

Roma, 4 Aprile 1950

MINISTERO DEI TRASPORTI
FERROVIE DELLO STATO
DIREZIONE GENERALE

N°L.7bis/22/L/35282

SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI

CIRCOLARE N° 45

OGGETTO :

AGLI UFFICI T.S.S. - T U T T I

Abolizione dei tasti di soccorso per c.di b. e istituzione del segnale di chiamata.

~~952~~ 3-50

Alleg. N° 1

La Commissione per la revisione dei Regolamenti, in vista di alcune difficoltà che si presenterebbero negli impianti di blocco automatico con ripetizione in macchina dei segnali, nonché negli apparati centrali con comando a itinerari, ha recentemente deliberato di sopprimere, negli apparati centrali elettrici di qualsiasi tipo, i tasti di soccorso per i circuiti di binario (T_b e T_d), impiantando nello stesso tempo il segnale di chiamata di cui all'art. 52/5 del R.S.

La decisione riguarda gli apparati di nuova costruzione, e quindi non verrà adottata, in generale, negli apparati già in esercizio o in corso avanzato di lavoro.

Per questi ultimi, si dovrà ottemperarvi soltanto nei due casi qui appresso indicati.

I - Apparati centrali in stazioni su linee ove sia in corso di impianto il blocco automatico con correnti codificate. Non occorrerà però eseguire subito le relative modifiche, dato che si potrà attendere il momento in cui si faranno i lavori per realizzare la ripetizione in macchina nell'ambito delle stazioni.

II - Apparati centrali per cui sia necessario istituire il segnale di chiamata indipendentemente dal caso I. - A questo proposito, d'accordo con i Servizi Movimento e Tra-

/.

Com/

zione, si è deciso di limitare per ora l'impianto di detto segnale ai casi per i quali si verificano insieme le tre seguenti circostanze:

- a) la stazione si trovi su linea considerata a grande traffico;
- b) il segnale di 1ª categoria di protezione disti più di 500 m. dal posto di manovra;
- c) presso il segnale non esiste telefono con il Dirigente.

) * * * (

Le modalità da seguirsi in dipendenza della abolizione dei tasti di soccorso per i circuiti di binario e dell'impianto del segnale di chiamata, quando si tratti di apparati con comando a itinerari, sono precisate nelle corrispondenti Prescrizioni Tecniche (Apparati centrali elettrici con comando a itinerari tipo con combinatori bloccabili di itinerario: edizione giugno 1949).

Qui appresso si descrivono invece le modalità da seguirsi negli apparati con banchi a leve singole di tipo F.S.

. ° .

- 1 - Le Prescrizioni Tecniche Generali per gli impianti di a.c.e. (edizione 1940) stabiliscono che tutti i circuiti di binario interessanti l'itinerario di un treno agiscano sulla immobilizzazione della corrispondente leva da segnale (cap. 10.02 e 11.02). Stabiliscono inoltre che quei circuiti di binario, i quali possano venire intempestivamente impegnati da veicoli, anche dopo rovesciata la leva del segnale, siano fatti agire sul circuito della manovra del segnale medesimo (cap. 10.04 e 11.04). Con la successiva circolare n° 46, del 12/7/1942, venne stabilito altresì che i circuiti di binario di stazionamento agiscano sempre sia sulla immobilizzazione della leva, sia sulla manovra del segnale di protezione relativo.

Si prescrive ora che tutti i circuiti di binario interes-

./.

santi l'itinerario intervengano tanto nell'immobilizzazione della leva, quanto nella manovra del segnale.

In genere, la nuova disposizione non porterà a un maggior impiego di relé; dato che si potranno usare allo scopo dei relé sommatori, V , da farsi agire per entrambe le funzioni necessitate. Negli impianti piccoli, con banchi privi di leve indicatrici, si avrà un relé V per binario (v. fig. 9 dell'unità disegno S.148); invece, negli impianti con banchi provvisti delle dette leve indicatrici, si avrà un sommatore V per ogni direzione di arrivo e di partenza, con circuito discriminato mediante le leve indicatrici medesime.

- 2 - I circuiti di binario che intervengono nella immobilizzazione delle leve da segnale (o di consenso) potranno essere esclusi, in caso di guasto, mediante il solo tasto di soccorso (T_s) applicato sul banco di manovra in corrispondenza della leva interessata (fig.10). Invece, non si potranno escludere in nessun modo i circuiti di binario agenti sulla manovra dei segnali di protezione e di partenza (fig.11). Questi segnali, in caso di guasto al c.d.b., resteranno pertanto a via impedita.

- 3 - Quando manchi un circuito di binario relativo a un segnale di protezione, i treni saranno fatti avanzare mediante il segnale di chiamata. La disposizione a via libera di questo segnale avverrà nei nodi indicati al successivo punto 5.

Nelle stazioni di diramazione, ove i segnali di partenza siano sussidiati da un indicatore numerico di direzione, la accensione dell'indicatore si effettuerà anche in mancanza dei corrispondenti c.d.b., alle condizioni di cui al seguente punto 6.

- 4 - I tasti di soccorso dal dirigente (T_d), di cui alle Prescrizioni Tecniche Generali (cap. 15.05) e alla circolare n° 125 del 31/7/1943, saranno aboliti.

- 5 - Il segnale di chiamata sarà azionato in due nodi :

a) mantenendo le condizioni essenziali relative al segnale

- di protezione corrispondente;
b) escludendosi qualsiasi condizione.

Per l'accensione delle lampade del segnale e per la messa in moto del relé lampaggiatore (unico per tutti i segnali di chiamata) si userà un relé U per ogni direzione di arrivo (e, nel caso di stazioni con segnalatori numerici, di un U anche per ogni direzione di partenza) (v. fig. 4 e 5).

- 6 - Nel caso c) del precedente punto 5, il relé U si ecciterà sotto tutte le condizioni necessarie per disporre a via libera il corrispondente segnale di 1^a categoria, esclusi soltanto i circuiti di binario e il controllo delle luci che costituiscono il segnale di 1^a categoria medesimo. In particolare dovrà essere rovescia la leva di quest'ultimo segnale, dovrà essere eccitato il relé H e dovranno esistere i consensi richiesti dal segnale. Sull'eccitazione del relé U interverrà pure il tasto di binario (T_p) della detta leva, in posizione di premo, sicché sarà possibile spegnere in qualsiasi momento il segnale di chiamata, riportando il tasto in posizione normale (fig. 3 e 22).

- 7 - Nel caso b) del punto 5, il relé U si ecciterà senza condizioni e sotto l'azione di un tasto di emergenza (T_z) a disposizione del dirigente (fig. 3). Si avrà un tasto apposito per ogni direzione di arrivo. Negli impianti con cabine isolate i tasti di emergenza (T_z) saranno collegati nell'U.M. (fig. 15). Si avranno però dei tasti analoghi anche nelle cabine di manovra, in modo che per disporre a via libera il segnale di chiamata - escludendosi tutte le condizioni - sarà necessario; l'intervento sia del dirigente sia del C. Squadra deviatori.

I tasti di emergenza (T_z) saranno disposti su di un pannello, protetto da sportelli a vetri il quale sarà provvisto di serratura a chiave.

I tasti medesimi saranno collegati meccanicamente fra loro, in modo da permettere il rovesciamento di un solo tasto per volta. Essi saranno muniti di piombo ad aletta.

- 8 - Il relé U_0 , quando sia eccitato, farà squillare la suoneria Leopolder della corrispondente direzione (naturalmente ove questa suoneria esista) (fig. 6 e 18).

I tasti di emergenza (T_z), mentre permangono premuti, ar'oneranno un'apposita suoneria non tacitabile, disposta nel locale ove si ha il pannellino dei T_z , cioè in cabina e nello U.M. (fig. 7, 9 e 24).

Al disopra di ogni T_z si avrà una lampada che sarà accesa in condizioni normali, cioè quando il T_z sia normale e il relé U corrispondente sia diseccitato (fig. 2, 6, 11, 18 e 23).

Nelle cabine isolate, sulla detta lampadina se ne avrà un'altra, la quale ripeterà la posizione del relativo T_z del dirigente (fig. 14 e 21).

L'intervento dei tasti T_z sarà registrato sull'orologio registratore (fig. 8 e 25).

- 9 - Ogni tasto di emergenza interromperà, quando sia premuto, il circuito dell'elettromagnete della leva da segnale corrispondente, allo scopo di controffare che il tasto stesso sia normale, prima di riprendere le regolari operazioni dell'apparato (fig. 10).

Analogamente, nell'U.M., il tasto T_z interromperà l'elettromagnete della relativa leva di consenso (fig. 17).

Entrambi i tasti T_D e T_Z interromperanno il circuito dei somatori di binario V_0 , e, se questi mancano, la manovra del segnale, onde evitare che l'improvviso ripristinarsi di un c.d.b. guasto o di una condizione mancante, faccia disporre a via libera il segnale di protezione mentre è acceso il segnale di chiamata. (fig. 9).

Si allega il dis. S.148.

Pregasi confermare il ricevimento della presente.

IL CAPO DEL SERVIZIO
(Ramo Impianti Elettri 1)

F.to Ing. Fazio

