

Divisione Infrastruttura
Roma, 06/11/2000
DI./TC./
A1007/P/00/000879

Divisione Infrastruttura
Direzione Tecnica
il Responsabile

Sigg.ri Responsabili

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie Roma

DIREZIONE SICUREZZA DI SISTEMA Roma

DIREZIONE RELAZIONI ESTERNE Roma

DIVISIONE INFRASTRUTTURA

Sicurezza di Sistema Roma

Direzione Sanità Roma

Personale e Organizzazione Roma

Direzione Commerciale Roma

Direzione Movimento Roma

Direzione Manutenzione Roma

Direzione Investimenti Roma

Direzione Tecnica Roma

Movimento Roma

Regolamenti e Standard di Trazione Firenze

CESIFER Firenze

Zone Territoriali Tutte

Direzioni Compartimentali Movimento Tutte

Direzioni Compartimentali Infrastruttura Tutte

TRENITALIA S.p.A.

Divisione Passeggeri Roma

Unità Tecnologie Materiale Rotabile Firenze

p.c. Divisione Trasporto Regionale Milano

p.c. Divisione Cargo Roma

Oggetto: "Norme particolari per la circolazione delle E402 (002÷045)" 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 E402 (002÷045) sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Michele ELIA



Il Direttore

DISPOSIZIONE DEL DIRETTORE DELLA DIVISIONE INFRASTRUTTURA DELLE FERROVIE DELLO STATO S.P.A. N° 27 -

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;

Visto l'atto prot. 247/VIG3 del 22/05/2000 che definisce gli standard e le norme di sicurezza, ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del D.P.R. 8 luglio 1988 n°277, emanato dal Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie del Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

Vista la relazione del Responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello stato S.p.A. DI/TC./A1007/P/00/000810 del 03/10/2000, con la quale, ai sensi e agli effetti 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 per la circolazione delle locomotive E402 (002÷045) sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale"

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

DELIBERA

ART.1 - La presente disposizione riporta le norme particolari per la circolazione delle locomotive E402 (002÷045) sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

(Allegato n.1).

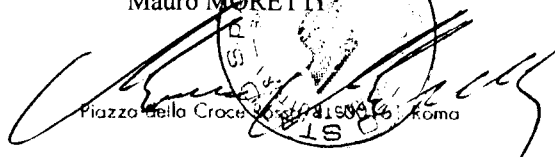
L'allegato è parte integrante e costitutiva della disposizione

La presente annulla il contenuto delle precedenti disposizione: T/TR.MAC.400.24/405.0/E.402A del 10 Agosto 1995 e T/TR.MAC.200.E402 del 18/06/1996.


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 (002÷045), sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Roma, **30 OTT. 2000**

DIVISIONE INFRASTRUTTURA
FERROVIE DELLO STATO - SOCIETÀ DI TRASPORTI E SERVIZI PER AZIONI
Sede Sociale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma - Cap. Soc. Lit. 27.125.000.000
Tel. 06/4781222 - Fax 06/4781222 - Telex 320000 - C.A.B. 0150/00001

Mauro MORETTI

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

La presente disposizione è composta di n° 6 (sei) pagine

**E' COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPOSTA DI N° 6 (sei) PAGINE**

FERROVIE DELLO STATO S.p.A.
DIVISIONE INFRASTRUTTURA
Segreteria del Direttore
P. L. ...

Il Direttore

Allegato alla Disposizione del Direttore Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.

N. **27** del **30 OTT. 2000**

NORME PARTICOLARI PER LA CIRCOLAZIONE DELLE LOCOMOTIVE E402 (002÷045) SULLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE.

Le presenti norme particolari, emanate con apposita disposizione del Direttore della Divisione Infrastruttura, devono essere applicate per l'esercizio delle locomotive E402 (002÷045) sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

1 - CARATTERISTICHE TECNICHE

1.1 - DATI CARATTERISTICI

Velocità massima.....	220 Km/h
Massa reale.....	87 t.
Massa virtuale.....	92 t.
Massa frenata con freno continuo.....	62 t.
Massa frenata con freno di stazionamento a molla.....	28 t.(1)

1.2 - CIRCOLABILITA'

Le locomotive E402 (002÷045) sono ammesse a circolare in semplice trazione sulle linee e alle condizioni stabilite dalla Divisione Infrastruttura e comunicate con apposita disposizione dagli Uffici Territoriali.

(1) 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).

Il Direttore

2. - NORME PARTICOLARI

2.1 - MANUALISTICA DI BORDO

Per memoria.

2.2 - PRESCRIZIONI DA ADOTTARE IN CASO DI SEGNALAZIONE DI “INSUFFICIENTE PRESSIONE OLIO RIDUTTORI”

Qualora durante la marcia rimanga anormalmente attiva o si attivi a velocità superiore a 60 Km/h la segnalazione di “Insufficiente Pressione Olio Riduttori”, il macchinista deve provvedere all’arresto del treno, attendere 3 minuti e consultare il monitor di banco (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**. Qualora l’esclusione dell’azionamento non risulti possibile (es. per peso rimorchiato superiore alla prestazione residua, avaria che interessa gli assi di entrambi i carrelli, ecc.), il proseguimento della marcia potrà avvenire, limitando la velocità massima a **90 Km/h** e per una percorrenza massima di **70 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** escludendo, se possibile, l’azionamento interessato.

In caso d’invio in composizione della locomotiva, previo controllo atto partenza del livello dell’olio di tutti gli assi, non dovrà essere superata la percorrenza massima di **1200 km**.⁽¹⁾

In caso di avaria al monitor di banco di entrambi i Banchi di Manovra, all’attivazione della segnalazione “Insufficiente Pressione Olio Riduttori” devono essere applicate le prescrizioni relative alla condizione di Livello Olio INSUFFICIENTE (punto b).

(1) Il controllo deve essere eseguito con locomotiva ferma da almeno 3 minuti.

Il Direttore

2.3 - FRENO

2.3.1 FRENO DI STAZIONAMENTO A MOLLA

Lo stazionamento della locomotiva deve essere assicurato tramite l'impiego del freno di stazionamento a molla il cui comando è ottenibile manovrando l'apposito rubinetto a due posizioni (**Frenato - Sfrenato**) ubicato nella Cabina di Guida Posteriore. 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 previste dai manuali della locomotiva in uso.

2.4 - TELECOMANDO/ COMANDO MULTIPLO

La locomotiva è predisposta per il telecomando da vettura pilota e per il comando multiplo con altra unità dello stesso gruppo, a mezzo cavo a 13 conduttori.

L'utilizzo della locomotiva in comando multiplo attualmente non è ammesso.

2.4.1 - AVARIA AL TELECOMANDO

In caso d'attivazione o mancato spegnimento della segnalazione "Avaria telecomando", con guida dalla vettura pilota, il secondo agente di macchina deve prendere posto sulla locomotiva (con la chiave di banco) per:

- la regolazione della marcia del treno;
- il controllo dello stato della lubrificazione dei riduttori;

In tale caso 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 d'inefficienza del collegamento citofonico.

Il Direttore

2.5 - ANTINCENDIO

La locomotiva è dotata di un impianto antincendio con funzionamento semiautomatico.

Durante la guida della locomotiva in telecomando dal banco di manovra della vettura pilota, l'intervento dell'impianto è automatico.

L'intervento dell'impianto è richiesto o segnalato (secondo i casi) sul Banco di Manovra da una segnalazione acustica e luminosa.

Il macchinista durante la messa in servizio della locomotiva dovrà verificare la disponibilità dell'impianto e l'efficienza delle segnalazioni luminose ed acustiche.

Nei casi di:

- Intervento (automatico o comandato) dell'impianto;
- indisponibilità dell'impianto;
- inefficienza di entrambe le segnalazioni (luminosa e acustica);

il macchinista dovrà richiedere la sostituzione della locomotiva.

2.6 PANTOGRAFI

Le locomotive E402 (002÷045) 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.

2.7 LIMITAZIONI IN CASO DI GUASTO AGLI 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.

Il Direttore

3. - DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

3-1 - DISPOSIZIONI FINALI

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

3-2 - DISPOSIZIONI TRANSITORIE

3.2.1 - MANUALI

Tenuto conto che la locomotiva non è ancora dotata della manualistica di bordo redatta secondo i criteri adottati per gli altri mezzi di recente costruzione, il personale di macchina dovrà fare riferimento ai seguenti manuali attualmente in uso (edizione 1997):

- Descrizione di funzionamento ad uso del PdM Volume 1A (estratto);
- Norme d'uso ed interventi d'emergenza ad uso del P.d.M. Volume 1B.