

293  
REPUBLICA ITALIANA

Roma, li 6/6/1952

MINISTERO DEI TRASPORTI  
FERROVIE DELLO STATO  
DIREZIONE GENERALE  
SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI

N°L.7bis/22/I/3/90010

CIRCOLARE N° 283

OGGETTO:

293  
A.C.E. con banchi di manovra  
tipo F.S. - Liberazione le-  
ve da segnale.

UFFICI I. E. S.

= T U T T I =

Allegati n° 1

La liberazione delle leve dei segnali di protezione viene normalmente effettuata sul penultimo circuito di binario interessato da deviatori dell'itinerario percorso. Questa regola la cui applicazione è soddisfacente nella maggioranza dei casi, non si presta a risolvere le esigenze di taluni impianti; essa infatti costituisce una soggezione per la trasmissione sollecitata di un successivo consenso di blocco, nel caso di stazioni dotate di binario di ricevimento di ampiezza insufficiente a contenere treni lunghi e non rappresenta una soluzione atta a conciliare le esigenze di snellezza e di sicurezza dell'esercizio, nel caso in cui sul tratto di binario di normale stazionamento si trovino deviatori.

I dispositivi di bloccamento e di liberazione, che in questi casi devono essere adottati, sono riprodotti nelle cinque figure del disegno allegato, le quali si riferiscono rispettivamente agli esempi tipici qui appresso indicati:

- 1.- liberazione anticipata della leva del segnale di protezione nel caso di un apparato munito di leve indicatrici;
- 2.- liberazione anticipata della leva del segnale di protezione nel caso di un apparato privo di leve indicatrici;
- 3.- liberazione posticipata della leva di un deviatore;
- 4.- liberazione anticipata della leva del segnale di protezione e liberazione posticipata delle leve da deviatore;
- 5.- liberazione posticipata della leva del segnale di protezione

Nella figura 1 è stato previsto di effettuare la liberazione della leva 2 sul c.d.b. 4 e di tenere bloccato l'itinerario mediante le leve indicatrici, le quali, a tale scopo, sono munite di elettromagnete, avente la funzione di permettere la liberazione dell'itinerario secondo la regola consueta, cioè sul penultimo c.d.b. contenente scambi.

Anche nel caso della figura 2 la liberazione della leva del segnale di protezione avviene sul primo c.d.b. a valle del segnale di protezione; in questo caso però è prevista la liberazione elastica dell'itinerario mediante i relè di bloccamento bi, i quali intervengono sui circuiti degli elettromagneti delle leve degli scambi, in aggiunta ai c.d.b. d'immobilizzazione.

Il controllo del regolare funzionamento del dispositivo, cioè della diseccitazione dei relè di bloccamento, viene eseguito sul circuito di manovra del segnale di protezione.

Nelle figure 3, 4 e 5 sono indicate le soluzioni da adottare quando sul tratto di binario di normale stazionamento esiste un deviatoio.

Nella figura 3 si è previsto il caso generale in cui non interessi di avere una liberazione anticipata della leva del segnale di protezione e pertanto la liberazione della leva 2 avviene sul penultimo c.d.b. contenente scambi della zona di ingresso, mentre la leva da deviatoio della comunicazione 4 resta legata dal relè di bloccamento; invece nella figura 4 si è prevista anche la liberazione anticipata della leva del segnale di protezione.

Lo schema della figura 5 dovrà essere adottato qualora il deviatoio, esistente nella zona di binario di normale stazionamento, immetta a binario di scalo, a cui deve potersi accedere in manovra, anche quando il treno non ha liberato il c.d.b. di stazionamento. In questo caso la liberazione della leva da segnale resta impedita fino a che il treno non abbia effettuato l'occupazione del c.d.b. di immobilizzazione del deviatoio 4.

Negli impianti in cui verranno adottati i relè di bloccamento bi, illustrati nei capoversi precedenti, dovrà prevedersi l'impiego di appositi tasti di soccorso, da situarsi sul pannello secondario come indicato nella figura 4 - Ogni tasto sarà sussidiato da una lampada che, accesa, ripetere lo stato di diseccitazione del relè di bloccamento relativo; le singole lampade saranno collegate graficamente per facilitare l'individuazione, da parte del Dirigente, del tasto da impiegarsi a secondo delle necessità.

I dispositivi descritti verranno adottati, quando se ne manifesti l'opportunità, negli impianti di nuova costruzione e potranno essere applicati anche in quegli impianti esistenti per i quali sia riconosciuta l'effettiva necessità di modificare il sistema attuale. In ogni caso la questione dovrà essere preliminarmente esaminata con la locale Sezione Movimento.

IL CAPO DEL SERVIZIO  
(Ramo Impianti Elettrici)

F/to Donati

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100