



ASA RETE
ROMA, 14/06/99
R/9904511/P

DI.TC/MV.RE.04/14

p.n.

SIG. DIRETTORE
ZONA TERRITORIALE
NORD-OVEST
MILANO

SIG. DIRETTORE
ZONA TERRITORIALE
CENTRO-NORD
BOLOGNA

SERVIZI PRODUZIONE
MILANO - BOLOGNA

SIGG. DIRETTORI
ZONE TERRITORIALI
TUTTE

SERVIZI PRODUZIONE
TUTTI

DIREZIONE SICUREZZA DI SISTEMA
SEDE

PERSONALE E ORGANIZZAZIONE
(Divisione Infrastruttura)
SEDE

DIREZIONE SVILUPPO E
ORGANIZZAZIONE
FUNZIONE FORMAZIONE
SEDE

ITALFERR S.p.A.
ROMA

Oggetto: Norme per la circolazione carrelli

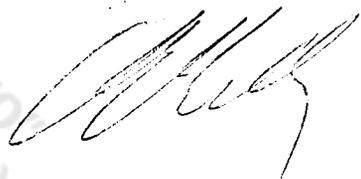
Con circolare R.ST/RES.04/14 del 4.11.97 sono state emanate nuove norme per la circolazione dei carrelli.

Al riguardo, a seguito delle problematiche emerse nella fase di avvio della sperimentazione, si è reso necessario integrare e/o modificare alcuni punti della suddetta circolare, come specificato in Allegato 1.

Codesti Servizi restano incaricati di:

- provvedere, in base a tali varianti, a dare sollecito avvio alla sperimentazione che, in prima fase, potrà interessare solo alcune tipologie di carrelli che saranno comunicate con nota a parte;
- relazionare a questa Sede, dopo sei mesi dall'inizio della sperimentazione, circa l'esito della stessa.

Mauro Moretti



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

INTEGRAZIONI E MODIFICHE ALLA CIRCOLARE R.ST/RES.04/14 DEL 4.11.1997

Carrelli congiunti - punto 2.1.2.1

Il testo deve essere sostituito dal seguente:

“I carrelli di tipo “T” ed “S” possono circolare congiunti, di regola, fino ad un massimo di 5 elementi ed a condizione che siano tutti muniti di freno continuo automatico.

Per ogni carrello, nel libretto di circolazione deve essere indicato il numero massimo dei carrelli con i quali può viaggiare congiunto.

I carrelli con freno continuo automatico guasto devono essere intercalati con carrelli con freno continuo automatico efficiente. In ogni caso, in composizione non sono ammessi più di 2 assi non frenati.

Il carrello con freno continuo automatico ubicato in coda deve essere munito di freno efficiente.

Non è ammesso mettere in composizione rotabili diversi dai carrelli”.

Prova freno - punto 2.1.2.2

Il testo deve essere sostituito dal seguente:

“Nella prova del freno dei carrelli che circolano in regime “S” devono essere osservate le seguenti norme:

la prova del freno, che comprende anche l'accertamento del corretto funzionamento del freno di stazionamento, deve essere effettuata:

- ogni qualvolta un nuovo agente di condotta prende servizio;*
- prima che il carrello sia inoltrato in linea e comunque prima di effettuare qualsiasi movimento che impone il rispetto dei segnali fissi.*

A) Prova del freno di stazionamento

La prova del freno di stazionamento deve essere eseguita secondo le seguenti modalità:

- verificare che gli elementi in vista costituenti il sistema frenante di stazionamento (dischi, guarnizioni, ceppi, tiranterie, ecc.) siano in ordine.*

Con freno a molla	Con freno a vite
1) Inserire la trazione provocando un breve spostamento a velocità ridotta	1) serrare il freno a vite
2) disinserire la trazione	2) inserire la trazione Il carrello non deve muoversi o, se si muove, deve arrestarsi dopo aver disinserito la trazione
3) inserire il freno a molla	3) disinserire la trazione
Dopo l'inserimento del freno a molla il carrello deve prontamente arrestarsi	

B) Prova del freno diretto

Dopo aver accertato che gli elementi in vista costituenti il sistema frenante del freno diretto (dischi, guarnizioni, tiranterie, ecc.) siano in ordine, l'agente di condotta deve comandare la massima frenatura con freno diretto accertando, mediante l'apposito manometro, che la pressione raggiunta nell'attuatore non sia inferiore a quella indicata dal libretto di circolazione. La prova del freno di stazionamento e la prova del freno diretto deve essere effettuata dall'agente di condotta.

C) Prova del freno continuo automatico

nella prova del freno continuo automatico devono essere osservate le norme di cui all'art. 17/1 IEFCA. La prova del freno continuo automatico deve essere effettuata dall'agente di condotta con la collaborazione dell'agente di scorta.

Condotta e scorta - punto 2.1.2.3

A parziale modifica di quanto previsto, si stabilisce che i carrelli circolanti in regime "S" devono essere sempre scortati da agente di scorta.

Soccorso ai carrelli - punto 2.1.2.13

Ad integrazione di quanto previsto si stabilisce che il soccorso dei carrelli sprovvisti di organi di trazione e repulsione di tipo unificato è ammesso solo se trainati.

2.1.3 REGIME DI INTERRUZIONE

Punto 2.1.3.2

Il secondo capoverso del punto "**Linee a doppio binario in telecomando e a Dirigenza Locale con singoli impianti in telecomando**" deve essere sostituito con il seguente:

"Nei bivi, per i quali non esistono i comandi "TP" e "Aut", l'operatore, dopo aver predisposto l'istradamento, deve azionare, sul binario interessato, i dispositivi di "fuori servizio" di ingresso e di uscita del bivio, e comandare, indipendentemente dal fatto che il movimento del carrello impegni il bivio di punta o di calcio, l'inibizione apertura segnali sul punto relativo al bivio incontrato di punta. L'abbinamento del "fuori servizio" e "inibizione apertura segnali" lato punta determinerà, d'impianto, il bloccamento dei deviatori nella posizione comandata. Solo l'annullamento di entrambe le suddette condizioni determinerà la rimozione del bloccamento

Nel caso di doppio bivio che non presenti un "lato punta", il bloccamento dei deviatori nella posizione comandata sarà determinato dall'abbinamento del comando del "fuori servizio" e del comando "inibizione apertura segnali" sullo stesso punto, da un lato prescelto, indipendentemente dal senso del movimento del carrello".

3.2 LIBRETTI DI CIRCOLAZIONE

Il testo del 1° cpv è così sostituito.

"L'missione e l'aggiornamento dei libretti di circolazione dei carrelli FS spetta all'apposita Commissione già incaricata al rilascio dei libretti di circolazione per i mezzi privati".

5. DISPOSIZIONI ATTUATIVE

Il terzo capoverso deve essere sostituito con il seguente testo:

“La determinazione degli standard occorrenti ai carrelli affinché questi possano circolare in regime speciale nonché la verifica per le differenti tipologie spetta a Direzione Tecnica avvalendosi delle strutture specialistiche dell’Unità Tecnologica Materiale Rotabile e di concerto con la Direzione Produzione.”

Le Direzioni Tecnica e Produzione rimangono responsabili delle scelte costruttive e di operatività finalizzate al rispetto delle norme a tutela della sicurezza e salute dei lavoratori durante l’esecuzione dei lavori ai sensi del DPR 459 del 24.7.96.

La verifica di rispondenza di ogni singolo esemplare a circolare in regime speciale spetta alle apposite Commissioni periferiche competenti di cui al p. 3.2 affiancate, se ritenuto necessario, da rappresentanti delle strutture prima citate”.

Allegato 4

I punti 2 e 4 devono essere integrati come di seguito specificato.

Punto 2 - Programma

B) Parte normativa e regolamentare

Per quanto riguarda la prova del freno, nel programma devono essere indicate anche le procedure da osservare per l’effettuazione della prova del freno diretto nonché per la prova del freno di stazionamento (punti 2.1.2.2 della circolare lettera A) e B)

Punto 4 - Esami finali

La commissione di esame deve essere presieduta da un ingegnere in possesso dell’abilitazione alla condotta dei treni.
