

Direzione Tecnica
Il Direttore

DISPOSIZIONE N° 5 del 25 FEB. 2008

**NORME PARTICOLARI PER LA CIRCOLAZIONE DELLE LOCOMOTIVE
E 464 SULLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE**

Il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale

VISTO il D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753, recante "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e altri sistemi di trasporto".

VISTA la legge 17 maggio 1985 n. 210, recante "Istituzione dell'Ente Ferrovie dello Stato".

VISTO il D.L. 11 luglio 1992 n. 333 - convertito in legge 8 agosto 1992 n. 359 - recante "Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica".

VISTO l'art. 131 della legge 23 dicembre 2000 n. 388, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato (legge finanziaria 2001)".

VISTO il Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante "Attuazione delle direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE, e 2001/14/CE in materia ferroviaria".

VISTO il Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie".

VISTO il Decreto del Ministro dei Trasporti n. 138-T del 31 ottobre 2000, recante l'atto di concessione alla "Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni" per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

VISTO il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, avente ad oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza applicabili al trasporto ferroviario,

VISTI i regolamenti emanati ai sensi dell'art. 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sopra citato.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato **COPIA CONFERMATA ALLA CIRCOLAZIONE**
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs. n. 188/2003

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Capitale Sociale: Euro 32.853.697.107,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.T.A. 758300

La presente disposizione è composta di n° 10 pagine

Pagina 1 di 3





VISTO, in particolare, il combinato disposto degli artt. 96-99 del sopra citato D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, degli artt. 10 secondo e terzo comma, e 36 primo comma, del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e degli artt. 25 terzo comma, 27 terzo comma del Decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 424/AD del 7 maggio 2001 dell'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A. che attribuisce al responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la Comunicazione Organizzativa n° 1/AD del 16 luglio 2001 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma missioni e responsabilità delle Strutture Organizzative già facenti parte della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 212/AD del 06 settembre 2006 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma al responsabile della Direzione Tecnica della Rete Ferroviaria Italiana il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la relazione RFI/DTE/CSI 08538/07 del 17/12/2007 del Responsabile della S.O. CESIFER della Direzione Tecnica, con cui si propone l'emanazione di una disposizione recante le "Norme Particolari per la Circolazione delle Locomotive E 464 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale"

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare la predetta disposizione;

DELIBERA

Art. 1

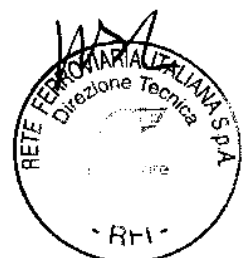
"Norme particolari di Circolazione"

La presente disposizione riporta le "Norme Particolari per la Circolazione delle Locomotive E 464 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale" (Allegato 1).

Art. 2

"Obblighi"

Le Imprese Ferroviarie che utilizzano le locomotive devono adottare opportuni provvedimenti affinché a tutto il personale interessato sia consegnata la presente Disposizione e lo stesso sia reso edotto dei contenuti della Manualistica di Bordo validata dal Gestore Infrastruttura





In attesa dell'emanazione di apposita procedura per l'accertamento della conformità della Manualistica di Bordo dei mezzi di trazione, le locomotive devono essere utilizzate, per le parti non in contrasto con le presenti disposizioni e con le norme comuni, nel rispetto dei manuali e delle procedure validati da RFI – Direzione Tecnica – Cesifer.

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 della circolazione, da RFI – Direzione Tecnica – Cesifer

Le locomotive di cui alla presente disposizione devono essere utilizzate nel rispetto degli obblighi di legge e delle disposizioni vigenti sul territorio nazionale

Ai sensi dell'art. 36 del D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188, e dell'art. 25, terzo comma e 27, terzo comma, del D.Lgs. 10 agosto 2007, n. 162, la presente Disposizione deve essere osservata dalle Imprese Ferroviarie per il rilascio ed il mantenimento del certificato di sicurezza e dalle strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. interessate.

Art. 3 "Allegati"

L'Allegato 1 è parte integrante e costitutiva della Disposizione

Art. 4 "Entrata in vigore"

La presente Disposizione entra in vigore alle ore 0.01 del 11 Febbraio 2008.
Dalla stessa data e stessa ora restano abrogate:

- la Disposizione 15/2003 del 14 Luglio 2003 "Norme Particolari Provvisorie per la Circolazione delle Locomotive E 464 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale",
- la Disposizione 8/2004 del 27 Febbraio 2004 "Modifiche alle Norme Particolari Provvisorie per la Circolazione delle Locomotive E 464 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale",
- la Prescrizione RFI-DTC/A001/AP/2005/0000633 del 12/05/2005.


Michele Mario Elia



NORME PARTICOLARI PER LA CIRCOLAZIONE DELLE LOCOMOTIVE E 464 SULL'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 464 ed E 464 serie 900 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, di seguito le locomotive sono identificate con la dizione generica E 464, quando la norma è applicabile a tutte le locomotive e con la dizione specifica negli altri casi.

1. CARATTERISTICHE TECNICHE

1.1 DATI CARATTERISTICI

Velocità massima.....	160 Km/h
Massa reale	72 t.
Massa frenata con freno continuo.....	65 t. ⁽¹⁾
Massa frenata con freno di stazionamento a molla.....	25 t. ⁽²⁾

Le Loc. E 464 sono dotate lato testata piana di organi di trazione e repulsione di tipo Tradizionale mentre lato testata aerodinamica sono dotate di Aggancio Automatico.
Le locomotive E 464 serie 900 sono dotate su entrambe le testate di organi di trazione e repulsione di tipo tradizionale.

1.2. CIRCOLABILITA' - PRESTAZIONI

Le E 464 sono ammesse a circolare in composizione con un numero variabile di vetture in semplice e doppia trazione contigua (orientando le locomotive in modo da utilizzare organi di trazione di tipo omogeneo), simmetrica ed intercalata anche in comando multiplo, alla velocità massima, sulle linee, con le prestazioni ed alle condizioni stabilite da RFI.

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

(2) il valore indicato della massa frenata con freno di stazionamento a molla, è relativo a tutte le unità frenanti di detto freno di stazionamento (una unità frenante per ASSE per un totale di 4 unità).



1.3. SOCCORSO

In caso di richiesta di soccorso o di utilizzo della locomotiva per prestare soccorso, il Personale di Condotta deve comunicare al DM/DC/DCM/DCO il tipo di organi di trazione e repulsione presenti sulla testa e sulla coda del convoglio.

I convogli composti con locomotive E 464 possono soccorrere ed essere soccorsi nel rispetto delle disposizioni vigenti in materia, con le modalità previste di seguito per ogni tipologia di unione che può essere realizzata.

1. Unione dei complessi tramite organi di trazione e repulsione omogenei di tipo tradizionale:
 - devono essere applicate le norme comuni
2. Unione dei complessi tramite Aggancio Automatico di tipo omogeneo:
 - devono essere applicate le norme comuni e particolari relative ai rotabili interessati.
3. Unione dei complessi tramite Aggancio Automatico ed organi di trazione e repulsione di tipo tradizionale (organi di trazione non omogenei) con le seguenti modalità:
 - a) **il convoglio con E 464 viene soccorso, il proseguimento della marcia può avvenire:**
 - a1) per **traino** o **spinta** quando l'unione avviene con le Locomotive⁽¹⁾: E 633 (escluso 001÷004), E 632, E 652, E 402 (tutte), E 412, D 145, D 255; alle seguenti velocità massime rispetto agli organi di aggancio:
 - **100 Km/h⁽²⁾**; in caso di **traino**,
 - **50 Km/h⁽²⁾**; in caso di **spinta**.
 - a2) per **traino** quando l'unione avviene con tutte le altre locomotive; alla velocità massima di **50 Km/h⁽²⁾** rispetto agli organi di aggancio.
 - a3) per i convogli composti con le locomotive E 464 serie 900 per **traino** o **spinta** quando l'unione avviene con rotabili dotati di Aggancio Automatico alla velocità massima di **50 Km/h⁽²⁾** rispetto agli organi di aggancio.
 - b) **il convoglio con E 464 presta soccorso, il proseguimento della marcia può avvenire:**
 - b1) per **traino** o **spinta** quando l'unione avviene con le Locomotive⁽¹⁾: E 633 (escluso 001÷004), E 632, E 652, E.402 (tutte), E.412, D 145, D 255; alla velocità massima di **50 Km/h⁽²⁾** rispetto agli organi di aggancio.
 - b2) per **traino** quando l'unione avviene con tutte le altre locomotive; alla velocità massima di **50 Km/h⁽²⁾** rispetto agli organi di aggancio.
 - b3) per i convogli composti con le locomotive E 464 serie 900 per **traino** o **spinta** quando l'unione avviene con rotabili dotati di Aggancio Automatico alla velocità massima di **50 Km/h⁽²⁾** rispetto agli organi di aggancio.

Nel caso 3., per il recupero, le Locomotive E 464 dotate di Aggancio Automatico sono equipaggiate con apposita interfaccia (maschera di accoppiamento) con l'aggancio di tipo tradizionale da montare sul rotabile con organi di trazione e repulsione di tipo tradizionale.

Non è ammesso utilizzare la locomotiva E 464 isolata per prestare soccorso in linea.

¹ Oltre ai gruppi di locomotive autorizzate nelle rispettive Norme Particolari di Circolazione.

² Salvo diversa prescrizione prevista nelle Norme Particolari di Circolazione del rotabile.



2. NORME PARTICOLARI

2.1 PREMESSA

La locomotiva è dotata di una sola cabina di guida lato testata aerodinamica, accessibile oltre che dalle porte di servizio esterne, anche dal bagagliaio attraverso un corridoio di servizio.

Al bagagliaio si può accedere dalla prima carrozza unita alla locomotiva lato testata piana tramite l'intercomunicante. Il bagagliaio è altresì dotato di due porte di servizio esterne scorrevoli (una per ciascuna fiancata) inserite nel circuito di controllo del blocco porte.

Nel bagagliaio è presente un banco di manovra "ausiliario" che risulta protetto e inaccessibile quando non utilizzato.

2.2 IMPIEGO DELLA LOCOMOTIVA IN ESERCIZIO (Manuali)

La locomotiva deve essere dotata di:

- Manuale di Condotta (MC), dove devono essere riportate le prescrizioni che il personale di condotta deve adottare nel normale esercizio relativamente alla messa in servizio, le modalità di condotta e lo stazionamento del rotabile.
- Guida di Depannage Informatica (GDI), visualizzabile sul monitor diagnostico della locomotiva.
- Guida di Depannage Allegata (GDA), dove devono essere riportate le prescrizioni che il personale di condotta deve adottare in caso anomalità al rotabile.

2.3 TRAINO INVIO IN COMPOSIZIONE

Per il traino e l'invio in composizione le locomotive devono essere condizionate secondo quanto previsto dai manuali d'uso.

La circolazione di due locomotive E 464 isolate e agganciate fra loro lato testata piana è ammessa per esigenze manutentive e solo trainandone una inattiva.

2.4 PRESCRIZIONI PARTICOLARI PER L'ABILITAZIONE DEL BANCO DI MANOVRA "PRINCIPALE" E "AUSILIARIO".

Quando la locomotiva è utilizzata in servizio ai treni, deve restare abilitato solo il banco di manovra "principale" dell'unica cabina di guida; è ammesso utilizzare il banco di manovra ausiliario solo per l'esecuzione di movimenti di manovra a locomotiva isolata.

Possono essere trainate o spinte (in manovra) altre locomotive solo se la guida del rotabile avviene dalla cabina di guida lato testata aerodinamica. In ogni caso quando il banco di manovra ausiliario non è utilizzato deve essere "segregato" secondo le apposite istruzioni del manuale di condotta (MC).

2.5 PRESCRIZIONI DA ADOTTARE IN CASO DI SEGNALAZIONE DI "AVARIA LUBRIFICAZIONE RIDUTTORI".

Qualora durante la marcia si attivi la segnalazione di "avaria lubrificazione riduttori", il macchinista deve provvedere all'arresto del treno, attendere 3 minuti e consultare il monitor diagnostica (livello dell'olio riduttori dalla pagina degli stati):

- a) Informazione livello olio riduttore asse 1÷4 SUFFICIENTE:
 - riprendere la marcia senza alcun limite di velocità per una percorrenza massima di **500 km**.
- b) Informazione livello olio riduttore asse 1÷4 INSUFFICIENTE:
 - riprendere la marcia non superando **30 km/h** per una percorrenza massima di **70 km**.



Previo preventivo controllo del livello dell'olio di tutti gli assi, detti limiti dovranno essere osservati in caso d'invio in composizione della locomotiva. Per percorrenze superiori, limitatamente alla condizione indicata al punto a), occorre provvedere entro il limite suddetto al controllo del livello dell'olio.

In caso di avaria dei monitor di banco, all'attivazione della lampada spia "Avaria lubrificazione riduttori" devono essere applicate le prescrizioni relative alla condizione di livello olio INSUFFICIENTE (punto b).

2.6 FRENO

2.6.1 RUBINETTO ELETTRONICO

Il comando del freno continuo automatico è realizzato dal banco di manovra principale con rubinetto di comando del freno di tipo elettronico; l'utilizzo del rubinetto in funzione "depannage", deve essere limitato al raggiungimento del termine corsa.

2.6.2 FRENO DI STAZIONAMENTO A MOLLA

Lo stazionamento della locomotiva deve essere assicurato tramite l'impiego del freno di stazionamento a molla secondo le istruzioni riportate sul Manuale di Condotta (MC). Il comando è ottenibile da appositi pulsanti di inserzione e disinserzione posti sulla pulsantiera del banco di manovra "principale" e all'esterno della locomotiva in appositi vani (chiusi con chiave quadra), all'interno delle carenature di entrambe le fiancate. La disattivazione del freno a molla, tramite la manovra dei pulsanti anzidetti, è possibile nella condizione di Condotta Principale e Condotta Generale alimentate o anche solo con quest'ultima alimentata, purché il distributore del freno della locomotiva sia inserito.

L'isolamento pneumatico (parziale o totale) del freno di stazionamento, tramite gli appositi rubinetti e/o la relativa disattivazione mediante azionamento dei tiranti sulle unità frenanti, potrà essere effettuato solo nei casi previsti dalla GDA con le modalità riportate nel "Manuale di Condotta".

2.6.3 DISPOSITIVO DI VARIAZIONE DEL REGIME DI FRENATURA

Il dispositivo di variazione del regime di frenatura (P-R) di cui la locomotiva è dotata deve essere mantenuto in **Posizione P** - Regime di Frenatura tipo Viaggiatori- indipendentemente dal tipo di materiale rimorchiato. Attualmente non è consentito l'uso della **Posizione R**.

2.6.4 COMANDO FRENO EMERGENZA

Per il comando della frenatura di emergenza può essere utilizzato anche il pulsante a fungo posto, su entrambi i banchi di manovra (in sostituzione del rubinetto di emergenza), denominato "comando freno emergenza".

L'azionamento di tale pulsante provoca la scarica della condotta generale. Il pulsante in seguito all'azionamento permane nella posizione stabile di "premuta", se non opportunamente riarmato.

2.7 TELECOMANDO/COMANDO MULTIPLO

2.7.1 SISTEMA DI TELECOMANDO/COMANDO MULTIPLO UTILIZZABILE IN ESERCIZIO

La locomotiva è predisposta sia per il telecomando da vettura pilota a mezzo cavo 13/18 conduttori e cavo BT a 78 conduttori, sia per il comando multiplo da altra unità E 464 a mezzo cavo a 13/18 conduttori e cavo BT a 78 conduttori.



Configurazione del treno di tipo a)

Attualmente è possibile telecomandare una locomotiva E 464 da una vettura pilota soltanto a mezzo cavo BT a 78 conduttori.

Configurazione del treno di tipo b)

E' inoltre possibile telecomandare una locomotiva E 464 da altra locomotiva dello stesso gruppo, con interposte un numero variabile di vetture, a mezzo cavo BT a 78 conduttori realizzando un unico convoglio. In questa configurazione la velocità massima ammessa è di 140 Km/h ad eccezione delle linee individuate con apposita prescrizione sulle quali la velocità massima è di 160 Km/h.

Configurazione del treno di tipo c)

E' altresì possibile realizzare un convoglio composto da due distinti complessi comprendenti ciascuno una locomotiva E 464 (in comando multiplo con la locomotiva dell'altro complesso) e un numero variabile di vetture realizzando l'unione tramite veicoli/locomotive dotati entrambi di Aggancio Automatico (A.A.). In questo caso è ammesso per il Comando Multiplo l'utilizzo anche del cavo a 13/18 conduttori limitatamente al collegamento tra i veicoli/locomotive uniti lato testata aerodinamica. I limiti imposti dalle disposizioni vigenti al numero massimo e alla tipologia delle carrozze ammesse nei singoli complessi si applicano all'intero convoglio.

In questa configurazione la velocità massima ammessa è di 140 Km/h ad eccezione delle linee individuate con apposita prescrizione sulle quali la velocità massima è di 160 Km/h.

Il personale di condotta durante la messa in servizio della/e locomotiva/e dovrà verificare l'efficienza delle segnalazioni luminose relative al telecomando/comando multiplo, seguendo le prescrizioni del manuale di condotta (MC).

2.7.2 AVARIA AL TELECOMANDO

Nei convogli realizzati con la configurazione di treno di tipo a) di cui al punto precedente, in caso di attivazione o mancato spegnimento della segnalazione "Avaria telecomando/Avaria Comando Multiplo", con guida dalla vettura pilota, un agente di condotta deve prendere posto sulla locomotiva utilizzando il banco di manovra "principale" per:

- la regolazione della marcia;
- il controllo dello stato del freno a molla e della lubrificazione riduttori.

In tali casi il proseguimento della marcia dovrà avvenire non superando la velocità massima di:

- **60 km/h** in caso di **efficienza** del collegamento citofonico
- **50 km/h** in caso di **inefficienza** del collegamento citofonico.

2.7.3 AVARIA AL COMANDO MULTIPLO

Nei convogli realizzati con la configurazione di treno di tipo b) e c) di cui al punto precedente, in caso di attivazione o mancato spegnimento della segnalazione "Avaria telecomando/Avaria Comando Multiplo", sia con guida dalla vettura pilota che da una locomotiva, un agente di condotta dovrà prendere posto sulla locomotiva remota (abilitandone il relativo banco di manovra) per:

- la regolazione della marcia (se necessario);
- il controllo dello stato del freno a molla e della lubrificazione riduttori;
- l'erogazione del REC (se necessario).

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



2.8 UNIONE TRA ROTABILI DOTATI DI AGGANCIAMENTO AUTOMATICO

L'accoppiamento tra rotabili dotati di aggancio automatico, con organi di trazione omogenei o utilizzando l'apposita maschera di soccorso, dovrà avvenire arrestando i rotabili a circa 20 ÷ 40 cm tra loro (distanza fra le teste di accoppiamento) e successivo accostamento a bassissima velocità utilizzando il minimo sforzo, fino a realizzare l'aggancio. Occorrerà quindi verificare l'avvenuto aggancio tramite l'apposito indicatore sulla testa dell'A.A.

Nessun agente deve introdursi fra i rotabili durante le fasi di accostamento.

In caso di unione tra rotabili dotati di organi di trazione non omogenei per soccorso (utilizzando l'apposita maschera di soccorso), prima di procedere all'unione è necessario inibire l'accoppiamento dei contatti elettrici sull'Accoppiatore Automatico.

Sulla Locomotiva di soccorso dovrà essere esclusa la Frenatura Elettrica, se presente, non dovrà essere utilizzato il freno diretto, e dovranno essere evitate repentine variazioni dello sforzo di trazione in tutte le fasi di marcia, sia in accelerazione che in decelerazione.

Terminata la fase di recupero occorre provvedere ad una verifica agli organi di trazione della locomotiva di soccorso utilizzata per il recupero. Il Personale di Condotta richiederà tale verifica sul libro di bordo.

2.9 EROGAZIONE DEL REC/MANIPOLAZIONE DELLE CONDOTTE AT – ACCESSO AI COMPARTI AT

Nei convogli realizzati con la configurazione di treno di tipo b) di cui al punto 2.6.1, deve essere realizzata la continuità della condotta REC tra le due locomotive.

In questo caso l'erogazione del REC viene effettuata dalla locomotiva presenziata (*master*).

In caso di mancata erogazione del REC per avaria da parte della locomotiva presenziata (*master*), lo stesso viene automaticamente erogato dalla locomotiva remota (*slave*) se efficiente il telecomando.

Nei convogli realizzati con la configurazione di treno di tipo c) di cui al punto 2.6.1, l'accoppiamento della condotta REC tra i due complessi, non deve essere realizzato.

In tal caso all'erogazione del REC provvederanno entrambe le locomotive in comando multiplo per la parte di convoglio ad esse accoppiato.

In tutti i casi in cui in uno stesso convoglio siano presenti due locomotive E 464 in doppia trazione comunque disposte, il personale di condotta, prima di accedere ai vani AT, deve essere in possesso delle chiavi a bracciale di entrambe le locomotive.

Per la manipolazione delle condotte AT valgono le norme comuni.

2.10 ANTINCENDIO

La locomotiva è dotata di un impianto antincendio automatico. L'intervento dell'impianto è preavvisato dall'attivazione delle apposite segnalazioni acustiche e luminose in cabina di guida e nel corridoio di servizio.

Il Personale di Condotta durante la messa in servizio della locomotiva dovrà verificare l'efficienza delle segnalazioni luminose e acustiche e lo stato dell'apparecchiatura dal terminale diagnostico, seguendo le indicazioni del manuale di condotta (MC).

Nei casi di:
indisponibilità dell'impianto,
inefficienza di entrambe le segnalazioni (luminosa ed acustica),

il personale di condotta dovrà richiedere la sostituzione della locomotiva.



2.11 PARKING

Si definisce PARKING la modalità di funzionamento della locomotiva e del complesso reversibile nella quale, con banco di manovra disabilitato, restano in funzione i servizi ausiliari (entrambi i pantografi in presa, IR chiuso, illuminazione e climatizzazione inserite, ecc...) con la condotta AT alimentata.

Durante il PARKING, il funzionamento dell'impianto antincendio della locomotiva E 464 resta in modalità automatica.

La caduta del PARKING, conseguente alla mancanza di tensione alla linea di contatto od intervento delle protezioni, determina automaticamente l'abbassamento di entrambi i pantografi e, dopo la temporizzazione di 20 minuti, la chiusura delle porte del convoglio e la disinserzione delle batterie della locomotiva.

Lo stato di PARKING di un complesso reversibile con locomotiva E 464 è individuabile anche dall'esterno a mezzo di apposite segnalazioni (striscia di colore rosso a luce fissa), poste sulle testate aerodinamiche estreme del complesso.

Il PARKING deve essere utilizzato secondo le modalità e le prescrizioni della Manualistica di Bordo, nei casi previsti dal turno di servizio e comunicati agli Uffici Territoriali di RFI.

Attualmente, nei convogli reversibili composti alle estremità da locomotiva E 464 e vettura pilota, il PARKING è utilizzabile esclusivamente nelle operazioni di cambio banco.

Il PARKING non è utilizzabile con locomotiva E 464 isolata.

Le norme di cui al presente punto integrano quanto disposto dall'art. 6 IPCL.

3. DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

3.1 DISPOSIZIONI TRANSITORIE

3.1.1 MANUALI

Per memoria

3.1.2 MATERIALE RIMORCHIATO

Per memoria

3.2 DISPOSIZIONI FINALI

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

