

**MODIFICHE ALLE NORME PARTICOLARI PROVVISORIE PER LA CIRCOLAZIONE DELLE
 LOCOMOTIVE DA MANOVRA D146 (2) 001 ÷ 032 TI SULLA INFRASTRUTTURA
 FERROVIARIA NAZIONALE**

1.2 CIRCOLABILITA' E PRESTAZIONI

Le locomotive da manovra D 146 sono ammesse a circolare sulle linee ed alle condizioni stabilite da RFI in semplice e doppia trazione, con le prestazioni di seguito riportate.
 Le locomotive sono altresì ammesse a circolare in comando multiplo con un'altra unità dello stesso gruppo.

Massima massa rimorchiabile in tonnellate per grado di prestazione:

grado di prestazione	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Massa rimorchiabile	1720	1640	1560	1490	1420	1360	1280	1220	1150	1080	1010	950	900	850	820

grado di prestazione	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Massa rimorchiabile	770	720	670	630	600	580	560	520	500	460	440	420	390	370	340	310

1.3 SOCCORSO

La locomotiva è dotata di organi di trazione di tipo tradizionale e di uno speciale gancio automatico di tipo amovibile denominato "Accoppiatore di Manovra".

La locomotiva può:

- a) essere soccorsa dalle locomotive dotate di organi di trazione e repulsione di tipo tradizionale. In questo caso, qualora la locomotiva sia inattiva, il proseguimento della marcia potrà avvenire non superando la velocità massima di 100 Km/h condizionando la locomotiva secondo quanto previsto dal successivo punto 2.10.
- b) Soccorrere i rotabili dotati di organi di trazione e repulsione di tipo tradizionale;
- c) Soccorrere i rotabili dotati di aggancio automatico utilizzando l'apposita interfaccia in dotazione ai rotabili dotati di aggancio automatico; in questo caso il soccorso può avvenire solo trainando il convoglio che ha chiesto soccorso.

2.3.1 ACCOPPIATORE DI MANOVRA

La locomotiva è dotata di un gancio di testata automatico di tipo amovibile denominato "accoppiatore di manovra". Tale gancio garantisce solo l'accoppiamento meccanico.

Il regolare posizionamento dello stesso è evidenziato da apposite segnalazioni luminose in cabina di guida.

Il Personale di condotta alla messa in servizio della locomotiva, deve accertare il regolare funzionamento di tali segnalazioni.



L'utilizzo dell'accoppiatore di manovra sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale è ammesso solo nei movimenti di manovra a locomotiva isolata e nei casi previsti dalla normativa vigente (P.G.O.S. Art. 113) in cui non è richiesto il collegamento della Condotta Generale del freno tra la locomotiva stessa ed il materiale rimorchiato.

2.3.2 STAFFE

La locomotiva è dotata di 12 dispositivi di immobilizzazione dei treni.

2.6 COMANDO MULTIPLO

La locomotiva è utilizzabile in comando multiplo con un'altra unità dello stesso gruppo a mezzo cavo a 13/18 conduttori.

Per l'utilizzo della locomotiva in comando multiplo oltre alle normali operazioni, il macchinista, durante la messa in servizio, dovrà verificare l'efficienza ed il corretto funzionamento del dispositivo del comando multiplo, seguendo le prescrizioni del manuale di condotta (MC).

In caso di inefficienza dello stesso, la locomotiva non potrà essere utilizzata in comando multiplo.

2.7 AVARIA AL COMANDO MULTIPLO DURANTE IL SERVIZIO

In caso di attivazione o mancato spegnimento della segnalazione "Avaria Comando Multiplo", un agente di macchina dovrà prendere posto sulla locomotiva remota (abilitandone il relativo banco di manovra) per concorrere, se necessario, alla regolazione della marcia.

In tal caso il proseguimento della marcia dovrà avvenire secondo quanto stabilito dalla normativa in vigore.

3. - DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

3-1 - DISPOSIZIONI TRANSITORIE

3.1.1 - MANUALI

Per memoria

3.2 - DISPOSIZIONI FINALI

Per quanto non espressamente previsto dalle presenti norme, restano valide le norme comuni vigenti in quanto applicabili. Le eventuali successive modifiche alla documentazione suddetta dovranno essere validate, per le parti che riguardano apparecchiature e/o comportamenti del Personale di Condotta relativi ad aspetti di sicurezza, da RFI - Direzione Tecnica - Cesifer.

