

OK 1 G I N 4 C E
MINISTERO DEI TRASPORTI
AZIENDA AUTONOMA DELLE FERROVIE DELLO STATO
DIREZIONE GENERALE
SERVIZIO IMPIANTI ELETTRICI

7/63
Roma, li 1 giugno 1963
n. I.E.5/4/42816

Oggetto:

Liberazione istrumenti
blocco F.S.

Alleg.n.1 (schema I $\frac{0}{I}$ 110)

C I R C O L A R E n° 862

DIVISIONI IMPIANTI ELETTRICI

T U T T E

Questa Sede ha riesaminato la funzione delle diverse condizioni richieste per la liberazione degli istrumenti di blocco, nell'intento di addivenire, per quanto possibile, ad una loro semplificazione onde ridurre le cause di mancata liberazione della maniglia Mc.

A seguito di tale riesame, si è deciso di far dipendere la liberazione degli istrumenti di blocco dalle sole condizioni riconosciute indispensabili, e cioè: dal pedale e dal c.d.b. che lo contiene. Saranno così escluse le altre che sono più propriamente pertinenti alla liberazione delle leve dei segnali, più precisamente: i controlli di normalità dei segnali di protezione (che rimangono naturalmente determinanti per la concessione del consenso, condizioni K) ed i circuiti di binario in successione a quello del pedale, che hanno la funzione di ritardare la liberazione delle leve dei segnali sul penultimo o sull'ultimo c.d.b. contenente scambi.

Nello stesso intento, si è pure deciso di modificare le condizioni di liberazione della maniglia Mc a stazione disabilitata, nel senso di mantenere efficace il solo pedale di ingresso e di ritardare la liberazione della sezione fino ad

./.

oltre il segnale di partenza, così come deve essere con tale modalità di esercizio, inserendo in aggiunta al c.d.b. del pedale la serie dei c.d.b. fino a quello di liberazione della leva da segnale di partenza. Ciò ovviamente potrà essere fatto sempre che siano circuitati i binari di corsa, circuitazione per altro che è già in atto negli apparati centrali elettrici e che deve essere eseguita negli altri impianti come da disposizioni impartite con circolare n° 765 I.E.5/2/G/59715 del 26 Luglio 1962.

Con l'occasione si sono studiate altre varianti circuitate, che concernono:

- la soppressione sul circuito del relè I della connessione che consente all'atto del rovesciamento della leva da segnale di saggiare lo stato di riposo del pedale, in quanto tale verifica viene affidata esclusivamente alla fase di eccitazione dell'elettromagnete di immobilizzazione, adottando sul circuito di esso la doppia interruzione per la condizione relativa di pedale;
- l'aggiunta sul quadro luminoso di apposita ripetizione ottica del funzionamento dei pedali.

Tutte le varianti e le migliorie sopra descritte sono precisate negli schemi I $\frac{0}{1}$ 110 relativi agli apparati centrali elettrici con banco di manovra F.S. a comando individuale di stazione su linea a semplice binario.

Per l'attuazione delle stesse negli altri impianti (bivi e stazioni con apparati a leve ed a pulsanti su linee a semplice e doppio binario) si dovranno seguire criteri analoghi.

Resta inteso che le semplificazioni delle condizioni di liberazione del blocco dovranno essere comunque attuate, mentre le rimanenti modifiche dovranno di massima essere prese in considerazione solo nell'occasione della costruzione

o del radicale rifacimento di impianti.

Si prega accusare ricevimento della presente.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO

y *letw*