

 Roma, 07/11/95
D: R/ST.MV.R./02/009/990

REG


AREA RETE

CIRCOLARE	Unità Emittente R.ST.MV/R.02	Argomento 1.24	Progr. 20	Data -7 NOV. 1995
-----------	---------------------------------	-------------------	--------------	----------------------

SIGG. DIRETTORI ZONE TERRITORIALI
= TUTTI =

p.n. SERVIZI PRODUZIONE
= TUTTI =

“ “ UNITA' TERRITORIALI GESTIONE P.d.M e P.d.S.
= TUTTE =

p.c. AREA TRASPORTO (Divisione Trazione)
= FIRENZE =

“ “ FUNZIONE FORMAZIONE PER TRASPORTI E SERVIZI
= SEDE =

“ “ ISPETTORATO QUALITA' E SICUREZZA (Area Rete)
= SEDE =

“ “ AREA TRASPORTO/FUNZIONE ISPETTORATO
GENERALE PER IL CONTROLLO DI PROCESSO
= BOLOGNA =

OGGETTO: Normativa sperimentale per il soccorso ai treni.

F I N A L I T A'

Come noto, l'arresto dei treni in linea per guasto del mezzo di trazione provoca, di solito, ripercussioni negative sulla regolarità.

Allo scopo di ovviare, per quanto possibile, a tali effetti, sono state predisposte, d'intesa con la Divisione Trazione dell'Area Trasporto, nuove norme, in deroga a quelle vigenti, che disciplinano il soccorso in linea dei treni viaggiatori, per ottenere una maggiore tempestività, e ridurre i tempi di liberazione della linea stessa.

Le norme in questione sono in sperimentazione sulla direttrice Bologna-Firenze-Roma e sulla linea Roma-Fiumicino/Fiumicino Aeroporto e si reputa ora utile estenderle all'intera Rete.

Queste norme si inseriscono nel *Progetto Regolamenti 2000*.

1. DISPOSIZIONI TECNICHE E NORMATIVE

1.1 Preavviso di soccorso

Al verificarsi di avarie, che lascino presumere la necessità di dover richiedere la locomotiva di soccorso, il macchinista deve, se facilmente possibile (telefono terra-treno, altri mezzi di comunicazione ecc.), darne immediato preavviso verbale al DCO, sulle linee telecomandate, e al DM o DC sulle altre linee, fornendo le informazioni disponibili.

L'operatore che riceve tale comunicazione deve adottare le stesse iniziative previste in caso di ricevimento di una richiesta di soccorso (avvisi, individuazione e predisposizione del mezzo di soccorso, ecc.), fatta eccezione per l'inoltro del soccorso, che invece deve essere effettuato solo dopo che è stata avanzata la relativa richiesta scritta.

1.2 Richiesta effettiva di soccorso

La richiesta effettiva di soccorso deve essere inoltrata secondo le norme vigenti (si evidenzia l'obbligo di esporre il segnale di arresto dal lato di provenienza).

1.3 Soccorso con automotori e locomotive di manovra

In caso di impiego di automotori e locomotive di manovra, qualora nelle corse di invio la condotta sia affidata ad un agente del movimento, il mezzo deve essere scortato da DM o da un macchinista, nel caso in cui il soccorso deve essere effettuato su un tratto di linea per il quale l'agente addetto alla condotta non è abilitato.

Spetta all'agente di scorta il rispetto delle norme di circolazione.

1.4 Soccorso con altro treno a seguito

1.4.1 Norme generali

a) E' consentito il soccorso di un treno viaggiatori fermo in linea con un altro treno circolante a seguito qualora esistano le seguenti condizioni:

- la linea sia esercitata con il blocco elettrico automatico e lo stesso sia funzionante;
- la pendenza massima dei tratti di linea interessati non sia superiore al 15‰;
- entrambi i convogli devono essere composti di materiale ordinario, tenendo presente che i treni navetta possono essere utilizzati per il soccorso solo se hanno la locomotiva in testa e che i treni merci

non possono essere soccorsi. Eventuali diverse situazioni devono essere preventivamente autorizzate dalle Unità Centrali interessate;

- b) il provvedimento deve essere autorizzato d'intesa tra agenti del Movimento e della Trazione (DCO, DC, DCM, DCT), secondo quanto stabilito dai Servizi Produzione con norme di dettaglio tenendo presente che con l'unione dei treni non devono essere superati i limiti stabiliti dalle norme tecniche di esercizio della PGOS, salvo esplicite deroghe da parte delle Unità Centrali interessate;
- c) il DM, o DCO, che ha ricevuto la richiesta di soccorso, deve dare le necessarie istruzioni al treno soccorritore e da soccorrere. In particolare, deve essere precisata la località fino alla quale è previsto che i due materiali viaggino uniti. Eventuali posti intermedi esistenti fino alla prima stazione presenziata da DM devono essere avvisati che i due treni viaggiano uniti fino alla predetta stazione;
- d) gli agenti di cui al precedente punto b) possono stabilire, dopo averne valutata l'opportunità, di far proseguire i due treni uniti oltre la prima stazione presenziata da D.M. In tal caso, per il proseguimento da tale stazione devono essere osservate le norme per la fusione dei treni, provvedendo alla soppressione del treno che ha chiesto soccorso;
- e) fino alla separazione dei materiali, la funzione di capotreno deve essere svolta dal capotreno del treno soccorritore. Nel caso sia scortato da capotreno solo il treno che ha chiesto soccorso, tale funzione deve essere svolta da detto agente.

1.4.2 Congiunzione e prova freno

All'aggancio dei due convogli deve provvedere il p.d.m. del treno che ha richiesto soccorso. La manovra di avvicinamento deve avvenire con cautela attestando preventivamente il convoglio soccorritore a circa 2 metri dal convoglio da soccorrere.

All'erogazione dell'A.T. deve provvedere la locomotiva del treno soccorritore nel rispetto delle norme dell'Istruzione Tecnica 3152/TR 980.

Eseguite le operazioni di aggancio, deve essere effettuata la prova del freno tipo "C" (verifica del funzionamento del freno del primo veicolo ubicato dopo il punto di ricongiunzione rispetto alla cabina di guida da cui avviene il comando del freno). Tale prova deve essere diretta dall'agente che svolge le funzioni di capotreno.

2.3 Le norme di cui al precedente punto 1.4 possono, al momento, essere adottate per il soccorso dei convogli composti con mezzi leggeri esclusivamente sulle linee Roma Ostiense-Ponte Galeria e Ponte Galeria - Fiumicino/Fiumicino Aereoporto, con l'osservanza delle specifiche norme tecniche in vigore (art. 82 PGOS).

2.4 I Servizi Produzione restano incaricati di:

- prendere accordi con le Unità Territoriali Gestione P.d.M. e P.d.S. interessate, per emanare congiuntamente le norme di dettaglio che dovranno essere distinte per linee;
- informare il personale interessato, distribuendo a ciascun agente copia della presente normativa integrata dalle norme di dettaglio. Per il personale dei treni provvederanno le Unità Territoriali Gestione P.d.M. e P.d.S. interessate;
- relazionare entro 6 mesi da tale data circa l'esito della sperimentazione.

2.5 Queste norme entrano in vigore il 1° GENNAIO 1996.

Pregasi confermare.

IL DIRETTORE

