

Roma, li 6-3-1964

C I R C O L A R E I.E.43(841/ 811-814-815)

Oggetto:

Sistemazione degli impianti
di sicurezza per riduzione a
semplice binario di un tratto
di linea a doppio.
(O.S. 64/1961)

All. : 7

DIVISIONI IMPIANTI ELETTRICI

T U T T E

p.c.SERVIZIO MOVIMENTO

S E D E

" " SERVIZIO MATERIALE E TRAZIONE

FIRENZE

" " SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI

S E D E

Con lettera circolare I.E.841/7047 - M.132.361/121-17-15 (27) del 30 gennaio 1964 sono state definite alcune modifiche ai dispositivi di sicurezza previsti dalla circolare n. 819 del 13.12.1962, da attuare nella sistemazione degli impianti per riduzione a semplice binario di un tratto di linea a doppio (O.S.64), allo scopo di agevolare i movimenti di treni materiali e di carrelli di armamento tra la stazione e la zona di lavoro del binario interrotto.

./.

La presente circolare deve essere distribuita alle sotto elencate unità e categorie di personale.

Unità Centrali	Unità periferiche	Categorie di personale
-Ufficio 8° -Sez.Uff.8°	- Sezioni 2 ^e - Reparti sezionali sezioni 2 ^e	- Personale direttivo - Prime due qualifiche del personale di concetto

Si fa ora seguito con l'invio della serie degli schemi SAP.8 a+g modificati in conformità, serie che sostituisce quella trasmessa con la circolare su richiamata.

Come risulta dagli schemi stessi, è stato anche rielaborata l'impostazione dello studio dei provvedimenti necessari per la sistemazione degli impianti di sicurezza nella circostanza che si considera.

Infatti, fermi restando i criteri informativi della circolare su richiamata, e cioè di mantenere immutato per quanto possibile l'impianto esistente specialmente per la parte di cabina e di unificare le aggiunte e le modifiche re se necessarie per la nuova situazione di armamento in modo da renderle valide per ogni tipo di impianto di sicurezza e di apparati centrali, sono state introdotte alcune semplificazioni nei collegamenti tra i deviatori del dispositivo di armamento di passaggio tra il semplice e il doppio binario ed i segnali, semplificazioni che ad un tempo consentono la risoluzione con gli stessi dispositivi di un maggior numero di casi.

Ciò premesso, si illustrano qui di seguito le caratteristiche del nuovo studio, riepilogando per chiarezza anche quelle rimaste invariate.

- 1) I deviatori della comunicazione di passaggio tra il doppio e il semplice binario, che di regola sarà in uscita, sono resi indipendenti tra loro, in modo che per i movimenti di treno sia necessaria la manovra del solo scambio che immette sul binario rimasto in esercizio. L'altro deviatore è invece collegato con la scarpa fermacarri da applicare all'inizio del binario interrotto, in modo da isolare la zona di lavoro della stazione.
- 2) I deviatori di cui al punto 1, se già esistenti, dovranno essere preventivamente slacciati dall'Apparato Centrale

o dall'impianto di sicurezza. Essi comunque dovranno essere assicurati con fermascambi a chiave, completi di controllo di efficienza. (E' ovvio che i fermascambi in questione, nel caso di deviatori non centralizzati, dovranno essere di marca diversa da quella preesistente).

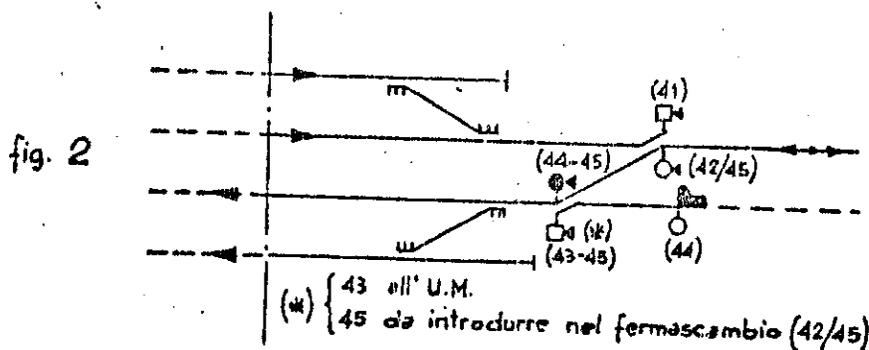
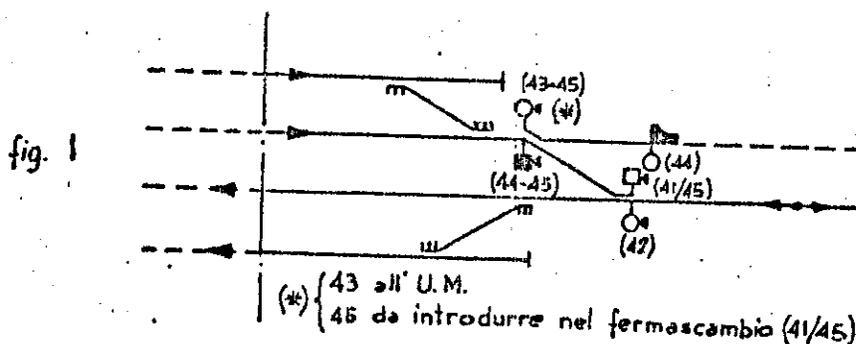
Analogamente si dovrà operare per i deviatori della eventuale comunicazione tra i binari di corsa, che per la nuova situazione di esercizio dovrà essere utilizzata solo per il ramo normale (V. disegni SAp8 d-f).

- 3) Dovranno essere mantenuti i collegamenti di incompatibilità realizzati nell'impianto per i diversi itinerari, compresi quelli attuati attraverso i deviatori slacciati. Per soddisfare tale condizione fondamentale si dovranno adottare i provvedimenti di seguito indicati.
- Impianti di sicurezza con banchi A.D.M. - Dovrà essere sempre utilizzata per la costituzione degli itinerari la sola chiave che assicurava la comunicazione slacciata in posizione normale, introducendola, a seconda dei casi, nella corrispondente serratura del banco od in quella relativa alla chiave che assicurava la comunicazione in posizione rovescia. Di conseguenza, per quest'ultima serratura la marca della chiave dovrà essere resa uguale a quella della chiave normale con opportuna sostituzione delle piastrine.
 - Apparati centrali elettrici - La comunicazione slacciata sarà simulata in cabina con un combinatore bloccabile allo scopo di fornire il controllo fittizio di posizione e, quindi, di rendere possibile la manovra della leva relativa.
- 4) I nuovi collegamenti di incompatibilità conseguenti all'esercizio a semplice binario saranno ottenuti, per il tramite della chiave di risulta dai fermascambi a chiave che assicurano nelle due posizioni il deviatoio che insiste sul binario in esercizio, mediante combinatori a chiavi non bloccabili, distinti

per itinerario, ma senza discriminazione del senso di marcia (V. sui disegni combinatori (41)' e (42)').

- 5) Il collegamento del dispositivo di isolamento della zona di lavoro (scarpa fermacarri e deviatore con essa collegato) e della comunicazione eventuale da utilizzare solo per il ramo normale (V. punto 2) con i segnali interessati sarà attuato per mezzo di combinatori a chiave ugualmente non bloccabili e distinti per ente (V. combinatori a chiave (43)' e (47)').
- 6) I dispositivi di sicurezza relativi al dispositivo di armamento di passaggio tra il doppio e il semplice binario e la scarpa fermacarri sono congegnati in modo da consentire le due seguenti situazioni di esercizio.

- a) La zona di lavoro è isolata dalla stazione: tutti i movimenti di treno dal lato del semplice binario sono possibili solo a condizione che sia effettivo l'isolamento stesso (chiave 43 nell'U.M.) - (V. figg. 1-2).



./.

- 7) Se necessario, le chiavi di risulta dai fermadeviatoi saranno tutte trasmesse a distanza nell'U.M. mediante coppie di trasmettichiave. I trasmettichiave esterni verranno sistemati per quanto possibile nell'immediata prossimità del deviatoio da manovrare.
- 8) Con i provvedimenti sopra precisati non risulteranno soddisfatti i seguenti collegamenti che sono richiesti dal nuovo dispositivo di armamento:
- i collegamenti di incompatibilità tra gli organi di comando dei segnali di protezione e di partenza dal lato del semplice binario e tra quelli dei segnali di protezione per gli itinerari che si potevano costituire contemporaneamente nella situazione di impianto preesistente, fermo restando che le incompatibilità tra i segnali stessi sono soddisfatte tramite i combinatori a chiave dell'Ufficio Movimento;
 - i collegamenti di uscita per il segnale di chiamata dal lato del doppio binario, quando sia attivato con tasto Tb;
 - i collegamenti laterali rispetto ai binari attigui a quello di circolazione a semplice binario, solo però quando la zona di lavoro è isolata dalla stazione.

Naturalmente per tale situazione, così come per il fatto che i collegamenti di cui ai punti 4 e 5 non sono bloccabili, dovranno essere concordate opportune norme di esercizio d'intesa con le Divisioni Movimento.

- 9) Sul lato del semplice binario si dovrà inserire il collegamento meccanico tra le maniglie dell'istrumento di blocco.

Circa l'attuazione della sistemazione illustrata, si fa presente che la stessa è applicabile agendo esclusivamente sulle morsettiere di cabina di allacciamento dei cavi nelle stazioni che non siano di diramazione dal lato del binario interrotto e che siano su linee esercite col blocco elettrico manuale.

Invece per le stazioni di diramazione, e per le scie partenze, le condizioni risultanti dagli schemi dovranno essere inserite nel seguente modo:

- apparatati a leve individuali ed a leve di itinerario, sul ramo del circuito di manovra del segnale che caratterizza il binario di partenza e la destinazione;
- apparatati a comando d'itinerario del tipo a pulsanti, sul circuito del relè E, all'origine del ramo relativo alla direzione per la quale deve essere attuato l'esercizio a semplice binario.

Nel caso di linee con blocco automatico, dovrà poi essere previsto il blocco elettrico manuale, per entrambi i sensi, e quindi dovranno essere realizzate le condizioni richieste per detto sistema.

Si richiama l'attenzione delle Divisioni in indirizzo sulla necessità che il progetto esecutivo della sistemazione degli impianti per il loro adeguamento all'esercizio a semplice binario sia corredato della tabella delle condizioni di incompatibilità del complesso dell'impianto.

Si rammenta infine che l'impianto modificato sia per passare alla fase operativa a semplice binario che per ripristinare la situazione esistente per l'esercizio a doppio dovrà essere sottoposto alle verifiche di cui all'O.S. n°53.1958

La presente sostituisce la circolare n.819 del 13/12/6

Si prega confermare.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO
IMPIANTI ELETTRICI