

FERROVIE DELLO STATO
SERVIZIO IMPIANTI ELETTRICI

CIRCOLARE tipo di pubblicazione	I.E. sigla	385 prog.	815 argom.
5.31 unità emittente		20.12.1985 data	

Visto, ai sensi della Circolare n.P.OM.1.3/609 del 9 gennaio 1980.

IL CAPO DELL'UFFICIO *Rino*

24/85

Oggetto : Sezionamento intermedio in stazione su linee a doppio binario attrezzate con BA reversibile. -

Allegati: n° 5

Con la lettera a tre firme IE.411/511/44200/513.4-M.221.121.1.ACEI/107-L.4.11/134527/19 del 28/10/1981, allo scopo di consentire il pieno sfruttamento delle possibilità offerte dai dispositivi di armamento con i conseguenti benefici per la regolarità della circolazione in caso di lavori in stazione, fu stabilito di realizzare nell'ambito delle stazioni su linee a doppio binario dotate di impianti di blocco automatico reversibile opportuni sezionamenti intermedi delle condutture di contatto dei binari di corsa.

Nell'occasione, per limitare al minimo il rischio di sfavorevoli conseguenze economiche e di esercizio per indebiti erronei istradamenti verso la zona disalimentata, fu anche ritenuto conveniente prevedere un collegamento in apparato tra una chiave associata alla singola zona elettrica e i segnali relativi a movimenti interessati dalla disalimentazione.

.../...

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
Uff. 5° Uff. 7° Uff. Prog. IS Uff. Coll. MI Div. Rev. Prog. IS Off. TE BO	Uff. Compartimentali Div. Tecniche, EL Sez. IS, EL, Compart. Rep. IS, EL, Compart. Zone IS, UNIP.	Dirigenti Direttivi Capi Reparto Capi Zona	U.S. 1° U.S. 2° U.S. 3° U.S. 4° U.S. 5°	

Si stabiliscono ora i criteri di realizzazione del collegamento in discorso e si trasmettono i seguenti schemi di principio relativi ad apparati elettrici con comando ad itinerari senza segnalamento di manovra :

I 0/16 100 II serie - Piano schematico,

I 0/16 101 II serie - Tabella delle condizioni

I 0/16 110b II serie - Relè V-E-EV

I 0/16 110 c/1 II serie - Relè di bloccamento e di disabilitazione

e lo schema

SAP20 - Apparati centrali elettrici con comando ad itinerari con segnalamento di manovra - Collegamenti di inibizione per disalimentazione zone T.E.

- Criteri di realizzazione del collegamento -

Per ogni zona TE sarà prevista una chiave la cui estrazione da una serratura provocherà l'istituzione in apparato delle opportune inibizioni. L'accensione di una lampada associata all'estrazione della chiave varrà conferma di istituzione dei vincoli.

La chiave dovrà essere custodita dal D.M. fino alla comunicazione da parte del personale I.E. della regolare rialimentazione della linea di contatto. Resteranno invariate le norme comuni relative a tutti gli altri rapporti tra il personale del Movimento e quello dei Servizi tecnici e quelle relative alle protezioni dei binari disalimentati e/o esclusi dalla circolazione.

Eventuali movimenti di treno con trazione termica che dovessero impegnare tratti di binario compresi nella zona disalimentata, e ovviamente non interrotti alla circolazione, potranno essere effettuati ricorrendo in ogni caso al tasto Tb.

Invece, eventuali movimenti di manovra con trazione termica che interessassero sezionamenti tra zone diverse potranno essere consentiti, con segnale basso a via libera, mediante l'azionamento di un apposito tasto, unico nei piccoli impianti e distinto per zone di piazzale nei medi e grandi impianti.

In conseguenza dell'impostazione concettuale del collegamento, finalizzato esclusivamente alla protezione dei sezionamenti interni di stazione, l'interdizione per disalimentazione TE non sarà mai operante per movimenti che si esauriscono all'interno di una stessa zona e nei casi di movimenti che avvengano tra

./.

una zona elettrica confinante con una linea diramata a trazione termica e la linea stessa. In quest'ultimo caso, quindi, i movimenti di treni avvengono normalmente con segnali a via libera.

- Principali modifiche apportate agli schemi -

Nello schema IO/16-100 è stato inserito lo schema di alimentazione della stazione che evidenzia 5 zone elettriche; la linea diramata è stata supposta a trazione termica. Sul banco di manovra sono state aggiunte 5 levette con chiave yale distinte per zona di alimentazione.

Nella tabella delle condizioni (IO/16-101) è stata inserita una nuova colonna in cui sono indicate le chiavi di zona richieste normali per la formazione dei singoli itinerari.

Sui relè V (tav. IO/16-110b) sono stati inseriti contatti dei relè di chiave. L'inserimento sulla rete dei V consente il superamento della condizione eventualmente mancante con lo azionamento del tasto Tb e, quindi, il bloccamento dell'itinerario, come già disposto con la lettera già citata del 28/10/1981.

In fondo alla stessa tavola 110b sono stati aggiunti i circuiti dei relè stabilizzati ripetitori delle chiavi, le lampade di ripetizione e i collegamenti all'orologio registratore.

Nello schema S Ap 20 sono state illustrate le soluzioni da adottare in presenza di segnalamento di manovra. Sono state create due reti topografiche impostate sui relè m e specializzate per senso di marcia che alimentano relè Te, normalmente eccitati. In topografia, sul ramo deviato, sono stati inseriti contatti dei relè stabilizzati ripetuti delle chiavi di zona.

I relè Te intervengono sul ramo di prima eccitazione dei relè r; la condizione può essere eliminata mediante azionamento della levetta F/Te.

Nello schema, per completezza, sono stati inseriti anche due punti intermedi.

In conseguenza delle modifiche descritte si è reso necessario modificare le seguenti unità tipiche:

- UP3 bis
- UP7 bis
- UP8 bis
- UP9.

Si prega di confermare.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO
IMPIANTI ELETTRICI

