

## NORME PARTICOLARI PROVVISORIE PER LA CIRCOLAZIONE DELLE LOCOMOTIVE DIESEL D 361 SULL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE

Le presenti norme particolari provvisorie, emanate con apposita disposizione del Direttore della Direzione Tecnica di RFI, devono essere applicate per l'esercizio delle locomotive Diesel D 361 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

### 1 - CARATTERISTICHE TECNICHE

#### 1.1 - DATI CARATTERISTICI

Velocità massima	100	Km/h
Massa reale	118	t.
Massa frenata con freno continuo tipo Viaggiatori	86	t. (1)
Massa frenata con freno di stazionamento	26	t. (2)

#### 1.2 - CIRCOLABILITA' E PRESTAZIONI

Le locomotive D 361 sono ammesse a circolare in semplice e multipla trazione, alla velocità massima, sulle linee, con le prestazioni ed alle condizioni stabilite da RFI.

Ai fini della normativa per l'impiego della scheda treno le Locomotive devono considerarsi inserite nel raggruppamento "I" della "tabella accesso alle sigle" riportata sui Fascicoli Linea delle linee ove hanno autorizzata la circolabilità.

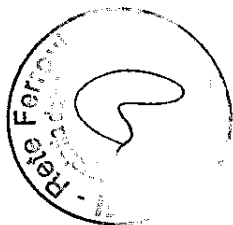
#### 1.3 - SOCCORSO

La locomotiva può:

- essere soccorsa dalle Locomotive dotate di organi di trazione e repulsione di tipo tradizionale;
- soccorrere i rotabili dotati di organi di trazione e repulsione di tipo tradizionale;
- soccorrere i rotabili dotati di Aggancio Automatico utilizzando l'apposita interfaccia in dotazione ai rotabili con aggancio automatico, in questo caso, il soccorso può avvenire solo trainando il convoglio che ha chiesto soccorso.

(1) valore riferito alla posizione P (Viaggiatori) del dispositivo di variazione del regime di frenatura.

(2) il valore indicato della massa frenata con freno di stazionamento è quello relativo alla massa frenata realizzata con l'azionamento del freno a mano da un solo posto di comando. I posti di comando del freno a mano sono 2.



## **2. - NORME PARTICOLARI**

### **2.1 - MANUALISTICA DI BORDO**

Le procedure tecniche di utilizzo della Locomotiva sono contenute nei Manuali d'uso della locomotiva.

### **2.2 – TRAINO - INVIO IN COMPOSIZIONE**

Per il traino e l'invio in composizione la Locomotiva deve essere condizionata secondo quanto previsto dai Manuali d'uso della locomotiva stessa.

### **2.3 - DISPOSITIVO DI VARIAZIONE DEL REGIME DI FRENATURA**

Le locomotive D 361 sono equipaggiate con un Distributore del freno continuo atto alla variazione del Regime di frenatura Merci (posizione G) – Viaggiatori (posizione P).

Per la circolazione sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale il dispositivo deve essere mantenuto in posizione P (Viaggiatori).

### **2.4 – COMANDO MULTIPLO**

Le locomotive sono predisposte per l'utilizzo in comando multiplo con altra locomotiva dello stesso gruppo, attualmente tale modalità di utilizzo non è ammessa.

#### **2.4.1 - AVARIA AL COMANDO MULTIPLO**

per memoria

### **2.5 - ANTINCENDIO**

Le locomotive sono dotate di un impianto antincendio automatico. L'intervento dell'impianto è segnalato dalle apposite segnalazioni acustiche e luminose presenti in cabina di guida.

Il macchinista durante la messa in servizio della locomotiva dovrà verificare l'efficienza di dette segnalazioni, (luminosa ed acustica) e della segnalazione di avaria dell'impianto stesso.

Nei casi di:

- Inidoneità dell'impianto;
- Inefficienza di entrambe le segnalazioni (luminosa e acustica);

il Personale di Condotta dovrà richiedere la sostituzione della locomotiva.

## **3. - DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE**

### **3.1 - DISPOSIZIONI TRANSITORIE**

#### **3.1.1 – MANUALI**

per memoria

### **3.2 - DISPOSIZIONI FINALI**

Per quanto non espressamente previsto nelle presenti norme particolari restano valide le norme comuni vigenti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, in quanto applicabili.

