



Rete Ferroviaria Italiana
Roma, 15/10/2001
RFI./TC./
A1007/P/01/000305

Direzione Tecnica
il Direttore

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie
Via Caraci, 36 00157 Roma

IMPRESE FERROVIARIE
(vedi elenco annesso in pag. 2)

ISPETTORATO LOGISTICO DELL'ESERCITO
Rep. Coordinamento e Supporti Generali
Uff. Movimenti e Trasporti
V.le Castro Pretorio, 123 00185 Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.
Sig. Amministratore Delegato Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.
(vedi elenco annesso in pag. 3) Roma

Oggetto: "Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive politensione EU43 (001÷008) RT sulla Infrastruttura ferroviaria nazionale".

Con l'entrata in vigore del D.P.R. 146 – Art. 11 – viene stabilito l'obbligo, da parte delle Imprese Ferroviarie che espletano sull'Infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci o di persone, di osservanza delle prescrizioni emesse dal gestore dell'infrastruttura in materia di requisiti di sicurezza applicabili al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna delle Imprese Ferroviarie.

In conformità a quanto sopra si trasmettono le disposizioni contenenti le:

Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive politensione EU43 (001÷008) RT sulla Infrastruttura ferroviaria nazionale."

La presente disposizione entrerà in vigore dal 15 ottobre 2001

Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.

Michele Elia

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 46.722.914.639
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. n. 01585709501



Direzione Tecnica
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 44 del 15 OTT. 2001

“Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive politensione EU43 (001-008) RT 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 il D.P.R. 8 luglio 1998, n.277, concernente “Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie”;

Visto il D.P.R. 16 marzo 1999, n. 146, concernente “Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità dell’infrastruttura e alla riscossione dei diritti per l’utilizzo dell’infrastruttura”;

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 del Ministro dei Trasporti n.138-T del 31 ottobre 2000, concernente il rilascio alle “Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni” della concessione per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;

Visti i regolamenti emanati ai sensi dell’articolo 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n.753 sopra citato;

Visto l’Ordine di Servizio Organizzativo del 7 maggio 2001, n.424/AD, 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 relazione del Responsabile di Regolamenti e Standard di Trazione della Direzione Tecnica di RFI, RFI/TC.RS/MT/448 del 03/10/2001 con la quale, ai sensi e agli effetti dell’art. 96 del D.P.R.753/1980 e dell’art. 11 del D.P.R. 146/1999, si propone l’emanazione delle “Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive politensione EU43 (001-008) RT sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.”

Ritenuta la necessità e l’opportunità di emanare la predetta normativa;

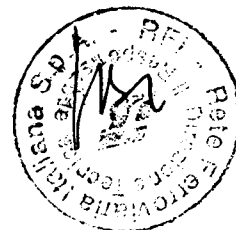
DELIBERA

COPIA CONFERITA IN UN ORIGINALI
FOSTA DI 100 PACINE

La presente disposizione è copiosa di 100 pacine

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 16.722.911.639
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. n. 01585570581





ART.1 – La presente disposizione riporta le norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive politensione EU 43 (001÷008) RT sulla Infrastruttura ferroviaria nazionale (Allegato n.1).

L'allegato è parte integrante e costitutiva della disposizione.

ART.2 – Ai sensi dell'art. 11 del D.P.R. 16 marzo 1999, n.146, le norme della presente disposizione devono essere osservate per la circolazione delle locomotive politensione EU 43 (001÷008) RT sulla Infrastruttura ferroviaria nazionale.

Roma 17 OTT, 2001

Il Responsabile della Direzione Tecnica
Michele Elia



3



Allegato alla Disposizione N. 4 del 15 OTT. 2001

NORME PARTICOLARI PROVVISORIE PER LA CIRCOLAZIONE DELLE LOCOMOTIVE POLITENSIONE EU43 (001÷008) RT SULLA 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 EU43 (001÷008) RT sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

1 - CARATTERISTICHE TECNICHE

1.1 - DATI CARATTERISTICI

Velocità massima.....	140 Km/h
Massa reale.....	88 t.
Massa frenata con freno continuo.....	66 t.(1)
Massa frenata con freno di stazionamento a molla.....	35 t.(2)

1.2 - CIRCOLABILITA' E PRESTAZIONI

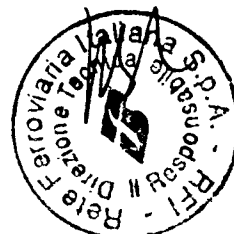
Le locomotive EU43 (001÷008) RT sono ammesse a circolare in semplice ed in multipla trazione al rango di velocità, sulle linee ed alle condizioni stabilite da RFI e comunicate con apposita disposizione dagli Uffici Territoriali.

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.

Ai fini della prestazione le locomotive EU43 RT devono essere assimilate alle locomotive E 402 (002÷045).

(1) valore riferito alle posizioni "G e P" del dispositivo di variazione del regime di frenatura.

(2) il valore indicato della massa frenata con freno di stazionamento a molla, è quello relativo a tutte le unità frenanti di questo tipo in opera sulla locomotiva (una unità frenante per ASSE per un totale di 4 unità).





2. - NORME PARTICOLARI

2.1 - PREMESSA

Le locomotive EU43 RT sono dotate, in ciascuna cabina di guida, di un banco di manovra ubicato a destra.

2.2 - MANUALISTICA DI BORDO

per memoria

2.3 - PRESCRIZIONI DA ADOTTARE IN CASO DI SEGNALAZIONE DI "AVARIA LUBRIFICAZIONE RIDUTTORI"

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

a) Informazione livello olio riduttore asse 1÷4 "SUFFICIENTE"

- Il proseguimento della marcia potrà avvenire, senza alcun limite di velocità e per una percorrenza massima di 500 Km.

b) Informazione livello olio riduttore asse 1÷4 "INSUFFICIENTE"

- Il proseguimento della marcia potrà avvenire, limitando la velocità massima a 30 Km/h e per una percorrenza massima di 70 Km.

In caso di avaria ai monitor del banco di manovra di entrambe le cabine di guida, all'attivazione della segnalazione "Avaria lubrificazione Riduttori" devono essere applicate le prescrizioni relative alla condizione di Livello Olio INSUFFICIENTE (punto b).

2.3.1 - INVIO IN COMPOSIZIONE

I limiti di cui al punto 2.3 a) precedente, dovranno essere osservati in caso di invio in composizione della locomotiva, previo controllo del livello dell'olio di tutti gli assi. Per percorrenze superiori a quella del punto 2.3 a), occorre provvedere, entro tale limite al controllo del livello dell'olio. Prima dell'invio in composizione è necessario provvedere all'isolamento del freno continuo automatico agendo sull'apposita maniglia posta sul distributore ed apponendo specifica annotazione sui libri di bordo.

2.4 - FRENO

2.4.1 - GESTIONE FRENO CONTINUO

Il sistema frenante della locomotiva è costituito da:

- Freno continuo automatico che agisce per mezzo di dischi calettati direttamente su tutti gli assi e comandato da un rubinetto di comando di tipo elettronico;
- Freno elettrodinamico (FE) a recupero e/o reostatico che agisce su tutti gli assi, attuabile con comando manuale da parte del macchinista, automatico con l'azionamento del freno continuo automatico o dal sistema di regolazione della marcia a velocità impostata;
- Freno diretto che agisce su tutti gli assi;
- Freno di stazionamento a molla, comandabile da ogni cabina di guida e che agisce su tutti gli assi (una unità frenante per asse).





Sul banco di manovra esiste una segnalazione luminosa "ISOLAMENTO C.G."; attiva quando quest'ultima è isolata; prima della messa in servizio del rubinetto del freno continuo il macchinista deve verificarne l'efficienza tramite il pulsante "TEST" posto sulla pulsantiera del banco di manovra.

2.4.2 RUBINETTO DEL FRENO CONTINUO AUTOMATICO

Il comando del freno continuo automatico è realizzato con rubinetto elettronico autoregolatore dotato di un manipolatore a leva incrementale a 5 posizioni e due settori, posto sulla parte destra di ciascun banco di manovra.

Il manipolatore ha una posizione centrale stabile ("O") due posizioni instabili relative alla sfrenatura, una posizione instabile ed una stabile nel settore di frenatura.

2.4.2.1 UTILIZZO DEL RUBINETTO DEL FRENO CONTINUO

2.4.2.1.1 POSIZIONI E FUNZIONI DEL MANIPOLATORE DEL FRENO CONTINUO

Le posizioni e le relative funzioni del manipolatore di comando del rubinetto del freno continuo sono le seguenti:

POSIZIONE DI "RIEMPIMENTO" (RIEMP) (Instabile)

In questa posizione, (avanti a battuta), il rubinetto realizza il riempimento con grande portata e colpo di carica ad alta pressione (8-9 bar) della CG con pressione finale di 5,3 bar. L'effetto si ottiene solo mantenendo il manipolatore in questa posizione per tutta la durata del colpo di carica (max 15") dopo una precedente frenatura. Il successivo smaltimento fino a 5 bar ha inizio dopo 45".

Per posizionare il manipolatore in posizione RIEMP occorre azionarlo con un maggior sforzo rispetto alle altre manovre del manipolatore stesso.

POSIZIONE DI "DIMINUISCE FRENATURA" (SFR) (Instabile)

In questa posizione, (avanti), l'apparecchiatura realizza il riempimento graduale della CG fino alla pressione desiderata (sfrenatura parziale), con un massimo di 5,3 bar. Il successivo smaltimento fino a 5 bar ha inizio dopo 45".

Se la sfrenatura segue una frenatura che è stata eseguita in regime di sovraccarico, la pressione finale ottenibile sarà pari al valore del sovraccarico di partenza.

Per interrompere l'alimentazione della CG (sfrenatura parziale) occorre rilasciare il manipolatore il quale si posiziona automaticamente nella posizione "0".

POSIZIONE DI MARCIA "0" (Stabile)

In questa posizione, centrale, l'apparecchiatura realizza il mantenimento della pressione della CG con compensazione automatica delle perdite nella stessa e smaltimento del sovraccarico presente.

POSIZIONE DI "AUMENTA FRENATURA" (FR) (Instabile)

In questa posizione, (indietro), l'apparecchiatura realizza la scarica graduale della CG fino alla pressione desiderata (frenatura graduale) o fino alla pressione di frenatura massima di servizio (CG - 3.1 bar con pressione di partenza di 5 bar); ottenendo anche il comando della FE.

Per interrompere la scarica della CG occorre rilasciare il manipolatore il quale si posiziona automaticamente nella posizione "0".

Posizionando il manipolatore nella posizione FR per un tempo breve (circa un secondo) si ottiene il comando della sola FE ad un valore pari a circa il 60% del valore massimo; per ottenere il valore massimo della FE occorre posizionare il manipolatore nuovamente nella posizione FR per il medesimo intervallo di tempo. Al raggiungimento della velocità di 40 Km/h l'effetto della FE si annulla e subentra automaticamente una depressione in CG di 0.5 bar.





POSIZIONE DI FRENATURA RAPIDA (EM) (Stabile)

In questa posizione, indietro a battuta, l'apparecchiatura realizza due comunicazioni tra la CG e l'atmosfera.

- una diretta attraverso il manipolatore stesso;
- una attraverso il comando di un'elettrovalvola dedicata sul Package principale.

Inoltre viene inibita l'alimentazione della CG stessa.

Per posizionare il manipolatore in questa posizione occorre azionarlo con un maggiore sforzo rispetto alle altre manovre.

La funzione di frenatura Rapida è sempre attiva indipendentemente dal Banco di Manovra abilitato.

2.4.2.2 MESSA IN SERVIZIO ED ISOLAMENTO DEL RUBINETTO DEL FRENO

Per mettere in servizio il rubinetto del freno continuo automatico occorre eseguire le seguenti operazioni:

abilitare il banco di manovra da utilizzare;

accertare che la pressione dei serbatoi principali sia al valore di regime.

ruotare (Armadio Pneumatica) in posizione di aperto il doppio rubinetto di isolamento della CG e del Package Pneumatico;

verificare che i manipolatori del freno continuo di entrambi i banchi di manovra siano in posizione "0";

posizionare per 1 secondo il manipolatore del freno continuo del banco di manovra abilitato in posizione "SFR" e verificare che la pressione della CG si porti a 3,5 bar;

posizionare per 1 secondo il manipolatore del freno continuo in posizione "RIEMP" e verificare che la CG raggiunga il valore di regime (5.3 bar);

Per mettere in posizione di isolamento il rubinetto del freno continuo automatico occorre eseguire le seguenti operazioni:

disabilitare il Banco di manovra;

attendere e verificare il completo scarico della CG;

ruotare (Armadio Pneumatica) in posizione di chiuso il doppio rubinetto di isolamento della CG e del Package Pneumatico;

verificare che tutti i manipolatori del freno continuo siano in posizione di "0".

2.4.2.3 PROVA DEL FRENO CONTINUO AUTOMATICO

Le modalità di esecuzione della prova freno del freno continuo automatico sono di seguito descritte.

Prova del freno

Con i serbatoi principali alla pressione di regime:

Alla richiesta "Frenate" (secondo la normativa vigente):

premere per 1sec. il pulsante "isolamento CG" sulla pulsantiera ausiliaria del banco di manovra e successivamente rilasciarlo;

verificare l'attivazione della segnalazione "isolamento CG" sul banco di manovra (ad aspetto lampeggiante ed entro 10 secondi circa ad aspetto fisso);

verificare la tenuta della CG a mezzo del manometro sul banco di manovra;

premere per 1 sec. il pulsante "isolamento CG" sulla pulsantiera ausiliaria del banco di manovra e successivamente rilasciarlo;

verificare la disattivazione della segnalazione luminosa "isolamento CG" sul banco di manovra; eseguire la depressione in CG prevista dalla normativa vigente;



33



premere per 1 sec. il pulsante "isolamento CG" sulla pulsantiera ausiliaria del banco di manovra e successivamente rilasciarlo;
verificare l'attivazione della segnalazione "isolamento CG" sul banco di manovra (ad aspetto lampeggiante ed entro 10 secondi ad aspetto fisso);
eseguire i controlli (frenatura) previsti dalla normativa vigente;

Alla richiesta "Sfrenate" (secondo la normativa vigente):

premere per 1 sec. il pulsante "isolamento CG" sulla pulsantiera ausiliaria del banco di manovra e successivamente rilasciarlo;
verificare la disattivazione della segnalazione luminosa "isolamento CG" sul banco di manovra;
alimentare la CG fino alla pressione di regime posizionando per 10 sec. il manipolatore del freno in posizione "SFR"; successivamente rilasciarlo nella posizione "0";
premere per 4 sec. l'apposito pulsante sulla pulsantiera ausiliaria sul banco di manovra verificando il sovraccarico della CG fino alla pressione di 5.4 bar;
eseguire i controlli (sfrenatura) previsti dalla normativa vigente;

2.4.2.4 SEGNALAZIONE DI "ISOLAMENTO DELLA CONDOTTA GENERALE DEL FRENO CONTINUO"

L'impianto è dotato di un sistema che rileva anomale richieste d'aria in condotta generale quando è in atto il comando di isolamento della stessa durante le operazioni della prova del freno continuo automatico.

Il Personale di condotta dopo avere comandato l'isolamento della condotta generale, secondo la normativa vigente, a mezzo dell'apposito pulsante posto sulla pulsantiera ausiliaria deve verificare la segnalazione "Isolamento CG" ed accertare:

- il lampeggiamento della segnalazione per un tempo massimo di 10 secondi;
- la disposizione a luce fissa della segnalazione.

Al successivo comando di alimentazione della condotta generale, sempre agendo sul medesimo pulsante deve accertare la disattivazione della segnalazione.

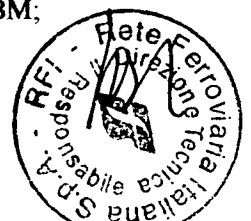
In caso di funzionamento anomalo di questa segnalazione il Personale di condotta per ottenere l'isolamento della condotta generale il macchinista deve chiudere il doppio rubinetto di isolamento della CG e del Package Pneumatico

2.4.2.5 DISPOSITIVO DI COMANDO SI SOCCORSO DEL FRENO (DEPANNAGE)

Il manipolatore del freno in caso di avaria al sistema elettronico (attivazione a luce lampeggiante della segnalazione "Avaria rubinetto elettronico"), può essere utilizzato come un tradizionale rubinetto autoregolatore, inserendo la funzione "DEPANNAGE".

Per inserire la funzione "DEPANNAGE", a rotabile fermo, operare secondo le modalità di seguito descritte:

aprire l'interruttore automatico ICF (quadro BT superiore);
posizionare il rubinetto a 3 vie "Depannage", posto sul pannello freno dell'armadio della pneumatica, in posizione "FRENO DEPANNAGE";
chiudere (spiombando) l'interruttore automatico IAD (quadro BT superiore);
disabilitare e successivamente riabilitare il banco di manovra;
verificare la disposizione a luce fissa della segnalazione "Avaria rubinetto elettronico" sul BM;





eseguire, utilizzando il rubinetto del freno, una depressione in condotta generale per accertare, mediante il manometro dei cilindri a freno il regolare funzionamento del freno.

L'utilizzo del rubinetto in funzione "Depannage", deve essere limitato al raggiungimento del termine di corsa (3).

2.4.3 FRENO DI STAZIONAMENTO A MOLLA

Lo stazionamento della locomotiva deve essere assicurato tramite l'impiego del freno di stazionamento a molla. Il comando è ottenibile da appositi pulsanti di inserzione e disinserzione posti sulla pulsantiera del banco di manovra e all'esterno della locomotiva in appositi vani (chiusi con chiave di servizio). 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 continuo della locomotiva sia inserito. La disattivazione o l'attivazione del freno di stazionamento a mezzo dei pulsanti esterni deve essere effettuata solo con la Condotta Generale del freno alimentata alla pressione di regime.

L'isolamento pneumatico (parziale o totale) del freno di stazionamento, tramite gli appositi rubinetti e/o la relativa disattivazione mediante azionamento dei tiranti sulle 4 unità frenanti, potrà essere effettuato solo nei casi e con le modalità previsti dai manuali d'uso.

In ogni caso dovrà sempre essere garantita la possibilità di immobilizzazione del rotabile.

2.4.4. FRENO DIRETTO

Il manipolatore di comando del freno diretto è ubicato sul banco di manovra (lato destro) ed è costituito da un manipolatore a leva incrementale a 3 posizioni e 2 settori. Il manipolatore ha una posizione centrale stabile, portandolo in avanti si utilizza il settore di sfrenatura, spostandolo indietro si utilizza il settore di frenatura.

MODALITA' DI USO

- posizione avanti a battuta (instabile): sfrenatura completa;
- settore di sfrenatura (instabile): diminuzione della pressione nei CF proporzionale al tempo di mantenimento in tale posizione;
- posizione centrale (stabile): viene mantenuta la pressione esistente nei CF senza compensazione delle perdite nei CF stessi;
- settore di frenatura (instabile): incremento della pressione nei CF proporzionale al tempo di mantenimento in tale posizione;
- posizione di indietro a battuta (stabile): frenatura massima dei CF (7bar) con compensazione delle perdite nei CF stessi.

Durante la marcia del treno, in assenza di esigenze di frenatura, il manipolatore deve essere mantenuto nella posizione centrale (stabile).

La funzionalità dei manipolatori del freno diretto è indipendente dall'abilitazione del Banco di Manovra di entrambe le Cabine di Guida.

(3)

Con la funzione "Depannage" attivata, il comando del manipolatore del freno continuo determina la sola frenatura pneumatica, la CG viene alimentata alla pressione di 5,4 bar senza il colpo di carica ad alta pressione.

Il comando della Frenatura elettrica è realizzabile solo a mezzo della leva di trazione o tramite la gestione della marcia automatica.

Il comando di intercettazione dell'alimentazione della CG è realizzabile solo dal doppio rubinetto ubicato nel Package Pneumatico Principale.

L'operazione di isolamento del rubinetto del freno continuo di cui al punto 2.4.2.2 non determina lo scarico della CG.





2.4.5 - DISPOSITIVO DI VARIAZIONE DEL REGIME DI FRENATURA

Le locomotive EU43 RT sono equipaggiate con un Distributore del freno continuo atto alla variazione del Regime di frenatura (G-P-R).

Posizione G - Regime di Frenatura tipo Merci.

* Posizione di normale utilizzo con treni Merci serviti da freno continuo tipo Merci o con freno continuo tipo Viaggiatori e peso rimorchiato superiore od uguale a 600t..

Posizione P - Regime di Frenatura tipo Viaggiatori.

* Posizione di normale utilizzo con treni serviti da freno continuo tipo Viaggiatori.

L'uso della **Posizione R** non è consentito.

2.4.6 - COMANDO FRENO EMERGENZA

La locomotiva è dotata di un pulsante a fungo posto su entrambi i lati del banco di manovra denominato "comando emergenza freno".

L'azionamento di tale pulsante provoca la scarica della Condotta Generale, l'abbassamento del Pantografo e la conseguente apertura dell'Interruttore Rapido; il pulsante, una volta azionato permane nella posizione stabile di "premuta", se non opportunamente riarmato.

2.5- TELECOMANDO/ COMANDO MULTIPLO

La locomotiva è predisposta per il telecomando da apposita vettura pilota e per il Comando Multiplo con altra unità dello stesso gruppo a mezzo sistema TCN*/TCN e cavo 13/18 conduttori. Attualmente l'utilizzo in telecomando ed in comando multiplo non è consentito.

2.5.1 - AVARIA AL TELECOMANDO/COMANDO MULTIPLO

Per memoria.

2.6 - ANTINCENDIO

La locomotiva è dotata 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, mediante il pulsante TEST sulla pulsantiera del banco di manovra e la disponibilità dell'impianto mediante le indicazioni di stato sull'apposita pagina del monitor Diagnostica.

Nei casi di:

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

il Personale di condotta dovrà richiedere la sostituzione della Locomotiva

2.7 - AMMORTIZZATORI ANTISERPEGGIO

Per memoria.





2.8 GESTIONE PANTOGRAFI

La locomotiva è dotata di 2 pantografi atti alla captazione di corrente su linee dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Un pantografo è utilizzato per il normale servizio, l'altro svolge funzioni di soccorso.

In caso di avaria al pantografo di normale utilizzo, per consentire la liberazione della linea, è ammesso il proseguimento della marcia utilizzando l'altro pantografo fino al raggiungimento della prima località dove il treno possa essere ricoverato non superando la velocità massima di **10 Km/h**.

2.9 - ALIMENTAZIONE CONDOTTA AT

Per memoria.

2.10 - APPARECCHIATURE DI SICUREZZA FS, OBB/DB-AG

Le locomotive EU43 RT sono equipaggiate con le seguenti apparecchiature di sicurezza FS, OBB/DB-AG integrate nell'insieme del banco di manovra:

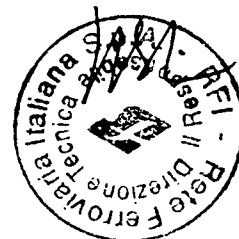
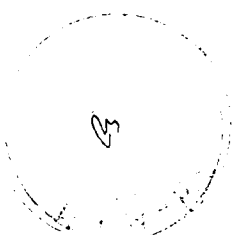
- apparecchiatura FS RS4Cod;
- apparecchiatura vigilante SIFA;
- apparecchiatura INDUSI;
- apparecchiatura LZB80.

Per l'impiego dell'apparecchiatura RS4Cod FS sull'Infrastruttura ferroviaria nazionale, valgono le disposizioni in vigore al riguardo.

Le altre apparecchiature attualmente non sono utilizzabili e devono essere escluse.

2.11 – SEGNALAZIONI ACUSTICHE

Le locomotive EU43 RT sono dotate di due distinte trombe, una con tono tradizionale ed una con tono grave. Sull'Infrastruttura ferroviaria nazionale è ammesso l'utilizzo di entrambe le tonalità. I singoli comandi sono escludibili pneumaticamente.





3. - DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

3-1 - DISPOSIZIONI TRANSITORIE

3.1.1 MANUALISTICA

In attesa dell'emanazione di apposita procedura per l'accertamento della conformità dei manuali d'uso dei mezzi di trazione, dovranno essere adottati quelli attualmente in uso (Descrizione Generale di Funzionamento, Norme d'uso e Interventi di Emergenza. Rev. 00 emesso in data 08/08/2001 ed integrazioni).

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 – Regolamenti e Standard di Trazione.

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.

