alla frenatura elettrica di determinati mezzi leggeri

Su determinati mezzi leggeri (art. 86 bis della PGOS) se, per guasto o esclusione di una coppia di motori anche su una sola motrice, la frenatura elettrica non può essere utilizzata nel normale servizio, il guidatore dovrà adottare la Sigla Complementare:

- (*90A/G75%) purché il freno continuo sia efficiente su tutto il treno;
- (*60A/G45%) quando, per l'esclusione dall'azione frenante del freno continuo uno o più assi, la percentuale di massa frenata reale residua sia almeno uguale o superiore al 45%.

Qualora la massa frenata reale residua sia inferiore al 45%, si potrà proseguire la corsa solo se ammesso dalle norme sulla frenatura riportate nel capitolo VII della PGOS, rispettandone le relative limitazioni.

2.3.7.3 Treni composti di Ale 601 con relativi rimorchi ed ETR 240-250-300 equipaggiati con DAF

Per i treni composti di Ale 601 e relativi rimorchi od ETR 240-250-300 equipaggiati con DAF, in caso di guasto della frenatura elettrica e/o in caso di non corrispondenza del rapporto tra motrici e rimorchi, il guidatore individuerà a norma del punto 2.3.3.2, la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere.

Il ricorso alle Sigle Complementari deve essere attuato anche in caso di guasto al solo dispositivo DAF, restando inteso che, individuata la Sigla Complementare, il guidatore individuerà la relativa colonna delle velocità per il tratto di linea da percorrere, tenendo conto della RSC solo se quest'ultima è correttamente utilizzabile.

2.3.8 Velocità di corsa del treno. Limitazioni della velocità massima. Prescrizioni

2.3.8.1 Velocità di corsa da attingere sui documenti orario

Sulle linee ove è in uso la Scheda Treno è sempre ammesso l'anticipo di corsa, il guidatore deve regolare la velocità del treno (art. 20/16 IPCL), attingendo alla colonna:

- "velocità di marcia" della Scheda Treno quando la corsa del treno avviene in orario;
- "velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio" della Scheda Treno quando questa è maggiore della velocità di marcia e la corsa del treno avviene in ritardo o per presumibile ritardo dovuto a rallentamenti notificati e/o altre restrizioni del tratto da percorrere, oppure in ogni caso quando non sia indicata la velocità di marcia (linee affiancate, ecc.);
- "velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio" della Sigla Complementare eventualmente adottata. Qualora nelle Sigle Complementari non siano disponibili le colonne delle velocità per determinati tratti di linea attrezzati con B.A.cc è ammesso l'uso delle colonne delle velocità senza Ripetizione Segnali relative a detti tratti.

Non disponendo né della Scheda Treno né delle Sigle Complementari, il guidatore deve regolare la marcia rispettando i limiti di velocità stabiliti dalla PGOS come prescritto dall'IPCL, avvalendosi della documentazione in suo possesso (F.L., prescrizioni, ecc.). Resta inteso che nel caso di treni composti da soli mezzi leggeri, ETR o da locomotive isolate, per stabilire la velocità di corsa farà riferimento anche ai dati caratteristici di detti mezzi.

2.3.8.2 Limitazioni della velocità massima

Il guidatore nel regolare la velocità di corsa (punto 2.3.8.1) deve anche rispettare d'iniziativa le eventuali limitazioni della velocità massima dovute:

- alla velocità massima ammessa dai mezzi di trazione presenti nel treno e non programmati sulla Scheda Treno (punto 2.3.2.1);



- alla velocità massima ammessa dai mezzi di trazione se inferiore a quella ammessa dalla Sigla Complementare utilizzata;
- all'ubicazione dei mezzi di trazione in composizione al treno o a particolari condizioni di esercizio (Art.65 della PGOS);
- a particolari condizioni di impiego dei mezzi di trazione rilevabili dai libri di bordo;
- alle Norme Particolari di Condotta di ciascun mezzo di trazione;
- a ragioni antinfortunistiche, riportate in F.L. e/o in calce alla Scheda Treno o comunque notificata al treno;
- ad ogni altra causa imprevista.

2.3.8.3 Prescrizioni

Ai Treno, oltre alle prescrizioni previste dalla normativa vigente devono essere sempre notificate a mezzo M40 :

a) le variazioni in diminuzione delle velocità di fiancata con la seguente prescrizione:
“Rispetto variazione di velocità massima ammessa dalla linea non superate.....km/h da.....a.....”.

(La velocità da indicare nella prescrizione è sempre quella relativa al rango “A”, indipendentemente dal tipo di rango interessato alla variazione);

- b) le variazioni alle fermate d’orario previste nella Scheda Treno o nella Scheda Orario;
- c) l’aggiunta di mezzi di trazione attivi non programmati o inattivi non in consegna al guidatore della locomotiva di testa, ecc.;
- d) nel caso in cui le Sigle Complementari non siano utilizzabili in tutto o parte del percorso, a seguito di variazioni riguardanti l’infrastruttura, deve essere praticata la seguente prescrizione:

“Nel tratto da ... a ...non utilizzate Sigle Complementari in vostro possesso”.

Nei tratti di linea per i quali è prescritto di non ritenere valide le Sigle Complementari, il macchinista regolerà la velocità di corsa come nel caso di mancanza di tali documenti (2.3.8.1).

Non è consentito apportare modifiche manuali alla Scheda Treno.

2.3.8.4 Prescrizioni ai treni sprovvisti di documenti orario.

Come detto al precedente punto 2.1 è ammessa la circolazione dei treni sprovvisti sia della Scheda Treno sia delle sezioni di Scheda Orario che delle Sigle Complementari, adottando le norme tecniche di esercizio in uso sulle linee dove è previsto l’impiego del Fascicolo Orario.

Il guidatore utilizzerà le prescrizioni tecniche per la scelta della Sigla Complementare da utilizzare. Non disponendo delle Sigle Complementari utilizzerà le suddette prescrizioni per stabilire la velocità di corsa come detto al precedente punto 2.3.8.1.

2.3.9 Cambio del personale

Nel caso di cambio del personale di condotta e/o del capotreno durante il viaggio per lo scambio della Scheda Treno, tra il personale smontante e quello subentrante, devono essere osservate le modalità previste per lo scambio (diretto o indiretto) dei moduli di prescrizione (art. 16/4 IPCL). Nel caso di consegne dirette deve essere dato avviso scritto dal personale di macchina smontante a quello subentrante dell’eventuale ricorso all’uso delle Sigle Complementari.



2.3.10 Norme Transitorie

La velocità di marcia riportata nella Scheda Treno coincide con quella massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio, pertanto nella colonna sono ripetuti gli stessi valori della colonna “Vel Max”.

All’Allegato X dell’Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive è apportata la seguente modifica:

Il punto 2.4. della parte I è così sostituito:

2.4. Facsimile Scheda Treno



Scheda Treno

Fascicolo Linee 82
Validità: Dal: 12.12.04 Al: 10.12.05

Treno 586
Termine scheda OMEGA

Foglio n° 1 / 3

Sigla di composizione V200C 130%
--

Da: **ALFA C.LE**
A: **THETA**

Classificazione IC

Prestazione 600t

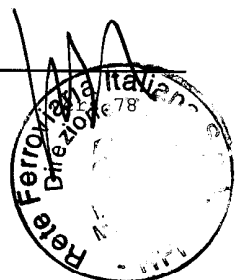
Lunghezza

Int. Alla Sigla E444	RSC9
--------------------------------	-------------

Grado di frenatura	Binario L/S		Prog Km.	Località	Orario		Binario D/ILL Vel.max	SX	Simbologia	DX
	Vel.max	Vel. Marc.								
I la	95	95	96.908 0.000	°ALFA C.LE.....	9.44	9.48	95	2		
			1.350	S.Part. Alfa C.LE						
	150	150	1.475	I COD. Km 1.350			150			
			3.430	<i>Biv./P.C. Beta</i>		9.52				
	175	175	4.500	Sc.est.dop.all.			175			
	185	185	5.059	V.COD.Km 5.059			185			
			9.522	GAMMA		9.55				
			12.735	<i>Delta</i>		9.57				
			17.130	Epsilon		10.00				
	180	180	19.000	Cippo Km 19			180			
175	175	19.437	V.COD.Km 19.437			175				
170	170	25.008	Zeta		10.04	170				
130	130	36.235	Dev. I.			130				
		36.932	THETA.....	10.10	10.12					

Località di stampa TAU
Data di stampa 08/01/2005 13:01

Valida per il treno del 08/1/2005



Scheda Orario

Fascicolo Linee 82
Validità: Dal: 12.12.04 Al: 10.12.05

Treno 586
Termine scheda OMEGA

Foglio n° 2 / 3

Sigla di composizione

Da: **THETA**
A: **LAMBDA**

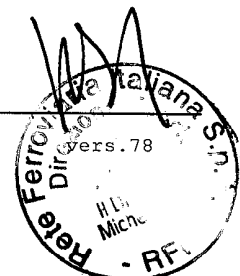
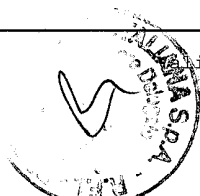
Classificazione IC

Prestazione

Lunghezza

Int. Alla Sigla

	Località	Orario
	THETA	10.10 10.12
	IOTA	10.19
	CAPPA	10.25 10.27
	LAMBDA	10.34



Scheda Treno

Fascicolo Linee 82
Validità: Dal: 12.12.04 Al: 10.12.05

Treno 586
Termine scheda OMEGA

Foglio n° 3 / 3

Sigla di composizione V200C 130%
--

Da: **LAMBDA**
A: **OMEGA**

Classificazione IC	Prestazione 600t
------------------------------	----------------------------

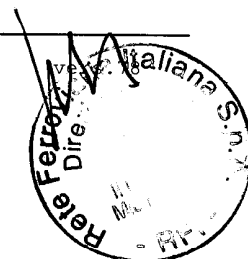
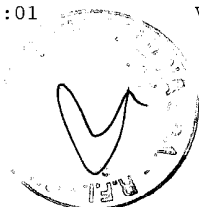
Lunghezza

Int. Alla Sigla E444	RSC9
--------------------------------	-------------

Grado di frenatura	Binario L/S		Prog Km.	Località	Orario	Binario D/ILL Vel.max	SX	Simbologia	DX
	Vel.max	Vel. Marc.							
la	185	185	72.871	Lambda	10.34	185			
			78.879	Sigma	1.36				
	175	175	82.000	Cippo Km 82		175			
			88.215	Dev. I.					
160	160	89.741	OMEGA.....	12.34	160				

Località di stampa TAU
Data di stampa 08/01/2005 13:01

Valida per il treno del 08/1/2005



All'Allegato X dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive sono apportate le seguenti modifiche:

- Il punto 2.1 della parte II è così sostituito:

2.1 Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento

Il Riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento è un documento che deve scortare ogni treno e nel quale sono riepilogati dal DM i moduli delle prescrizioni di movimento.

Il Riepilogo è previsto sia nella versione per le linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci sia per le linee dove esso interviene.

Tale documento può essere riferito all'intero percorso del treno o solo ad una sua parte e deve essere sempre compilato e consegnato.

Il documento deve essere consegnato al capotreno dalla stazione d'origine e da ogni stazione dove è programmato il cambio delle prescrizioni di movimento. In ogni caso dovrà essere notificata al treno la seguente prescrizione, formula: *“Consegnato al treno riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento valido fino a.....”*.

Nelle stazioni di origine corsa dei treni il Riepilogo, unitamente agli eventuali moduli delle prescrizioni di movimento, deve essere ritirato presso l'ufficio del dirigente dal personale addetto alla formazione treni o dal capotreno. Tuttavia per particolari situazioni da definire in sede locale, la consegna può essere effettuata a cura del dirigente.

Nel caso di ritiro del Riepilogo l'agente addetto alla formazione treni dovrà:

- firmare il Riepilogo ed i moduli di prescrizioni di movimento da consegnare al treno; su questi ultimi moduli la sua firma dovrà essere apposta unitamente al timbro recante la dizione “Il formatore” su tutte le copie in corrispondenza della firma del dirigente;
- barrare nella matrice dei moduli di prescrizione gli spazi riservati alle firme dell'agente di condotta e del capotreno.

La firma dell'agente addetto alla formazione treni conferma implicitamente la tempestiva consegna del Riepilogo e dei moduli di prescrizione al personale di condotta.

Nel caso di ritiro da parte del capotreno egli deve firmare il Riepilogo ed i moduli; inoltre lo stesso deve barrare lo spazio riservato alla firma del macchinista nelle matrici dei moduli di prescrizione.

La firma del capotreno apposta sulla copia che resta alla stazione conferma implicitamente la successiva consegna dei moduli al personale di condotta.

Qualora dovessero sorgere difficoltà nella consegna dei moduli al treno da parte dell'agente addetto alla formazione treni, tale agente dovrà avvisare tempestivamente il dirigente.

Nelle stazioni intermedie dove è programmato il cambio del Riepilogo, la consegna del documento e degli eventuali moduli di prescrizioni di movimento deve avvenire a cura del dirigente. Tuttavia, per particolari situazioni da definire in sede locale, il ritiro può essere effettuato dall'agente addetto alla formazione treni.

Nelle restanti situazioni, la consegna dei moduli delle prescrizioni di movimento deve avvenire direttamente a cura del dirigente.



- Il punto 2.2 della parte II è così sostituito:

2.2 Riepilogo multiplo dei moduli di prescrizione di movimento

Per l'uso del Riepilogo multiplo dei moduli di prescrizione di movimento valgono le stesse norme di cui al punto 2.1 con le particolarità di seguito riportate.

Il Riepilogo multiplo delle prescrizioni può essere utilizzato per relazioni di andata e ritorno, oppure per relazioni diverse da quelle di andata e ritorno, effettuate o meno con lo stesso materiale, purché con orario prescritto di partenza dalle stazioni iniziali dei vari percorsi, ricadenti nella stessa giornata solare.

Il Riepilogo multiplo delle prescrizioni può essere utilizzato fino ad un numero di treni uguale a quello consentito dal documento stesso. Qualora venga utilizzato, nell'arco della giornata solare, per un numero di treni superiore a quello consentito dal Riepilogo multiplo, possono essere utilizzati anche più esemplari di tale documento da consegnare al primo treno effettuato. In tal caso i riepiloghi impiegati devono essere numerati progressivamente e rimanere sempre uniti e riportati nella parte "Annotazioni" del Riepilogo relativo al primo treno in circolazione.

La stazione che consegna il Riepilogo multiplo deve praticare al treno la seguente prescrizione:

"Consegnato al treno riepilogo multiplo dei moduli di prescrizione di movimento valido fino a (1) con treno"

(1) Indicare la località di arrivo dell'ultimo treno riportato sul riepilogo.

All'allegato XIV bis dell'Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive è apportata la seguente modifica:

- alla fine del punto 2.3 è inserito il seguente testo :

Il dispositivo di esclusione dell'apparecchiatura deve essere piombato, a cura dell'Impresa Ferroviaria, nella posizione di apparecchiatura "inserita". Lo spiombamento è ammesso solo nei casi previsti dalla vigente normativa.

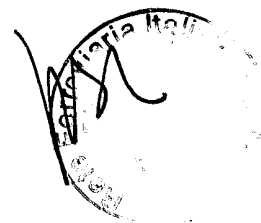
Il personale che prende in consegna un mezzo di trazione, munito di apparecchiatura Vigilante, qualora trovi il relativo "Commutatore di Esclusione" in posizione "disinserito o escluso" (oppure anche solo spiombato) e l'anormalità non sia registrata sui libri di bordo del rotabile, deve commutarlo sulla posizione "inserito o incluso" e procedere alla inserzione dell'apparecchiatura. In tali casi l'apparecchiatura dovrà essere considerata guasta solo se i test di prova previsti dalle norme d'uso non risultino regolari.

All'allegato XIV ter dell'Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive sono apportate le seguenti modifiche:

- il secondo alinea del punto 5.1 è così modificato:

– verificare che il commutatore CEA sia in posizione "inserito" e "piombato".

Il dispositivo di esclusione dell'apparecchiatura deve essere piombato, a cura dell'Impresa Ferroviaria, nella posizione di apparecchiatura "inserita". Lo spiombamento è ammesso solo nei casi previsti dalla vigente normativa.

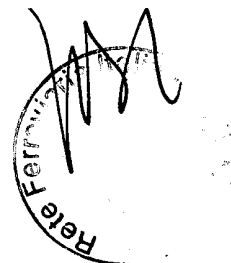


- **al punto 6 è inserito il seguente capoverso:**

Il personale che prende in consegna il mezzo di trazione, qualora trovi il relativo CEA in posizione “disinserito” (oppure anche solo spiombato) e l’anormalità non sia registrata sui libri di bordo del rotabile, deve commutarlo sulla posizione “inserito” e procedere alla inserzione dell’apparecchiatura. In tali casi l’apparecchiatura dovrà essere considerata guasta solo se l’esito dell’autotest risulti negativo.

- la “**TABELLA DATI TRENO DA INSERIRE NELL’APPARECCHIATURA**” relativa al punto 11.2 è sostituita dalla seguente:

TABELLA DATI TRENO DA INSERIRE NELL’APPARECCHIATURA



Menu stato (dati treno visualizzati selezionabili)	Dati treno da selezionare (in relazione alla condizione d'esercizio)
<p>Utilizzazione Locomotiva (Testa treno – Composizione attiva presenziata – Spinta con maglia sganciabile)</p>	<p>Testa treno: in caso di utilizzo del rotabile attrezzato ubicato in testa al treno. Composizione attiva presenziata: in caso di utilizzo della locomotiva attiva presenziata non in testa al treno (doppia trazione in testa, coda, intercalata, ecc.). Spinta con maglia sganciabile: 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.</p>
<p>Percentuale di massa frenata (45 ÷ 160 %)</p>	<p>Valore della percentuale di massa frenata effettiva</p>
<p>Lunghezza del Treno (da 0 a 1000 m)</p>	<p>Valore della lunghezza del treno. Indipendentemente dalla lunghezza reale del treno inserire: - 650 m con treni muniti di frenatura tipo viaggiatori (P); - 1000 m con treni muniti di frenatura tipo merci (G).</p>
<p>Tipo di freno (P o G)</p>	<p>Tipo di freno attivato nel treno: viaggiatori (P) o merci (G).</p>
<p>Tipo di treno (Viaggiatori-Merci)</p>	<p>Solo per il materiale ordinario Viaggiatori: nel caso di materiale per viaggiatori Merci: nel caso di materiale per merci</p>
<p>Velocità Massima del Treno (da 30 a 300 km/h)</p>	<p>Valore della velocità massima ammessa rispetto ai rotabili (mezzi di trazione e veicoli) in composizione al treno.</p>
<p>Rango del Treno (A-B-C-P)</p>	<p>Rango ammesso rispetto ai rotabili (mezzi di trazione e veicoli) in composizione al treno.</p>
<p>Rallentamento (treno/locomotiva)</p>	<p>Treno: 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. Locomotiva: nel caso di treni viaggiatori e postali con locomotiva/e in testa.</p>
<p>Personale di condotta (1-2)</p>	<p>“2”: 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 ammesso la circolazione dei mezzi di trazione muniti di dispositivo Vigilante ed affidati ad un agente di condotta). “1”: in tutti i casi di affidamento del mezzo di trazione ad un agente di condotta salvo quello di cui al precedente punto.</p>
<p>Massa del Treno (da 20 a 2000 tonn.)</p>	<p>Valore della massa rimorchiata</p>
<p>Orario (HH:MM)</p>	<p>Orario corrente (Ore e Minuti)</p>

al punto 18.7 dopo il terzo alinea è inserito il seguente nuovo alinea:

– nel caso di perdita di un PI relativo ad un segnale di Protezione di stazione Abilitata o Disabilitata per la ripresa della corsa devono essere rispettate le procedure previste dall'art. 49 RS per il superamento del medesimo segnale disposto a via impedita.

All'articolo 1 dell'Allegato XVI dell'Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive è apportata la seguente modifica:

- **La nota (1) del comma 2 è così modificata:**

(1) La nota faro deve essere emessa tenendo premuto l'apposito pulsante.

