

DISPOSIZIONE DEL DIRETTORE DELLA DIVISIONE INFRASTRUTTURA DELLE FERROVIE DELLO STATO
S.P.A. N° 04/2000

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 il Decreto del Ministro dei Trasporti n.225-T del 26 novembre 1993, recante l'atto di concessione Ministero dei Trasporti - Ferrovie dello Stato SpA;

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

Vista la relazione del Responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello stato S.p.A. DI/TC/A1007/P/00/000063 in data 25/01/2000, con la quale, ai sensi e agli effetti di cui all'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 E464".

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

DELIBERA

ART.1 - La presente disposizione riporta le norme particolari provvisorie per la circolazione delle E464 (allegato n.1).

L'allegato è parte integrante e costitutiva della disposizione.

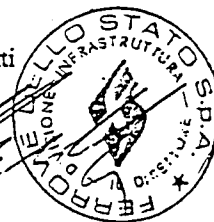
ART.2 - Ai sensi dell'art. 11 del D.P.R. 16 marzo 1999, n.146, le norme della presente disposizione devono essere osservate per la circolazione delle locomotive E464 sulla rete delle Ferrovie dello Stato S.p.A.

Roma, 25 GEN. 2000

La presente disposizione è composta di n° 5 pagine

E' COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPOSTA DI N° 5 PAGINE

Mauro Moretti



NORME PARTICOLARI PROVVISORIE PER LA CIRCOLAZIONE DELLE E464 SULLA RETE F.S. S.p.A

Le presenti norme particolari, emanate con apposita disposizione del Direttore della Divisione Infrastruttura, devono essere applicate per l'esercizio delle E464 sulla rete FS S.p.A.

1. CARATTERISTICHE TECNICHE

1.1 DATI CARATTERISTICI

Velocità massima.....	100 Km/h
Massa reale.....	72 t.
Massa frenata con freno continuo.....	50 t.(1)
Massa frenata con freno di stazionamento a molla.....	25 t.(2)

1.2. CIRCOLABILITA' - PRESTAZIONI

Le E464 sono ammesse a circolare in semplice trazione, alla velocità del rango "A", sulle linee ed alle condizioni stabilite dalla Divisione Infrastruttura e comunicate con apposita disposizione dagli Uffici Territoriali.

Ai fini della prestazione le locomotive E464 devono essere assimilate alle locomotive del gruppo E424.

(1) valore riferito alla posizione "P" del dispositivo di variazione del regime di frenatura.
(2) il valore indicato della massa frenata con freno di stazionamento a molla, è relativo a tutte le unità frenanti di detto freno di stazionamento (una unità frenante per ASSE per un totale di 4 unità).



2.1 PREMESSA

La locomotiva è dotata di una sola cabina di guida lato testata aerodinamica, accessibile oltre che dalle porte di servizio esterne, anche dal bagagliaio attraverso un corridoio di servizio; al bagagliaio si può accedere per servizio attraverso due porte esterne scorrevoli, una per ciascuna fiancata e dalla prima carrozza unita alla locomotiva lato testata piana, attraverso l'intercomunicante.

Nel bagagliaio è presente un banco di manovra "ausiliario".

2.2 IMPIEGO DELLA LOCOMOTIVA IN ESERCIZIO (Manuali)

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 anormalità al rotabile.

2.3 PRESCRIZIONI PARTICOLARI PER L'ABILITAZIONE DEL BANCO DI MANOVRA "PRINCIPALE" E "AUSILIARIO".

Quando la locomotiva è utilizzata in servizio ai treni, deve restare abilitato solo il banco di manovra "principale" dell'unica cabina di guida; è ammesso utilizzare il banco di manovra ausiliario solo per l'esecuzione di movimenti di manovra a locomotiva isolata.

Possono essere trainate o spinte (in manovra) altre locomotive solo se la guida del rotabile avviene dalla cabina di guida lato testata aerodinamica. In ogni caso quando il banco di manovra ausiliario non è utilizzato deve essere "segregato" secondo le apposite istruzioni del manuale di condotta (MC).

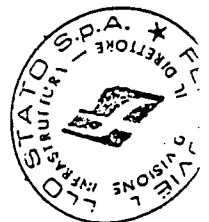
2.4 PRESCRIZIONI DA ADOTTARE IN CASO DI SEGNALAZIONE DI "AVARIA LUBRIFICAZIONE RIDUTTORI".

Qualora durante la marcia si attivi 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 pagina degli stati):

- a) Informazione livello olio riduttore asse 1+4 SUFFICIENTE:
 - riprendere la marcia senza alcun limite di velocità per una percorrenza massima di 500 km.
- b) Informazione livello olio riduttore asse 1+4 INSUFFICIENTE:
 - riprendere la marcia non superando 30 km/h per una percorrenza massima di 70 km.

Previo preventivo controllo del livello dell'olio di tutti gli assi, detti limiti dovranno essere osservati in caso d'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.

In caso di avaria dei monitor di banco, all'attivazione della lampada spia "Avaria lubrificazione riduttori" devono essere applicate le prescrizioni relative alla condizione di livello olio INSUFFICIENTE (punto b).



2.5.1 RUBINETTO ELETTRONICO

Il comando del freno continuo automatico è realizzato dal banco di manovra principale con rubinetto di comando del freno di tipo elettronico; l'utilizzo del rubinetto in funzione "depannage", deve essere limitato al raggiungimento del termine corsa.

2.5.2 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 (MC). 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 quadra), all'interno delle carenature di entrambe le fiancate. 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 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 previsti dalla GDA con le modalità riportate nel "Manuale di Condotta".

2.5.3 DISPOSITIVO DI VARIAZIONE DEL REGIME DI FRENATURA

Il dispositivo di variazione del regime di frenatura (P-R) di cui la locomotiva è dotata deve essere mantenuto in Posizione P - Regime di Frenatura tipo Viaggiatori- indipendentemente dal tipo di materiale rimorchiato. Attualmente non è consentito l'uso della Posizione R.

2.5.4 COMANDO FRENO EMERGENZA

Per il comando della frenatura di emergenza può essere utilizzato anche il pulsante a fungo posto, su entrambi i banchi di manovra (in sostituzione del rubinetto di emergenza), denominato "comando freno emergenza".

L'azionamento di tale pulsante provoca la scarica della condotta generale. Il pulsante in seguito all'azionamento permane nella posizione stabile di "premuto", se non opportunamente riarmato.

2.6 TELECOMANDO

2.6.1 SISTEMA DI TELECOMANDO UTILIZZABILE IN ESERCIZIO

La locomotiva è predisposta sia per il telecomando da una vettura pilota tradizionale a mezzo cavo BT a 78 poli, sia per il telecomando da apposita vettura pilota a mezzo del sistema TCN; attualmente è possibile telecomandare la locomotiva soltanto a mezzo cavo BT a 78 poli.

Il macchinista durante la messa in servizio della locomotiva dovrà verificare l'efficienza delle segnalazioni luminose relative al telecomando, seguendo le prescrizioni del manuale di condotta (MC).

2.6.2 AVARIA AL TELECOMANDO

In caso di attivazione o mancato spegnimento della segnalazione "Avaria telecomando", con guida dalla vettura pilota, un agente di macchina deve prendere posto sulla locomotiva per:

- la regolazione della marcia;
- il controllo dello stato del freno a molla e della lubrificazione riduttori.

In tali casi il proseguimento della marcia dovrà avvenire non superando la velocità massima di:

- 60 km/h in caso di efficienza del collegamento citofonico
- 50 km/h in caso di inefficienza del collegamento citofonico.

2.7 ANTINCENDIO

La locomotiva è dotata di un impianto antincendio automatico. L'intervento dell'impianto è preavvisato dall'attivazione delle apposite segnalazioni acustiche e luminose in cabina di guida e nel corridoio di servizio.

Il macchinista durante la messa in servizio della locomotiva dovrà verificare l'efficienza delle segnalazioni luminose e acustiche e lo stato dell'apparecchiatura dal terminale diagnostico, seguendo le indicazioni del manuale di condotta (MC).



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, i contenuti della documentazione predisposta per l'immissione in esercizio della locomotiva e le eventuali successive modifiche, 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.

3.1.2 BAGAGLIAIO

L'accesso al bagagliaio è ammesso soltanto per servizio.

Le porte laterali d'accesso dovranno essere bloccate chiuse e munite di appositi avvisi.

3.1.3 MATERIALE RIMORCHIATO

La locomotiva non può essere utilizzata per l'effettuazione di treni aventi in composizione, omogenea e/o promiscua, carrozze a piano ribassato e/o a due piani.

3.2 DISPOSIZIONI FINALI

Per quanto non espressamente previsto nelle presenti norme particolari restano valide le norme comuni vigenti in quanto applicabili.

