



2. Le locomotive D 445 così modificate mantengono inalterati tutti i dati tecnici presenti nella P.G.O.S., fatta eccezione per le prestazioni, che devono essere ridotte del 15% quando viene alimentata la condotta AT dei complessi ETR 500, le stesse devono essere dotate di telefono idoneo a garantire le comunicazioni terra – treno sulle linee AV/AC;
3. In caso di utilizzo in comando multiplo devono essere rispettate le norme comuni previste per tale modalità d'impiego integrate da quelle di cui ai successivi punti;
4. Per la manipolazione delle condotte AT e per l'accesso ai comparti AT il personale di condotta deve osservare la relativa normativa;
5. In caso di utilizzo in comando multiplo fra le due locomotive deve essere realizzata la continuità della condotta AT;
6. Se, durante il soccorso, è necessaria l'alimentazione della condotta AT, questa viene comandata dalla locomotiva presenziata (Master) ed erogata, contrariamente a quanto previsto dall'art. 14 delle "Norme di Esercizio per la manipolazione della condotta Alta Tensione dei rotabili e per l'erogazione di energia elettrica ad Alta Tensione ai veicoli", in parallelo da entrambe le locomotive;
7. L'Impresa Ferroviaria è tenuta a predisporre le procedure di dettaglio per consentire l'alimentazione della condotta AT dei complessi ETR 500;
8. Per l'accoppiamento con l'ETR dovrà essere utilizzata l'apposita maschera in dotazione sia all'ETR che alle locomotive D445;
9. L'accoppiamento tra locomotive di soccorso e l'ETR dovrà avvenire arrestando la locomotiva con maschera di soccorso, a circa 20 - 40 cm dal complesso (distanza misurata tra le teste di accoppiamento) e successivo accostamento a bassissima velocità utilizzando il minimo sforzo. Nessun agente deve introdursi fra i rotabili durante l'accoppiamento. Occorrerà quindi verificare l'avvenuto aggancio tramite l'apposito indicatore sulla testa dell'A.A.;
10. Il recupero dovrà avvenire evitando repentine variazioni dello sforzo di trazione in tutte le fasi di marcia sia in accelerazione che decelerazione e limitando, per quanto possibile, lo sforzo di trazione sulle locomotive di soccorso;
11. Durante la fase di recupero è vietato l'uso del freno diretto;
12. Eventuali limitazioni specifiche, inerenti il rispetto delle norme tecniche di circolazione dell'ETR 500, devono essere messe a conoscenza del Personale di condotta della locomotiva che presta soccorso da parte del Personale di condotta dell'ETR che ha chiesto soccorso;
13. Le locomotive n° 1063 – 1069 – 1093 – 1094 - 1104 – 1150 possono essere utilizzate sia in composizione singola che in comando multiplo, quando sono utilizzate in comando multiplo devono essere accoppiate fra loro lato cabina B;
14. Con le locomotive di cui al punto 13 il soccorso all'ETR può avvenire:
 - a) sia per traino che per spinta quando l'accoppiamento con l'ETR è avvenuto lato cabina A di una o dell'unica locomotiva;
 - b) solo per traino quando l'accoppiamento con l'ETR è avvenuto lato cabina B dell'unica locomotiva impiegata;
15. Le locomotive 1060 – 1074 – 1081 - 1113 possono essere utilizzate sia in composizione singola che in comando multiplo, l'aggancio con l'ETR da soccorrere può avvenire sia lato cabina A che lato cabina B ed il soccorso può essere effettuato in ogni caso sia per traino che per spinta;
16. Ad aggancio avvenuto l'ETR da soccorrere deve essere recuperato non superando, rispetto gli organi di aggancio, le seguenti velocità massime:
 - a) 100 Km/h (1) in caso di traino con le locomotive di cui al punto 14 quando ricorre il caso a) e con le locomotive di cui al punto 15;
 - b) 50 Km/h (1) in caso di traino con le locomotive di cui al punto 14 quando ricorre il caso b),
 - c) 50 Km/h (1) in caso di spinta;

¹ Salvo velocità più restrittiva derivante da prescrizioni e/o condizioni tecniche dei rotabili.



17. Terminata la fase di recupero il Personale di Condotta richiederà sul libro di bordo la verifica agli organi di trazione della locomotiva sulla quale è stata montata la maschera di accoppiamento.

L'Impresa Ferroviaria che utilizza le locomotive deve adottare opportuni provvedimenti affinché tutto il personale interessato sia reso edotto dei contenuti della presente prescrizione apponendo le necessarie annotazioni e/o variazioni sul Libro di Bordo relative alle modifiche tecniche apportate, alle eventuali limitazioni da applicare durante l'esercizio ed aggiornando la Manualistica di Bordo con la descrizione delle nuove funzionalità implementate.

Tabella riassuntiva delle modalità di accoppiamento e delle velocità massime di soccorso rispetto agli organi di aggancio del/dei locomotori durante la fase di soccorso:

<i>Locomotive</i>	<i>Modalità utilizzo locomotive</i>	<i>Lato accoppiamento con ETR 500</i>	<i>Modalità di soccorso</i>	<i>Vel. Max rispetto gli organi di aggancio (punto 16)</i>
Loc. <u>D445</u> n° 1060 n° 1074 n° 1081 n° 1113	Singolo/Multiplo	Entrambe le cabine	Traino Spinta	100 Km/h 50 Km/h
Loc. <u>D445</u> n° 1063 n° 1069 n° 1093 n° 1094 n° 1104 n° 1150	Multiplo (accoppiate lato cabina B) Singolo	Cabina A Cabina B	 solo Traino	 50 Km/h

L'Impresa Ferroviaria dovrà inoltre procedere all'integrazione delle competenze di condotta del Personale in possesso dell'abilitazione alle locomotive D445 che utilizzerà le locomotive così modificate.

Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.

Il presente provvedimento entra in vigore alle ore 00,01 del 01/07/06 dalla stessa data ed ora è soppressa la prescrizione RFI-DTC\A0010\P\2005\0001898 del 05/12/2005 di pari argomento.

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


Michele Elia