

FERROVIE DELLO STATO
SERVIZIO IMPIANTI ELETTRICI

CIRCOLARE tipo di pubblicazione	IE.n. sigla	253 progressivo	815 argomenti
540 unità mittente		26/11/1979 data	

25-79

Oggetto: Impianti ACEI di tipo semplificato.

Schemi I $\frac{0}{19}$ ed I $\frac{0}{20}$.

- allegati: n.4 copie di cui 2 riproducibili -

PREMESSA

Con Circolare I.E.249/815 del 15 giugno 1979 sono stati trasmessi gli schemi I $\frac{0}{18}$ ed I $\frac{0}{19}$ relativi ad impianti di apparati centrali elettrici ad itinerari di tipo semplificato, validi per stazioni di limitata importanza su linee a semplice binario.

Successivamente a tale data il Servizio Movimento ha fornito nuove indicazioni circa le modalità di esercizio degli impianti telecomandati e pertanto sono state apportate alcune modifiche allo schema I $\frac{0}{19}$; contemporaneamente è stato messo a punto lo schema I $\frac{0}{20}$, che si riferisce ad ACEI di tipo semplificato, telecomandati, per i quali non è previsto

./.

DISTRIBUZIONE - La presente deve essere distribuita alle Unità e Gruppi di personale qui indicati. Tutte le Unità destinatarie del Servizio Impianti Elettrici hanno l'obbligo di curare la conservazione della circolare fra le documentazioni di carattere permanente.				
UNITA' DEL SERVIZIO IMPIANTI ELETTRICI			ALTRE UNITA'	
UNITA' DELLA SEDE CENTRALE	UNITA' PERIFERICHE	GRUPPI DI PERSONALE	UNITA' DELLA SEDE CENTRALE	UNITA' PERIFERICHE
Div. 51 " 52 " 53	Uff. IE Comp.li " Collaudi MI " " NA " Spec.DD.ma Off.AC. MI " TE BO	- DIRIGENTI - DIRETTIVI - Pers.Tecnico di concetto degli Uffici - Dirig.Tecnici		

il regime di presenziamento da parte del personale del Servizio Movimento.

La nuova versione dello schema I $\frac{0}{19}$ e lo schema I $\frac{0}{20}$ vengono trasmessi in allegato alla presente Circolare.

- Schema I $\frac{0}{19}$ modificato -

Le principali varianti apportate allo schema I $\frac{0}{19}$ sono di seguito descritte:

- i pulsanti di comando degli itinerari di partenza, da utilizzarsi da parte del Capo treno, nel caso di guasto del telecomando, sono stati raggruppati in un unico pannello, distinto per binario ubicato sul marciapiedi in corrispondenza dell'asse del F.V., anzichè sui sostegni dei segnali di partenza;
- il tasto di liberazione artificiale dell'eventuale blocco elettrico contaassi (TlBca) è stato ubicato sul Q.L. in corrispondenza alla ripetizione dello stato di libero ed occupato della sezione di blocco alla quale si riferisce;
- tutte le segnalazioni ottiche ed acustiche del Q.L. e del banco di manovra sono rese attive con l'azionamento dell'apposito tasto Acc;
- è stato introdotto un nuovo tasto Acc.Linea il quale realizza l'accensione delle sole ripetizioni ottiche relative alle condizioni di linea e precisamente :
 - stato di libero ed occupato delle sezioni di blocco adiacenti alla stazione;
 - consensi di chiusura di eventuali P.G., P.L. di linea;
 - allarmi tipo A di eventuali P.L.A.;
 - c.e.f. dello scambio di innesto ad eventuale raccordo in piena linea.

- il dispositivo di annuncio treni è stato modificato affidando tale funzione ad un pedale e l'operatività del dispositivo è stata condizionata alla esistenza della presa di senso del blocco; in tal modo l'annuncio treni e di conseguenza il comando automatico di itinerario, che si verifica in regime di guasto telecomando, diviene operativo solo per movimenti di treno;
- sono state eliminate le particolari condizioni di bloccamento previste per la protezione dei viaggiatori che utilizzano gli attraversamenti a raso nelle stazioni prive di sottopassaggio; la soluzione del problema è tuttora all'esame dei Servizi interessati;
- è stato deciso di togliere le condizioni di tipo temporaneo dai circuiti di controllo del percorso (relè E) in modo da ottenere il bloccamento del punto di origine, anche in mancanza di dette condizioni, le quali sono state inserite direttamente tra le condizioni di manovra a via libera del segnale;
- tale ultima modifica ha reso necessario prevedere un comando a distanza per la liberazione artificiale del punto di origine. Tale intervento, sempre soggetto a temporizzazione di cinque minuti, può essere eseguito dal DCO con modalità diverse a seconda che ci si trovi in uno o nell'altro dei seguenti casi :
 - distruzione del comando per modifica di itinerario;
 - mancata liberazione del punto di origine per guasto dell'apparato.

Nel primo caso la liberazione artificiale avverrà con l'annullamento del comando di itinerario seguito dal comando di disposizione a via impedita del relativo segnale.

Nel secondo caso dovrà essere impartito il particolare comando di liberazione artificiale, insieme a quello di disposizione a via impedita del segnale;

per i P.L. manovrati dalla stazione è stato previsto, qualora si verifichi un guasto al sistema di chiusura delle barriere, che l'agente incaricato del presenziamento, dopo aver provveduto alla protezione dell'attraversamento, possa concedere un particolare consenso che permette la disposizione a via libera dei segnali anche in mancanza del controllo di chiusura delle barriere.

Si fa infine notare che i circuiti relativi alla disabilitazione dell'impianto compaiono a tratteggio in quanto non sono normalmente da prevedersi.

Lo schema I $\frac{0}{19}$ che si trasmette con la presente annulla e sostituisce quello precedentemente diramato con la circolare IE 249/815 del 16 giugno 1979.

- Schema I $\frac{0}{20}$ -

Tale schema è da adottarsi per impianti particolarmente semplici (di regola non più di due binari di circolazione) su linee a scarso traffico, qualora si possa escludere la possibilità di esercizio con dirigenza locale. Pertanto non è previsto il tradizionale banco di comando con annesso quadro luminoso, bensì un semplice pannello di comando, costituito da un quadro topografico sul quale sono installati oltre ad un eventuale tasto di liberazione artificiale del Blocco elettrico contaassi, le seguenti ripetizioni ottiche, relative alle

condizioni di linea, da utilizzarsi dal Capo Treno solo in caso di particolari guasti:

- stato di libero ed occupato delle sezioni di blocco adiacenti alla stazione;
- ripetizione dei consensi di chiusura di eventuali P.G.P.L. di linea;
- ripetizione degli allarmi tipo A di eventuali P.L.A.;
- ripetizione del c.e.f. del fermascambio che assicura in posizione normale lo scambio di innesto ad un eventuale raccordo in piena linea.

I circuiti ricalcano di massima quelli previsti per lo schema I $\frac{0}{19}$. Sono state realizzate ulteriori semplificazioni sopprimendo i circuiti dei relè di risposta e inserendo le condizioni in essi comprese sui circuiti di controllo del percorso.

E' stato inoltre escluso il comando singolo dei deviatori da parte del DCO e pertanto l'eventuale manovra in telecomando di un deviatore potrà essere ottenuta effettuando un comando di itinerario dopo aver impartito il comando che impone il mantenimento a via impedita del corrispondente segnale.

Si prega di confermare il ricevimento della presente circolare.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO
IMPIANTI ELETTRICI

M. M.