



Rete Ferroviaria Italiana
Roma, 03/08/2001
RFI./TC./
A1007/P/01/000134

Direzione Tecnica
il Responsabile

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

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.
DIREZIONE CENTRALE RELAZIONI ESTERNE Roma

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

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

Oggetto: Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive politensione E412 (001÷020) 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 E412 (001÷020) sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale”.

La presente disposizione entrerà in vigore dal 31 agosto 2001.

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

Roma,

Michele Elia

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana SpA - Gruppo Ferrovie dello Stato
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Lire 32.380.072.121.000 i.v.
Iscr. n. 7847/1992 del Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000

DISPOSIZIONE N° 19 del -2 AGO. 2001
"Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive politensione E412 (001+020) 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, DI/TC.RS/MT.n° 269 del 15 giugno 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 E412 (001+020) sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale."

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

DELIBERA

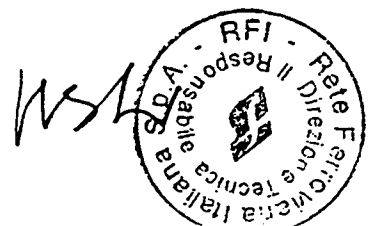
La presente disposizione è composta di n° 7 pagine

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana SpA - Gruppo Ferrovie dello Stato
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Lire 32.390.072.121.000 Ev.
Iscr. n. 7817/1992 del Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000



COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPONETE DI N° 7 PAGINE





ART.1 – La presente disposizione riporta le norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive politensione E412 (001+020) sulla Infrastruttura ferroviaria nazionale (Allegato n.1).

L'allegato è parte integrante e costitutiva della disposizione.

La presente annulla il contenuto della precedente disposizione: DI/TC.009/D274 del 25 maggio 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 politensione E412 (001+020) sulla Infrastruttura ferroviaria nazionale.

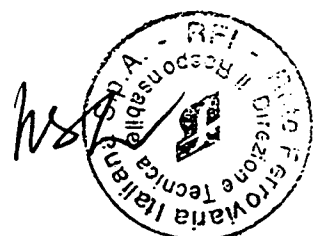
Roma - 2 AGO. 2001

Il Responsabile della Direzione Tecnica

Michele Elia

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana SpA - Gruppo Ferrovie dello Stato
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Lire 52.801.072.121.000 i.v.
Iscr. n. 7867/1992 del Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01000001000



**NORME PARTICOLARI PROVVISORIE PER LA CIRCOLAZIONE DELLE LOCOMOTIVE
POLITENSIONE E412 (001÷020) SULLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE**

Le presenti norme particolari provvisorie, emanate con apposita disposizione del Direttore della Direzione Tecnica di RFI, devono essere applicate per la circolazione delle locomotive E412 (001÷020) 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 E412 (001÷020) sono ammesse a circolare in semplice ed in multipla trazione al rango di velocità, sulle linee ed alle condizioni stabilite dalla Divisione Infrastruttura e comunicate con apposita disposizione dagli Uffici Territoriali.

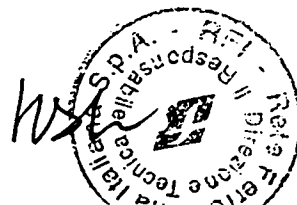
Ai fini della prestazione le locomotive E412 devono essere assimilate alle locomotive E 402 (002÷045).

(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).

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana SpA - Gruppo Ferrovie dello Stato 1
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Lire 32.390.072.121.000 i.v.
Isct. n. 7847/1992 del Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01009001000





2. - NORME PARTICOLARI

2.1 - PREMESSA

Le locomotive E412 sono dotate, in ciascuna cabina di guida, di due sezioni distinte del banco di manovra: banco principale ubicato a sinistra e banco ausiliario ubicato a destra.

Il banco di manovra ausiliario può essere utilizzato solo per i movimenti 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 anomalità del rotabile.

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 (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.

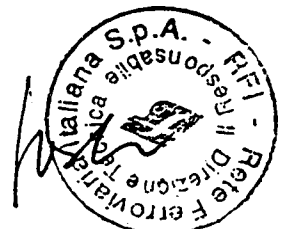
In caso di avaria ai monitor del banco di manovra di entrambe le cabine di guida, all'attivazione della segnalazione "Avaria lubrificazione Riduttori" devono essere applicate le prescrizioni relative alla condizione di Livello Olio INSUFFICIENTE (punto b).

2.3.1 - INVIO IN COMPOSIZIONE

Previo controllo del livello dell'olio di tutti gli assi, i limiti di cui al punto precedente, dovranno essere osservati in caso di 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.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana SpA - Gruppo Ferrovie dello Stato
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Lire 52.390.072.121.000 i.v.
Iscr. n. 7847/1992 del Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000



2.4 - FRENO

2.4.1 - GESTIONE FRENO CONTINUO

La locomotiva è dotata di un rubinetto del freno elettronico con comandi a leve incrementali. Per l'utilizzo del rubinetto vale quanto indicato nel Manuale di Condotta (MC).

L'utilizzo del rubinetto 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 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 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 la 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 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 E412 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.

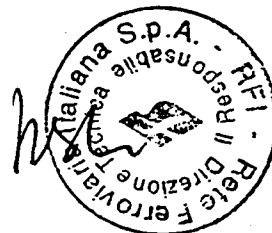
* Posizione di normale utilizzo con treni serviti da freno continuo tipo Viaggiatori.

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

2.4.4 - COMANDO FRENO EMERGENZA

La locomotiva è dotata di un pulsante a fungo posto su entrambe le sezioni del banco di manovra (principale ed ausiliario), denominato "comando emergenza freno".

L'azionamento di tale pulsante provoca la scarica della Condotta Generale, l'abbassamento del Pantografo e l'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 semiautomatico. L'intervento dell'impianto è preavvisato delle apposite segnalazioni acustiche e luminose presenti in cabina di guida e nel corridoio di servizio. 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

Per memoria.

2.8 GESTIONE PANTOGRAFI

La locomotiva è dotata di un pantografo atto alla captazione di corrente su linee dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (comprese le stazioni di confine) alimentate alla tensione di 3KVcc/1,5KVcc (lato cab.A) e di un pantografo atto alla captazione di corrente su linee OBB-AG/DB-AG alimentate alla tensione di 15Kvca (lato cab.B).

In caso di avaria al pantografo atto alla captazione di corrente su linee dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale alimentate alla tensione di 3KVcc/1,5KVcc, è ammesso utilizzare il pantografo a 15Kvca secondo quanto previsto dalla GDA. In questo caso il proseguimento della marcia deve avvenire non superando la velocità massima di 30 Km/h.

2.9 - EROGAZIONE DEL REC

Per memoria.

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

Le locomotive E412 sono equipaggiate con le seguenti apparecchiature di sicurezza OBB-AG / DB-AG: SIFA, INDUSI, LZB80 e Radio integrate nell'insieme del banco di manovra. Per l'impiego dell'apparecchiatura SIFA sull'Infrastruttura ferroviaria nazionale, valgono le disposizioni in vigore al riguardo.

Le altre apparecchiature non sono utilizzabili e devono essere escluse.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana SpA - Gruppo Ferrovie dello Stato
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Lire: 52.980.072.121.000 i.v.
Iscr. n. 7807/1992 del Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000



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 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.

