

D.E.I.F. n° 19

del 2 marzo 2009

In vigore dalle ore 0,00 dell'8 marzo 2009

PORTE A COMANDO AUTOMATICO DEI TRENI EFFETTUATI CON DOPPIA TRAZIONE SIMMETRICA DI E.414 IN COMANDO MULTIPLO E CARROZZE TIPO Z1, GC ED EUROFIMA APPOSITAMENTE MODIFICATE

DISPOSIZIONI INTEGRATIVE PROVVISORIE DELLA NEIF 4.1

Annulla e sostituisce	Integra
NEIF 10 DEL 29.07.2008 I RIFERIMENTI ALLA NEIF 10 EVENTUALMENTE PRESENTI IN ALTRI DOCUMENTI DOVRANNO ESSERE INTESI COME RIFERITI ALLA PRESENTE DEIF 18	PGOS - ART. 91/TER ISPAT - ART. 9 DELLE DISP. GENERALI NEIF 4.1 NPC E.414

INDICE

1. PREMESSA	2
2. GENERALITÀ	2
3. CAMPO DI APPLICAZIONE	3
4. NORME INTEGRATIVE PER L'EFFETTUAZIONE DEI TRENI CON "LATERALIZZAZIONE PORTE"	3
5. ANORMALITÀ	4
5.1 Mancata accensione della segnalazione di controllo centralizzato chiusura porte in cabina di guida - "Blocco Porte" con sistema di "Lateralizzazione porte" attivo e pulsante BLU sul banco di manovra acceso a luce fissa.....	4
5.2 Guasto al sistema di "Lateralizzazione porte".....	5

5.2.1 Mancata apertura porte	6
5.3 Gestione anomalie	6
6. DISTRIBUZIONE.....	8
TABELLA.....	9
ALLEGATO.....	10

1. PREMESSA

Le locomotive E.414 sono attrezzate con il Software che consente di attivare il sistema di comando e controllo centralizzato della chiusura delle porte (in gergo: “Lateralizzazione porte”).

La presente DEIF viene emanata in sostituzione della NEIF 10 emanata il 29/07/2008, con la quale veniva gestito il transitorio di attrezzaggio delle locomotive E.414 e la relativa comunicazione al personale del treno (PdC e PdA), prevista dall’art. 91/ter c. 3 PGOS, sulla presenza o meno sul convoglio della funzionalità “Lateralizzazione porte” .

Dall’entrata in vigore della presente DEIF pertanto, i treni effettuati con doppia trazione simmetrica di E.414 in comando multiplo sono da considerarsi tutti dotati di sistema di “Lateralizzazione porte” e quindi appartenenti alla tipologia “a” di cui al comma 1 dell’art. 91/ter della PGOS - “Treni composti da rotabili con comando e controllo porte in cabina di guida”.

2. GENERALITÀ

Il sistema “Lateralizzazione porte”, tramite apposite interfacce in cabina di guida e comandi trasmessi sugli accoppiatori a 18 poli, consente il comando e controllo centralizzato della chiusura delle porte di salita passeggeri in cabina di guida delle carrozze in composizione di tipo Z1, GC ed EUROFIMA appositamente modificate per la suddetta funzionalità, contrassegnate con le numerazioni 61831990 (2,3,4)XX-X , 6183 29-90 XXX X e 6183 85-90 XXX X.

Le interfacce del sistema “Lateralizzazione porte” nelle cabine di guida delle loco E.414 sono costituite da:

- pulsanti luminosi (ARANCIO) per la concessione dei consensi apertura porte, destro e sinistro;

- pulsanti (NERO) per la chiusura globale porte ¹;
- pulsante luminoso (BLU) per l’attivazione/controllo del sistema di “Lateralizzazione porte” ²;
- pulsante (GIALLO) per la disattivazione del sistema di “Lateralizzazione porte”.

Con sistema “Lateralizzazione porte” attivato e segnalazione controllo centralizzato chiusura porte in cabina di guida funzionante, il treno è da considerarsi assimilato a quelli della tipologia “a” di cui al comma 1 dell’art. 91/ter della PGOS - “Treni composti da rotabili con comando e controllo porte in cabina di guida”.

3. CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente DEIF disciplina le norme per la gestione delle porte di salita passeggeri, da applicare ai treni effettuati con doppia trazione simmetrica in comando multiplo di E.414.

4. NORME INTEGRATIVE PER L’EFFETTUAZIONE DEI TRENI CON “LATERALIZZAZIONE PORTE”

L’IMC di assegnazione deve assicurare che i treni effettuati con doppia trazione simmetrica in comando multiplo di E.414 siano composti con carrozze di cui al precedente punto 2 e consegnati all’esercizio con il sistema di “Lateralizzazione porte” testato e regolarmente funzionante.

Non sono ammesse in queste composizioni le carrozze anche della tipologia di cui al punto 2 marcate con il pittogramma “**BT**” di cui alla NEIF 17.

All’inizio del servizio il PdC deve effettuare le operazioni previste dal Manuale di Condotta delle locomotive E.414 per attivare il sistema di “Lateralizzazione porte”.

¹ I pulsanti NERI per la chiusura porte sono due, posti di lato ai pulsanti di consenso apertura porte destro e sinistro. La pressione, anche di uno solo di questi pulsanti, comanda la chiusura di tutte le porte delle carrozze in composizione.

² Premendo il pulsante BLU lo stesso si accende a luce lampeggiante; viene verificata l’idoneità di tutte le carrozze in composizione, l’efficienza delle relative centraline di lateralizzazione e la presenza della coda treno. Se le verifiche sono tutte positive, si attiva il sistema di “Lateralizzazione porte”. L’attivazione del sistema è evidenziata dal passaggio a luce fissa del pulsante BLU.

Con il sistema di “Lateralizzazione porte” inserito, il PdC ed il PdA devono:

- rispettare le norme relative ai treni composti da rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1 punto a) dell’art. 91/ter della PGOS e del gruppo a) di cui al punto 2 della NEIF 4.1 ai fini dell’apertura, chiusura³ e controllo dello stato delle porte;
- comportarsi come previsto al punto 3.1 della NEIF 4.1 nel caso di mancata accensione o spegnimento della segnalazione di controllo centralizzato di chiusura porte.

5. ANORMALITÀ

5.1 Mancata accensione della segnalazione di controllo centralizzato chiusura porte in cabina di guida - “Blocco Porte” con sistema di “Lateralizzazione porte” attivo e pulsante BLU sul banco di manovra acceso a luce fissa

Il PdC e PdA dovranno comportarsi come previsto al punto 3.1 della NEIF 4.1 nel caso di mancata accensione o spegnimento della segnalazione di controllo centralizzato di chiusura porte.

Nei casi di messa fuori servizio di una porta, la stessa deve essere chiusa e bloccata con chiave di servizio agendo sulla serratura, assicurata con l’apposita staffa in dotazione alla carrozza ed azionato con chiave di servizio, previo sfondamento della membrana protettiva di colore rosso, l’apposito commutatore di *by-pass* su posizione ON o DISINSERIMENTO, situato sul montante della porta.

Qualora dopo questa operazione non dovesse riattivarsi la segnalazione di controllo centralizzato chiusura porte in cabina di guida - “Blocco Porte” - il PdA dovrà richiedere al PdC di disinserire e reinserire (azionamento pulsante GIALLO e poi BLU) il sistema di “Lateralizzazione porte” e, successivamente, ripetere tramite il commutatore la telechiusura delle porte .

³ Come riportato nei manuali d’uso, si ricorda che il commutatore di telechiusura posto sul montante di ogni porta è a 3 posizioni:

- » **0** - Posizione di riposo.
- » **1** - Telechiusura porte tranne quella presenziata; dopo l’attuazione della telechiusura, la porta presenziata può essere chiusa dall’apposito pulsante entro 15 secondi dal passaggio a luce fissa della spia bianca posta sopra il manipolatore. Trascorsi i 15 secondi, per poter chiudere questa porta occorre preventivamente azionare di nuovo il commutatore in posizione 1 riconfermando una telechiusura; questa azione reitera i 15 secondi.
- » **2** - Riattivazione del consenso apertura dopo comando di telechiusura; questo comando è attivo solo prima della chiusura della porta presenziata.

Nel caso in cui, nonostante gli interventi suddetti, pur riattivandosi la “Lateralizzazione porte” (accensione a luce fissa del pulsante BLU sul banco di manovra), non pervenisse il controllo di chiusura centralizzata delle porte (blocco porte), il PdA dovrà scorrere tutto il treno per accertarsi che tutte le porte abbiano la segnalazione della lampada spia rossa sull’architrave spenta. A seguito esito positivo di tale accertamento il PdA avviserà il PdC che emetterà M.40⁴ per affidamento del controllo chiusura porte al CT, precisando che il sistema di “Lateralizzazione porte” resta funzionante.

In queste condizioni il treno deve essere considerato composto da rotabili con consenso per l’apertura delle porte comandato dalla cabina di guida (tipologia “b” di cui al comma 1 Art. 91/ter della PGOS - “Treni composti da rotabili con consenso di apertura porte in cabina di guida”).

5.2 Guasto al sistema di “Lateralizzazione porte”

Nei casi di:

- esito negativo del test di attivazione del sistema di “Lateralizzazione porte” (mancata accensione del pulsante BLU sul banco di manovra a luce fissa),
- spegnimento del pulsante BLU del banco di manovra e della segnalazione Blocco Porte,
- intervento di “*depannage*” (esempio: *reset* o cambio Logica di Veicolo) che comporti la disattivazione del sistema segnalata dallo spegnimento del pulsante BLU sul banco di manovra,

il PdC, dopo gli accertamenti del caso, esperiti ove necessario di concerto con il PdA, dovrà operare un tentativo di ripristino del sistema a treno fermo con le modalità riportate nel Manuale di Condotta.

Nel caso in cui il tentativo di ripristino non dovesse andare a buon fine, come pure nei casi di altri guasti riconducibili al sistema di “Lateralizzazione porte”, il PdC dovrà ripetere la procedura di attivazione del sistema, premendo sul banco di manovra dapprima il pulsante GIALLO di disattivazione e successivamente quello BLU di inserzione del sistema di “Lateralizzazione porte”.

⁴ Il macchinista dovrà emettere M40 con il seguente testo:

“Treno xxxxx del gg/mm/aaaa – Località Ora Si dà avviso al CT del che per guasto alla segnalazione controllo centralizzato di chiusura delle porte (Blocco Porte) la chiusura delle stesse deve essere controllata dal PdA. Resta attivo il sistema di “lateralizzazione porte” per il consenso di apertura porte comandato dalla cabina di guida.”

Non ottenendo l'attivazione del sistema il PdC dovrà premere nuovamente l'apposito pulsante GIALLO di disattivazione del sistema sul banco di manovra ed emettere M.40⁵ al CT comunicando il guasto al sistema di “Lateralizzazione porte”. In queste condizioni il treno deve essere considerato dotato della sola telechiusura delle porte (tipologia “c” di cui al comma 1 Art. 91/ter della PGOS - “Treni composti da rotabili con la sola telechiusura porte”).

5.2.1 Mancata apertura porte

In caso di mancata apertura delle porte dei veicoli in composizione in stazione di fermata, il CT dovrà mettersi in comunicazione con il PdC richiedendo l'apertura delle porte dal lato ove si svolge servizio viaggiatori.

Qualora il comando di apertura da parte del PdC non dovesse andare a buon fine, il PdC procederà con la disattivazione del sistema premendo l'apposito pulsante GIALLO sul banco di manovra. Questa operazione comporterà lo sblocco delle porte di tutte le carrozze in composizione da entrambi i lati.

Il ricorso al commutatore LOOP a disposizione del PdA, presente nel quadro di ciascuna carrozza, per la disattivazione del sistema di comando e controllo centralizzato delle porte di salita passeggeri, deve essere limitato ai soli casi di emergenza dandone preventivo avviso verbale al macchinista.

In entrambi i suddetti casi, prima della ripresa della corsa il PdC dovrà comunque effettuare un tentativo di ripristino del sistema.

Nel caso di esito negativo, il PdC emetterà M.40⁵ al CT comunicando il guasto al sistema di “Lateralizzazione porte”. In queste condizioni il treno deve essere considerato dotato della sola telechiusura delle porte (tipologia “c” di cui al comma 1 Art. 91/ter PGOS “Treni composti da rotabili con la sola telechiusura porte”).

5.3 Gestione anormalità

Il PdC dovrà segnalare sui libri di bordo della locomotiva utilizzata per la guida ed alla SOTNI di giurisdizione, le anormalità alla segnalazione di controllo centraliz-

⁵ Il macchinista dovrà emettere M40 con il seguente testo:

« Treno xxxxx del gg/mm/aaaa - Località Ora Si dà avviso al CT che il sistema di “Lateralizzazione porte” è escluso per guasto e risulta inefficiente il comando e controllo porte dalla cabina di guida (Blocco Porte) per cui la chiusura delle porte deve essere controllata dal PdA. »

zato chiusura porte in cabina di guida - “Blocco Porte” - (§ 5.1) oppure quelle al sistema di “Lateralizzazione porte” (§ 5.2).

Il CT dovrà segnalare sul Libro di bordo della/e carrozza/e interessata/e tramite l'apposito applicativo presente sul palmare, le anomalie inerenti le porte di accesso viaggiatori, nonché riportare nel quadro “Constatazioni e verifiche al materiale - Annotazioni del BFC1/BFC2” la segnalazione della anomalia con il numero del mod. M.40 ricevuto dal PdC.

La SOTNI avvisata dal PdC/PdA, avrà cura di avvisare il DCT ETR che dovrà:

- in caso di guasto alla segnalazione controllo centralizzato chiusura porte in cabina di guida con sistema di “Lateralizzazione porte” attivo (*Treno assimilato alla tipologia “b” di cui al comma 1 Art. 91/ter della PGOS - “Treni composti da rotabili con consenso di apertura porte in cabina di guida”*), qualora a termine corsa non fosse possibile effettuare la riparazione del guasto o la sostituzione del materiale, programmare la riparazione o la sostituzione del materiale alla prima occasione utile nel turno di utilizzo previsto e comunque non oltre il raggiungimento dell'impianto di appartenenza;
- in caso di guasto al sistema di “Lateralizzazione porte” (*Treno assimilato alla tipologia “c” di cui al comma 1 Art. 91/ter della PGOS - “Treni composti da rotabili con la sola telechiusura porte”*), qualora a termine corsa non fosse possibile effettuare la riparazione del guasto o la sostituzione del materiale, programmare il riutilizzo del convoglio limitatamente al raggiungimento, comunque entro e non oltre il termine corsa, di una località sede di impianto di manutenzione atto ad effettuare la riparazione o dove possa essere effettuata la sostituzione del materiale.

In entrambi i casi il PdC che prende servizio sul treno una volta presa visione dai Libri di Bordo del tipo di anomalia in atto dovrà:

- se la guida avviene dalla locomotiva su cui risulta segnata l'anomalia:
 - » alla sola segnalazione di controllo centralizzato chiusura porte in cabina di guida - “Blocco Porte” - (§ 5.1), procedere con l'attivazione del sistema di “Lateralizzazione” con le modalità descritte in precedenza ed emettere al CT la prescrizione con M40 con la dizione riportata nella nota 4;
 - » al sistema di “Lateralizzazione porte” (§ 5.2), mantenere il sistema di “Lateralizzazione” escluso ed emettere al CT la prescrizione con M40 con la dizione riportata nella nota 5.

- se la guida avviene dalla locomotiva su cui non risulta segnata l'anormalità:
 - » procedere con l'attivazione del sistema e nel caso di mancato funzionamento procedere come descritto ai precedenti punti 5.1 e 5.2.

Nelle cabine di guida delle locomotive (vano manuali) viene reso disponibile un blocchetto di moduli M.40 predisposti (fac simile in Allegato) alle comunicazioni del PdC al PdA di cui alle note 4 (guasto al controllo centralizzato di chiusura delle porte - Blocco Porte) e 5 (sistema di “Lateralizzazione porte” escluso).

6. DISTRIBUZIONE

La presente DEIF è distribuita per via telematica da DISQS - Sicurezza di Esercizio a tutte le Strutture Riceventi di Trenitalia (SR) di cui alla CCS 6/AD del 2001 (strutture dirigenziali centrali e territoriali).

Le SR assicureranno la distribuzione a cascata alle Strutture Riceventi Subordinate (SRS) interessate, con le modalità previste dalla suddetta CCS, acquisendo conferma di ricevimento (elettronica o cartacea). In particolare, SR e SRS, assicureranno la distribuzione alle Sale Operative delle Divisione Passeggeri Regionale e Passeggeri Nazionali /Internazionali (SOR/SOP) nonché a tutti i Coordinamenti Operativi Territoriali (COT) della Divisione Cargo, alle Officine Manutenzione Veicoli (OMV), agli Impianti Manutenzione Locomotive (OML), Impianti Manutenzione Corrente (IMC), Impianti Formazione Treno (IFT), Impianti Manutenzione Rotabili (IMR) e Officine Manutenzione Rotabili (OMR) di ciascuna divisione.

Le SRS, a loro volta, provvederanno alla riproduzione delle DEIF in formato A5 ed alla loro distribuzione a tutto il personale dipendente in possesso delle abilitazioni/competenze indicate nella tabella riportata in seguito, acquisendo conferma di ricevimento nei modi d'uso.

F.to Emilio Maestrini

TABELLA

Personale, in possesso di abilitazioni/competenze, destinatario della DEIF

Condotta	A	B	C	D	E	F	2° Ag.
	18	18	18	18	18	18	18
Accompagnamento e formazione treno	A	B	C	D	D1		
	18	18	18	18	18		
Verifica	A	B	C				
	18	18	18				
Manutenzione	Competenza su organi di sicurezza						

Nota: si rammenta che la cifra riportata all'interno di ogni casella indica il numero della NEIF di competenza immediatamente precedente alla presente e destinata al medesimo personale.

ALLEGATO

Fac simile moduli M.40 disponibili nelle cabine di guida delle locomotive E.414 (vano manuali) per le comunicazioni del PdC al Capotreno di cui alle note 4 (guasto al controllo di chiusura delle porte - Blocco Porte) e 5 (sistema di “Lateralizzazione porte” escluso) della presente DEIF.

Il blocchetto è composto da moduli in due copie da compilarli a decalco; il PdC/CT consegnerà la copia di competenza con i documenti treno.

La disponibilità del blocchetto deve essere verificata dal PdC durante la messa in servizio della locomotiva.

La messa in opera/reintegro è a cura IMC di assegnazione delle locomotive su segnalazione del PdC sul libro di bordo.

Mod. M.40a N. _____

Treno _____ del _____ / _____ /20 _____

Località _____ Ora _____

Si dà avviso al Capotreno che:

- per guasto alla segnalazione controllo centralizzato di chiusura delle porte (Blocco Porte) la chiusura delle stesse deve essere controllata dal PdA. Resta attivo il sistema di “Lateralizzazione porte” per il consenso di apertura porte comandato dalla cabina di guida.
- il sistema di “Lateralizzazione porte” è escluso per guasto e risulta inefficiente il comando e controllo porte dalla cabina di guida (Blocco Porte) per cui la chiusura delle porte deve essere controllata dal PdA.

Il Macchinista

Il Capotreno

NB - Deve essere barrata la casella relativa alla prescrizione da comunicare.