

Divisione Infrastruttura

DISPOSIZIONE N° 11 del 15 GIU. 2001
ETRY0530 (001+007) - SATTI S.p.A. "Norme particolari per la circolazione dei complessi"

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.RS/MT.LT del 23 maggio 2001, 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 DEGLI ETRY0530 (001+007) - S.A.T.T.I. S.p.A."

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

DELIBERA

La presente disposizione è composta di n° 7 (due) pagine

E' COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPOSTA DI N° 7 (due) PAGINE

Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Lire 36.595.863.427.000 i.v.
Iscr. n. 7847/1992 del Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008031000

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





ART.1 - La presente disposizione riporta le norme particolari per la circolazione degli ETRY0530 (001÷007) - S.A.T.T.I. S.p.A. (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 degli ETRY0530 (001÷007) - S.A.T.T.I. S.p.A. sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Roma 15 GIU. 2001

DIVISIONE INFRASTRUTTURA
Il Responsabile della Direzione Tecnica
Michele Elia





Allegato alla Disposizione N. 11 del 15 GIU. 2001

**NORME PARTICOLARI PER LA CIRCOLAZIONE DEI COMPLESSI
ETRY0530 (001 ÷ 007) – S.A.T.T.I. S.p.A.**

1. CARATTERISTICHE TECNICHE

1.1 COMPOSIZIONE - CIRCOLABILITA' - VELOCITA' MASSIMA

I complessi ETRY0530 sono costituiti da "composizioni bloccate" formate da:

- n° 1 Motrice denominata M1 predisposta per l'accoglienza di 1 disabile con relativa carrozzina
- n° 1 Motrice denominata M2 provvista del vano per le apparecchiature Alta Tensione

Ciascun complesso può circolare accoppiato in comando multiplo ad altro complesso dello stesso gruppo, realizzando una composizione massima di 4 elementi e 16 assi.

La velocità massima consentita in esercizio è di 130 Km/h.

Sono ammessi a circolare sulle linee dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale individuate, alle condizioni stabilite dalla Divisione Infrastruttura.

Ai fini della normativa per l'impiego della scheda treno devono considerarsi inseriti nel raggruppamento "F" della "tabella accesso alle sigle" riportata sui Fascicoli Linea delle linee ove hanno autorizzata la circolabilità.

In caso di richiesta di soccorso devono essere applicate, oltre alle norme comuni, anche quelle stabilite al successivo punto 2.4.

1.2 CARATTERISTICHE DEI VEICOLI

MASSA IN ASSETTO DI SERVIZIO

ROTABILE	Massa a vuoto (t)	Carico	
		normale	massimo
ALe M1	42	15	16
ALe M2	41	13	13

MASSA DA FRENARE E MASSA FRENATA

ROTABILE	MASSA DA FRENARE a vuoto (t) (1)	MASSA FRENATA (t)			N° di posti di comando del freno a mano
		con freno continuo		con freno di stazionamento a mano (3)	
		a vuoto (1)	a carico (2)		
ALe M1	42	50	67	25	1
ALe M2	41	50	67	25	1

(1) Senza viaggiatori

(2) In presenza di viaggiatori

(3) Agisce su entrambi gli assi del carrello portante





AFFOLLAMENTO MEZZI LEGGERI ELETTRICI

ROTABILE	Numero di viaggiatori	
	a	b
ALe M1	186	186
ALe M2	160	160

I posti a sedere disponibili sono 139 (137 con presenza di disabile a bordo) così suddivisi:
72 (di cui 1 per disabili) sulla Motrice M1 (74 se non è utilizzato il posto per disabili)
65 sulla Motrice M

1.3 PRESTAZIONI

Viene di seguito indicato, relativamente alle composizioni utilizzate nel normale esercizio, il massimo grado di prestazione a cui è possibile accedere anche nel caso di esclusione di Azionamenti dalla Trazione.

	<i>Unità di Trazione Escluse</i>	<i>Grado di Prestazione</i>
1 Complesso	0	31
2 Complessi	0	31
	1	29





2. NORME PARTICOLARI

2.1 IMPIEGO DEI COMPLESSI IN ESERCIZIO (Manuali)

Le procedure tecniche di utilizzo dei complessi sono contenute nel manuale d'uso dell'ETR

2.2 FRENO

L'ETRY0530 è dotato di frenatura elettrodinamica e di frenatura pneumatica (di tipo continuo ed automatico) a dischi sui carrelli portanti ed a ceppi sui carrelli motori con dispositivo Autocontinuo.

In caso di guasto o indisponibilità parziale o totale della frenatura elettrodinamica, la percentuale di massa frenata da considerare ai fini delle norme tecniche di esercizio deve essere pari al 50% della massa frenata effettiva. Pertanto in caso d'impiego della scheda treno, dovrà essere applicato quanto previsto in caso di "Guasto alla frenatura elettrica di determinati mezzi leggeri" delle Norme ad uso del personale dei treni per l'impiego della scheda treno.

I raccordi flessibili delle condotte pneumatiche (2 per la Condotta Generale e 2 per la Condotta Principale) sulle testate piane, devono essere posti sempre in opera ed i relativi rubinetti di testata devono essere disposti in posizione di "aperto". In caso di necessità per guasto è ammesso proseguire il servizio con la continuità della condotta realizzata anche tramite un solo raccordo flessibile congiunto per tipo di condotta, solo fino al rientro per turno in un impianto di manutenzione.

Per l'esecuzione della prova del freno devono essere osservate le norme previste dall'IEFCA per l'esercizio dei treni di mezzi di trazione e mezzi leggeri, con l'avvertenza che in caso di manovra dei rubinetti di testata delle condotte Principale e/o Generale deve essere sempre eseguita una prova di continuità (o prova di tipo "D").

2.3 SOSPENSIONI PNEUMATICHE

Nel caso di avarie che interessino le sospensioni pneumatiche anche di un solo carrello o di inefficienza del controllo della regolarità delle sospensioni pneumatiche stesse, il convoglio potrà proseguire il servizio sino alla successiva stazione rispettando la limitazione di velocità 20 Km/h.

La predetta limitazione di velocità non dovrà essere osservata nel caso di traino da parte di altro mezzo di trazione quando il Personale di condotta che resta sull'ETR guasto possa effettuare il controllo della regolarità delle sospensioni pneumatiche.

2.4 SOCCORSO

Le Motrici (M1 e M2), lato testata aerodinamica, sono dotate di aggancio automatico ed ognuna ha in dotazione un'apposita maschera di accoppiamento da montare sulla Loc. di soccorso per consentirne il recupero.

In caso di guasto che ne impedisca il proseguimento con i propri mezzi, gli ETRY0530 possono essere soccorsi solo se trainati alla velocità massima di 50 Km/h con una locomotiva diesel od elettrica realizzando l'accoppiamento tramite l'apposito dispositivo in dotazione (maschera per recupero di emergenza).

Il personale di condotta, dopo aver provveduto alla predisposizione della maschera per il recupero di emergenza sul mezzo di soccorso, eseguirà l'operazione di accoppiamento arrestando preventivamente la Locomotiva a circa 20÷40 cm dall'ETRY0530 (distanza fra le teste di accoppiamento) e successivo accostamento a bassissima velocità utilizzando il minimo sforzo, fino a realizzare l'aggancio. Occorrerà quindi verificare l'avvenuto aggancio tramite l'apposito indicatore sulla testa dell'A.A.

Nessun agente deve introdursi tra i rotabili quando sono in movimento.

Dovranno essere collegate la Condotta Generale del freno e, qualora l'ETRY0530 non fosse in grado di produrre aria per i propri servizi, anche quella Principale tramite gli accoppiatori flessibili in dotazione all'ETRY0530 stesso. Sulla Locomotiva di soccorso dovrà essere esclusa la Frenatura Elettrica, se presente, non dovrà essere utilizzato il freno diretto, e dovranno essere evitate repentine variazioni dello sforzo di trazione in tutte le fasi di marcia, sia in accelerazione che in decelerazione.

Terminata la fase di recupero occorre provvedere ad una verifica agli organi di trazione della locomotiva di soccorso utilizzata per il recupero. Il Personale di condotta richiederà tale verifica sul libro di bordo.

La spinta è sempre vietata.





2.5 NORME RELATIVE ALLE PORTE

Per l'accesso dei viaggiatori, i complessi ETRY0530 sono dotati di porte a comando elettropneumatico; le Motrici sono dotate inoltre di una porta di servizio a comando manuale.

Per quanto riguarda le porte a comando elettropneumatico devono essere osservate le norme di cui all'art.91ter P.G.O.S. relative ai treni di mezzi leggeri.

2.6 ANTINCENDIO

L'ETRY0530 è dotato di impianto antincendio, alla messa in servizio si dovrà provvedere alla verifica dell'efficienza dell'impianto e delle segnalazioni luminose e acustiche.

In caso di intervento del dispositivo antincendio, non dovrà essere attivato il gruppo statico e la motrice dovrà essere esclusa dalla trazione e frenatura elettrica.

2.7 ACCESSO AI COMPARTI AT – MANIPOLAZIONE DELLE CONDOTTE AT

Per l'accesso ai compartimenti Alta Tensione e/o per la manipolazione delle condotte Alta Tensione, devono essere rispettate le norme relative all'esercizio dei mezzi leggeri elettrici.

2.8 RILEVATORE CORRENTI ARMONICHE

Il complesso, durante la marcia, dovrà avere permanentemente in funzione il rilevatore di correnti armoniche a 50 Hz. In caso di guasto o di impossibilità di mantenere inserito tale dispositivo, il complesso, potrà proseguire fino a termine corsa e dovrà essere inviato inattivo in composizione in un Impianto di Manutenzione.

2.9 ACCESSO ALLA CABINA DI GUIDA

In deroga a quanto previsto dall'art. 4 c.3 dell'I.P.C.L. è ammessa una sola persona in cabina di guida, oltre il personale di condotta.

2.10 SEGNALAZIONI SUL BANCO DI MANOVRA

In caso di attivazione di una delle segnalazioni presenti sul banco di manovra con significati cumulati (lampada spia e/o attivazione sul monitor diagnostico), il macchinista adotterà i provvedimenti connessi al significato più restrittivo della segnalazione attiva.





3. DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

3.1 DISPOSIZIONI TRANSITORIE

3.1.1 MANUALISTICA

In attesa dell'emanazione di apposita procedura per l'accertamento della conformità dei manuali d'uso dei mezzi di trazione, dovranno essere adottati quelli attualmente in uso (Manuale di descrizione generale e condotta - Edizione 1997 aggiornato con variante 14/09/1999).

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.

3.1.2 TERMINALE DIAGNOSTICO

L'ETRY0530 è dotato, sul banco di manovra, di un terminale diagnostico sul quale sono visualizzati strumenti e segnalazioni con le relative informazioni associate.

In attesa dell'introduzione del vincolo di vel. =0 per la consultazione delle pagine "diagnostiche" di tale terminale, le eventuali informazioni associate alle segnalazioni visualizzate sul Terminale Diagnostico, devono essere consultate soltanto a treno fermo.

3.2 DISPOSIZIONE FINALE

Per quanto non espressamente previsto nelle presenti norme particolari restano valide le norme comuni vigenti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, in quanto applicabili.

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Dir. ANSF n.1 / dir / 2012)

