

Divisione Infrastruttura
Direzione Tecnica
il Responsabile

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie
Via Caracci, 36

00157 Roma

IMPRESE FERROVIARIE

Loro sedi

ISPETTORATO LOGISTICO DELL'ESERCITO
Rep. Coordinamento e Supporti Generali
Ufficio Movimento e Trasporti
V.le Castro Pretorio, 123

00185 Roma

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.
DIREZIONE RELAZIONI ESTERNE
DIVISIONE INFRASTRUTTURA

Roma

Loro sedi

Oggetto: Norme particolari per la circolazione delle locomotive E402 101÷138 – 159÷180 ed E402 139÷158. 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 ed al materiale rotabile.

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

Norme particolari per la circolazione delle locomotive E402 101÷138 – 159÷180 ed E402 139÷158 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

La presente disposizione entrerà in vigore dal 17 Luglio 2001.

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

Michele ELIA



Divisione Infrastruttura

DISPOSIZIONE N° 14 del 28 GIU. 2001

“Norme particolari per la circolazione delle locomotive E402 101÷138 – 159÷180 ed E402 139÷158” 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 della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello stato S.p.A., DI.TC.RST.MT n°268 del 15/06/2001, 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 per la circolazione delle locomotive E402 101÷138 – 159÷180 ed E402 139÷158” sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

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

DELIBERA

La presente disposizione è composta di n. 7 (sette) pagine

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 36.593.363 (27.999) i.v.
Isc. n. 7367/1992 del Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. n. 01585370581 - P.I.E. 01068081000

E' COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPOSTA DI 7 (sette) PAGINE

FERROVIE DELLO STATO S.p.A.
DIVISIONE INFRASTRUTTURA
Segretario del Direttore





ART.1 – La presente disposizione riporta le norme particolari per la circolazione delle locomotive E402 101÷138 – 159÷180 ed E402 139÷158 sulla Infrastruttura Ferroviaria nazionale (Allegato n.1).

L'allegato è parte integrante e costitutiva della disposizione.

La presente annulla il contenuto delle precedenti disposizioni: MT/CND.TR.FO.200.E.402B del 13 Maggio 1998 e DI/200.E402B-E402A del 07 giugno 1999.

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 E402 101÷138 – 159÷180 ed E402 139÷158 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Roma 28 GIU. 2001

DIVISIONE INFRASTRUTTURA
Il Responsabile della Direzione Tecnica

Michele Elia





Allegato alla Disposizione n° 14 del 28 GIU. 2001

NORME PARTICOLARI PER LA CIRCOLAZIONE DELLE LOCOMOTIVE E402 101÷138 - 159÷180 ed E402 139÷158 SULLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE.

Le presenti norme particolari, emanate con apposita disposizione del Direttore della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura, devono essere applicate per la circolazione delle locomotive E402 101÷138 - 159÷180 ed E402 139÷158 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

1 - CARATTERISTICHE TECNICHE

1.1 - DATI CARATTERISTICI

Velocità massima.....	200 Km/h
Massa reale.....	89 t.
Massa frenata con freno continuo con Distributore in regime Viaggiatori..	79 t.
Massa frenata con freno continuo con Distributore in regime Merci.....	62 t. ⁽¹⁾
Massa frenata con freno di stazionamento a molla.....	35 t. ⁽²⁾

1.2 - CIRCOLABILITA' E PRESTAZIONI

Le locomotive E402 101÷138 - 159÷180 ed E402 139÷158 sono ammesse a circolare, in semplice e in multipla trazione, al rango di velocità, sulle linee ed alle condizioni stabilite dalla Divisione Infrastruttura e comunicate con apposita disposizione dagli Uffici Territoriali.

Le locomotive E402 139÷158 non sono ammesse a circolare attive nella stazione di Ventimiglia.

Ai fini della prestazione le locomotive E402 101÷138 - 159÷180 ed E402 139÷158 devono essere assimilate alle locomotive E 633

⁽¹⁾ Tale valore si riferisce alle locomotive E402 139÷158 con il distributore in regime merci (posizione M).

⁽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 RUOTA per un totale di 8 unità).





2. - NORME PARTICOLARI

2.1 - PREMESSA

Le locomotive E402 101÷138 - 159÷180 ed E402 139÷158 sono dotate in ciascuna cabina di guida di un Banco di Manovra di tipo unificato FS93.

Le unità E402 139÷158 sono inoltre dotate delle apparecchiature di sicurezza SNCF (VACMA-RSO-KVB) integrate nell'insieme del banco di manovra.

2.2 - MANUALISTICA DI BORDO

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 Allegata (GDA), dove devono essere riportate le prescrizioni che il personale di condotta deve adottare in caso di anomalie del rotabile.

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

Qualora durante la marcia rimanga anormalmente attiva o si attivi a velocità superiore a 40 Km/h 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 relativa pagina degli stati):

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

Il proseguimento della marcia potrà avvenire, previa esclusione dell'Azionamento interessato, senza alcun limite di velocità e per una percorrenza massima di **350 Km**.

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

Il proseguimento della marcia potrà avvenire, previa esclusione dell'Azionamento interessato, limitando la velocità massima a **30 Km/h** e per una percorrenza massima di **70 Km**.

In caso d'avaria ai monitor di banco di entrambi i Banchi di Manovra, 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

In caso d'invio in composizione della locomotiva, previo controllo atto partenza del sufficiente livello dell'olio di tutti gli assi, non dovrà essere superata la percorrenza massima di **1200 km**.





2.4 - FRENO

2.4.1 - GESTIONE FRENO CONTINUO

Alcune unità sono equipaggiate con il rubinetto del Freno Continuo Automatico del Tipo Oerlikon FW4e, per il cui utilizzo valgono le norme in vigore.

Altre unità sono equipaggiate con il rubinetto del Freno Continuo Automatico di Tipo Elettronico, per il cui utilizzo valgono le procedure descritte nel Manuale di Condotta/Guida di Depannage (MC-GDA). L'utilizzo di quest'ultimo tipo di rubinetto del freno continuo in funzione "Depannage", deve essere limitato al raggiungimento del termine di corsa.

2.4.2 - 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. Il comando è ottenibile manovrando l'apposito rubinetto a due posizioni (**Frenato - Sfrenato**) ubicato nel corridoio. La disattivazione del freno a molla tramite la manovra del rubinetto anzidetto 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 e con le modalità previsti dalla GDA.

2.4.3 - DISPOSITIVO DI VARIAZIONE DEL REGIME DI FRENATURA

Le locomotive E402 139÷158 sono equipaggiate con un Distributore del freno continuo atto alla variazione del Regime di frenatura (M-V).

Posizione M - 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 V - Regime di Frenatura tipo Viaggiatori.

* Posizione di normale utilizzo con treni Viaggiatori e con treni Merci serviti da freno continuo tipo Viaggiatori e peso inferiore a 600 t.

2.4.4 - COMANDO FRENO EMERGENZA

La locomotiva è dotata in entrambe le cabine di guida del rubinetto di emergenza ubicato lato 2° agente.





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 cavo a 13/18 conduttori.

L'utilizzo della locomotiva in telecomando e/o in comando multiplo attualmente non è ammesso.

2.5.1 - AVARIA AL TELECOMANDO/COMANDO MULTIPLO

Per memoria

2.6 - ANTINCENDIO

La locomotiva è dotata di un impianto Antincendio semiautomatico. L'intervento dell'impianto è preavvisato sul Banco di Manovra da una segnalazione acustica e luminosa; all'attivarsi delle stesse il macchinista dovrà eseguire le operazioni previste dal Manuale di Condotta (MC).

Il macchinista durante la messa in servizio della locomotiva dovrà verificare l'efficienza di dette segnalazioni seguendo le indicazioni del Manuale di Condotta (MC).

2.7 - AMMORTIZZATORI ANTISERPEGGIO

Qualora uno o più ammortizzatori antiserpeggio risultino, durante l'esercizio, inefficienti per evidente perdita d'olio o rottura anche parziale dei loro organi di attacco, si dovrà ridurre la velocità a 160 km/h fino al termine del servizio.

2.8 - GESTIONE PANTOGRAFI

Le locomotive E402 101÷138 e 159÷180 sono dotate di 2 pantografi atti entrambi alla captazione di corrente su linee FS (comprese le stazioni di confine) alimentate alla tensione di 3KVcc/1,5KVcc.

Le locomotive E402 139÷158 sono dotate di 3 pantografi: uno per la captazione su linee FS alimentate a 3KVcc, uno per la captazione su linee SNCF alimentate a 1,5KVcc ed uno per la captazione su linee SNCF alimentate a 25Kvca.

L'utilizzo dei pantografi SNCF a 25 kvca e 1,5 kvcc non è ammesso su rete FS.

2.9 - APPARECCHIATURE DI SICUREZZA SNCF

Le locomotive E402 139÷158 sono equipaggiate con le seguenti apparecchiature di sicurezza SNCF: VACMA, RSO, KVB e apparato radio SNCF.

Sull'Infrastruttura ferroviaria nazionale deve essere eseguita la prova di funzionalità dell'apparecchiatura VACMA, secondo le modalità previste dal Manuale di Condotta (MC).

Le modalità di utilizzo dell'apparecchiatura VACMA sono previste dal Manuale di Condotta/Guida di Depannage (MC/GDA), per l'impiego sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale valgono le disposizioni in vigore al riguardo.

Le altre apparecchiature non sono utilizzabili.





3. - DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

3-1 - DISPOSIZIONI TRANSITORIE

3.1.1 - MANUALI

In attesa dell'emanazione di apposita procedura per l'accertamento della conformità dei manuali d'uso dei mezzi di trazione, dovranno essere utilizzati quelli attualmente in uso (MC – GDA). Le eventuali successive modifiche alla documentazione suddetta dovranno essere validate, per le parti che riguardano apparecchiature e/o comportamenti del PdM relativi ad aspetti di sicurezza, dalla Divisione Infrastruttura - Direzione Tecnica - Regolamenti e Standard di Trazione.

3.2 - DISPOSIZIONI FINALI

Per quanto non espressamente previsto dalle presenti norme, restano valide le norme comuni vigenti in quanto applicabili.

