

**NORME PARTICOLARI PER LA CIRCOLAZIONE DELLE
LOCOMOTIVE E 640
SULLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE**

Le presenti norme particolari, emanate con apposita disposizione del Direttore della Direzione Tecnica di RFI, devono essere applicate per l'esercizio delle locomotive E 640 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

1 - CARATTERISTICHE TECNICHE

1.1 - DATI CARATTERISTICI

| | |
|--|-----------|
| Velocità massima..... | 120 Km/h |
| Massa reale..... | 81 t. |
| Massa frenata con freno continuo tipo Viaggiatori..... | 75 t. |
| Massa frenata con freno continuo tipo Merci..... | 65 t. |
| Massa frenata con freno di stazionamento a mano..... | 11 t. (1) |

1.2 - CIRCOLABILITA' E PRESTAZIONI

Le locomotive E 640 sono ammesse a circolare in semplice e in multipla trazione sulle linee, con le prestazioni, ed alle condizioni stabilite da RFI.

Ai fini della normativa per l'impiego della scheda treno le Locomotive E 640 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 relativo all'azionamento di un solo freno a mano (N° 2 posti di comando del freno a mano).



2. - NORME PARTICOLARI

2.1 - MANUALISTICA DI BORDO

Le locomotive devono essere utilizzate nel rispetto dei manuali d'uso validati dal Gestore dell'Infrastruttura.

2.2 - FRENO

2.2.1 - GESTIONE FRENO

Il sistema frenante della locomotiva è costituito da:

- Freno continuo automatico che agisce per mezzo di ceppi su tutti gli assi e comandato da un rubinetto di comando di tipo autoregolatore Oerlikon FW4;
- Freno elettrodinamico (FE) reostatico che agisce su tutti gli assi, attuabile con comando manuale da parte del Personale di Condotta;
- Freno diretto che agisce su tutti gli assi;
- Freno di stazionamento a mano, comandabile da ogni cabina di guida e che agisce, da ogni singolo comando, su un singolo asse.

2.2.2 - DISPOSITIVO DI VARIAZIONE DEL REGIME DI FRENATURA

Le locomotive E 640 sono equipaggiate con un Distributore del freno continuo atto alla variazione del Regime di frenatura (G-P).

Posizione G - Regime di Frenatura tipo Merci.

Posizione da utilizzare con treni di materiale Merci (serviti da freno continuo tipo G o P).

Posizione P - Regime di Frenatura tipo Viaggiatori.

Posizione da utilizzare:

- a) con treni di materiale Viaggiatori;
- b) con treni composti di sole locomotive.

2.3 - COMANDO MULTIPLO

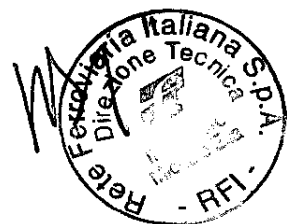
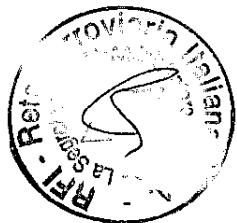
La locomotiva è utilizzabile in comando multiplo con altra unità dello stesso gruppo.

Per l'utilizzo della locomotiva in comando multiplo oltre alle normali operazioni, durante la messa in servizio, occorre verificare il corretto funzionamento del dispositivo del comando multiplo. In caso di inefficienza dello stesso o delle segnalazioni luminose relative alla locomotiva telecomandata, quest'ultima non potrà essere utilizzata in comando multiplo.

2.3.1 - AVARIA AL COMANDO MULTIPLO

In caso di avaria al dispositivo del comando multiplo o delle segnalazioni luminose relative alla locomotiva telecomandata il personale di condotta dovrà fermare il treno e procedere ad effettuare le operazioni per il ripristino del dispositivo stesso.

Qualora l'avaria permanga, il proseguimento del servizio può avvenire applicando quanto previsto dalla normativa nei casi di guasto al comando multiplo.



2.4 - ANTINCENDIO

La locomotiva è dotata di impianto antincendio; l'intervento dell'impianto è segnalato dalle apposite segnalazioni acustiche e luminose presenti in cabina di guida.

Il personale di condotta durante la messa in servizio dovrà verificare l'efficienza delle segnalazioni dell'impianto Antincendio.

Nei casi di:

- Indisponibilità dell'impianto;
- Inefficienza di entrambi le segnalazioni (luminosa e acustica);

la locomotiva, se utilizzata in comando multiplo, dovrà essere presenziata.

3. - DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

3.1 DISPOSIZIONE TRANSITORIA

3.1.1 MANUALI

per memoria

3.2 DISPOSIZIONE FINALE

Per quanto non espressamente previsto nelle presenti norme particolari restano valide le norme comuni vigenti in quanto applicabili.

