

~~SECRET~~
FERROVIE DELLO STATO
DIREZIONE GENERALE
o o o o o

Roma, 6 febbraio 1980

M.231/2/12.1

Servizio Movimento

IE.5113/4892

Servizio Impianti elettrici

4-80

UFFICI MOVIMENTO COMP.LI

TUTTI

UFFICI IMPIANTI ELETTRICI COMP.LI

TUTTI

OGGETTO: Uso del tasto Tf.

A seguito di quesiti pervenuti in merito all'oggetto, ed in particolare alle cautele da adottarsi dopo l'uso del tasto Tf in un A.C.E., si forniscono le seguenti precisazioni.

Come é noto il tasto Tf del banco A.C.E. consente di superare la posizione di attesa controllo e quindi portare a fine corsa (normale o rovescia) una leva da deviatore, quando, non essendo stato possibile completare la manovra precedente perché non é pervenuto il controllo di posizione del deviatore o per guasto dell'apparato, si rinuncia alla manovra stessa.

L'azione del tasto Tf é efficace sempreché si ottenga il controllo elettrico della posizione che, con l'uso del tasto stesso, si intende raggiungere.

Tuttavia, in base alla struttura degli schemi elettrici dell'A.C.E., tale controllo elettrico del deviatore, non pervenuto a seguito di regolare manovra, ma per ritorno della relativa leva di comando alla posizione di partenza, non può ritenersi valido ad assicurare l'effettiva posizione dell'ente di piazzale in quanto può escludersi, in questa circostanza, l'eventualità che il relé di controllo del deviatore sia rimasto nella posizione corrispondente a quella di partenza della leva né può assicurarsi l'integrità delle tiranterie di manovra e di controllo della cassa di manovra.

E' per questi motivi che la normativa in vigore (I.E.A.C.-Libro III-Sez.3^a-Art.19-Par.11) prescrive che prima di spiombare il tasto Tf il deviatore dovrà accertarsi che il deviatore e la relativa manovra siano integri, e che il deviatore stesso si trovi nella posizione corrispondente a quella in cui si vuole portare la leva e dovrà inoltre provvedere ad assicurare il deviatore, quando debba essere impegnato di punta dai treni, con fermascambio a morsa e cuneo (o distanziatore).

Per quanto riguarda la limitazione di velocità a 30 Km/ora sugli scambi in questione, essa deriva dall'applicazione dei fermascambi a

./.

morsa - a norma del Cap.I par.1 delle relative norme d'uso allegato all'I.S.D. -, dovendosi ritenere, nelle circostanze di cui trattasi, inefficiente l'apparecchio normale di fermascambiatore del deviatore, in quanto il relativo controllo elettrico, pur essendo presente sul banco di manovra, non può considerarsi regolare.

Da quanto sopra si evince che il tasto Tf ha unicamente lo scopo di portare, nelle circostanze sopradescritte, a fine corsa una leva da deviatore che altrimenti resterebbe in posizione incerta e non consentirebbe il rovesciamento della leva da itinerario (o della leva da segnale) impedendo così a quest'ultima di realizzare il bloccamento delle altre leve del banco e quindi di stabilire i collegamenti di sicurezza previsti dalla serratura meccanica.

Pertanto anche se il movimento del treno potrà avvenire con segnali disposti a via libera, tale fatto assicura la presenza di tutte le condizioni di sicurezza previste dall'apparato ad eccezione di quelle relative al deviatore difettoso per il quale dovranno essere adottati gli idonei provvedimenti sostitutivi (accertamenti sul piazzale, applicazione di fermascambio a morsa e limitazione di velocità a 30 Km/ora).

Si prega di fornire le occorrenti delucidazioni in merito al dipendente personale interessato e di confermare ai rispettivi Servizi.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO
IMPIANTI ELETTRICI

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO
MOVIMENTO