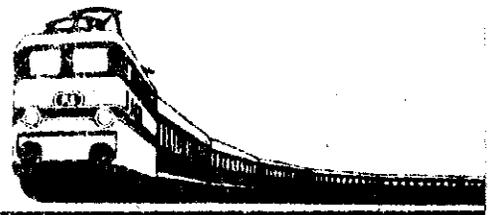




AZIENDA AUTONOMA FERROVIE DELLO STATO



4-75

DIREZIONE GENERALE

SERVIZIO IMPIANTI ELETTRICI

Roma, 7 APR. 1975

UFFICI IMPIANTI ELETTRICI

TUTTI

UFFICIO COLLAUDI

MILANO - BOLOGNA

Circolare I.E. n° 208/541

Schemi ACEI I $\frac{0}{16}$ e unità.

All.: n° 16

Con le circolari I.E. n° 202 (541/815) dell'1/X/1974 e I.E. n° 203 (541/889) del 5/X/1974 venivano comunicate a co desti Uffici alcune varianti agli schemi I $\frac{0}{16}$ 110 relativi agli impianti ACEI e le conseguenti varianti $\frac{16}{16}$ agli schemi di alcune unità.

Detti schemi sono stati ulteriormente elaborati da que sto Servizio in relazione anche ad alcune richieste avanzate dai Servizi Movimento e Trazione.

Si inviano pertanto in allegato:

- per l'I- $\frac{0}{16}$ 110, degli stralci delle modifiche che codesti Uffici dovranno provvedere ad apportare sui lucidi;
- per le unità UP1, UP2, UP3bis, UP4 le copie riproducibili che sostituiscono quelle inviate con la citata circolare.

Le modifiche apportate sono descritte di seguito.

A - SCHEMI $\frac{0}{16}$ 110

Tavola 110 b: circuiti relè V, E (v. all. n° 1).

Sui circuiti dei relè Vd2 e Vs5:

- sono stati inseriti i soli controlli di via impedita della luce alta anzichè i relè K/75 e K/120, che contenevano anche il

./.



818

2.

controllo di illuminazione, in quanto la fulminazione della lampada della luce alta avrebbe determinato un diverso comportamento dell'apparato in caso di comando di itinerari su binari di corretto tracciato o di deviata;

- i relè SdSI e SsI sono stati sostituiti con i relè di manovra dei segnali di partenza mSL e mSEI, in quanto questi ultimi sentono anche la condizione di blocco libero. Con tale condizione, in caso di fulminazione della lampada della luce alta, si ha la garanzia: sia del bloccamento dell'itinerario di partenza sia della libertà della prima sezione di blocco a valle del segnale di partenza.

Tavola 110c: circuiti dei relè di bloccamento (v. all. n.2)

- sui relè Apd2 e Aps5 i controlli di via impedita della luce alta dei segnali di protezione, vengono realizzati attraverso i contatti dei ripetuti dei relè principali di controllo (v. all. n° 3; Tavola 110d).

Tavola 110d: circuiti di manovra e controllo dei segnali (v.all.3)

- sono stati introdotti, per mancanza di contatti, i ripetuti dei relè principali di controllo della luce alta dei segnali di protezione B ed M.
- Sul circuito del relè M (v), di manovra al verde del segnale di avviso A, i contatti del relè mSA (v), che (v. all.n° 4) è stato abolito, sono stati sostituiti con i contatti alti del relè KIId/180, in quanto con tale condizione si può ottenere ugualmente, in caso di distanza ridotta tra i segnali di protezione e di partenza, la manovra al verde dell'avviso quando il segnale di partenza sia a via libera con codice 180 tra protezione e avviso per azionamento della chiave R1.

Tavola 110e: circuiti per il blocco automatico a correnti codificate e per la codificazione dei binari di corretto tracciato (v.all.n° 4).

- Come già detto nel punto precedente è stato abolito il relè mSA (v) e sono stati inseriti i contatti della chiave di degradazione del codice direttamente sul relè K2d/270.
- In parallelo ai contatti dei relè mSBI e msBII, msMI e mSMII, sui circuiti dei relè K2d/75 e K5s/75, è stato aggiunto un ramo contenente i contatti dei relè Ud2 e Us5 e delle levette Tz2 e Tz5.

./.



818

3.

Questa modifica si è resa necessaria per evitare una disalimentazione improvvisa del circuito di binario, già alimentato con codice 75, all'atto della formazione dell'itinerario, nel caso di un treno fermo al segnale di protezione spento, e con segnale di chiamata attivato in TB.

In parallelo ai contatti dei relè mSL e mSEI, sui circuiti dei relè KIId/75 e KIs/75, è stato aggiunto un ulteriore ramo contenente i contatti dei relè UdII e UsI, per ragioni analoghe a quelle del punto precedente.

Si fa comunque presente che, non avendo il Servizio Movimento ancora valutato definitivamente la validità del dispositivo ai fini dell'esercizio, per il momento, detta maglia, nei nuovi impianti dovrà essere filata ma non collegata nei punti a e b, come indicato negli allegati 4/1 e 4/2. Negli impianti nei quali essa risulta già realizzata, anche se incompleta, la si dovrà scollegare con lo stesso criterio.

- E' stato istituito il relè KIs/120 per fare in modo che i treni che debbono essere istradati verso il punto 3 (direzione nella quale non è previsto il blocco automatico a correnti codificate) captino, sullo stazionamento, il codice 120 in modo da agevolare le operazioni di disattivazione delle apparecchiature di segnalamento in locomotiva. Conseguentemente è stato modificato il circuito del CPRI.

Tavola 110f: circuiti delle indicazioni sul Q.L. (v. all. n° 5)

- Sugli annunci treni AT2 e AT5 i contatti dei relè Sd2 e Ss5 sono stati sostituiti con contatti dei relè Rd2 e Rs5 allo scopo di rendere disponibili contatti dei relè S per il circuito di manovra del relè schermo di una eventuale terza luce di un segnale, come previsto dallo schema V150.

B - UNITA'

Le modifiche ivi apportate sono in dipendenza di quelle indicate per gli schemi.

Le varianti agli schemi di cui alla presente circolare dovranno essere adottate per i nuovi impianti e solo nel caso di modifiche sostanziali a quelli in esercizio.

Pregasi confermare il ricevimento della presente circolare.

D'ordine del
Direttore del Servizio