

FERROVIE DELLO STATO
SERVIZIO IMPIANTI ELETTRICI

CIRCOLARE tipo di pubblicazione	I.E. sigla	334 prog.	833 argom.
5.31 unità emittente		9 Sett. 1983 data	

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

IL CAPO DELL'UFFICIO _____

Alvini

39-83

Oggetto : Schema di principio V 301: passaggi a livello con barriere comandate dai treni e protetti da appositi segnali lato ferrovia su linee a semplice binario.

- allegato: n. 1 -

Premessa

Con le circolari n° VDG.M/456 del 24.9.1982 e IE.531/833/332 del 6/9/1983 sono state illustrate le motivazioni che hanno determinato l'introduzione di un nuovo sistema di protezione degli attraversamenti stradali di piena linea a mezzo di segnali propri di forma ed aspetto particolare e sono state definite le caratteristiche fondamentali di impianto e di esercizio dell'apparato relativo.

Si trasmette ora lo schema di principio V 301, che presenta le soluzioni circuitali da adottare per il nuovo tipo di impianto.

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

I circuiti sono sviluppati con riferimento al caso di P.L. su linea a semplice binario con blocco automatico conta assi; in nota sono, però, presentate le varianti per il caso di linee a dirigenza locale con blocco di tipo diverso.

Caratteristiche principali

Come già detto, il sistema di protezione può essere adottato sia su linee a dirigenza locale che su linee con D.C.O.-

Il comando di chiusura è a doppia interruzione tramite un relè normalmente diseccitato, allo scopo di evitare il più possibile intempestive chiusure e conseguenti soggezioni per il traffico stradale.

Per lo stesso motivo, si è ritenuto necessario, anche in relazione all'elevata distanza dei pedali di comando dai passaggi a livello, prevedere, in corrispondenza dei pedali stessi, dispositivi a maniglia per l'esclusione del comando in caso di circolazione di carrelli dei Servizi tecnici.

La liberazione dei passaggi a livello avviene normalmente tramite pedali; e, in caso di mancato funzionamento dei pedali stessi, sulle linee attrezzate con blocco conta-assi o automatico, all'atto della liberazione del blocco stesso. Di conseguenza, nelle norme di esercizio dovrà essere messo in evidenza che, in caso di emissione di mod. M.45 sul blocco, dovrà essere praticata ai treni opportuna prescrizione.

L'illuminazione del segnale di protezione è condizione per la manovra al verde del segnale di avviso; l'illuminazione del segnale di avviso non è, invece, controllata su un segnale precedente.

I segnali stradali, da installare in tutti i casi, sono controllati imperativamente, a PL non presenziato, sul relè di consenso per l'apertura dei segnali lato treno.

Le apparecchiature per il presenziamento di un passaggio a livello in caso di guasto delle barriere dovranno essere installate esclusivamente nei casi previsti dalla citata circolare IE. 531/833/332 del 6/9/1983. E' evidente che, nel caso che il presenziamento sia giudicato necessario per uno dei P.L., sarà di norma economicamente conveniente ubicare le apparecchiature che realizzano la logica d'impianto proprio nella garitta per il presenziamento che, ovviamente, dovrà essere ubicata nell'immediata vicinanza dell'attraversamento. Nello schema, comunque, è stato in-

dicato, per completezza, anche il caso in cui, eccezionalmente, la possibilità di presenziamento sia da prevedersi per due P.L.-

Apparecchiature

I pedali di comando, uno per lato, saranno del tipo Forfex, quelli di liberazione del tipo Cautor.

Le barriere sono a manovra elettrica del tipo F.S.

I segnali lato strada non sono ripetuti posteriormente, salvo il caso in cui sia necessario attenuare il livello sonoro della suoneria.

I segnali lato ferrovia sono realizzati con tre lampade in parallelo per gli aspetti di "via impedita" e relativo avviso e con due lampade, anch'esse in parallelo, per gli aspetti di "via libera" e relativo avviso.

Il relè di controllo dell'illuminazione del segnale di 1^a categoria, unico per i due aspetti, è pilotato da un dispositivo statico "RD".

I dispositivi a maniglia per l'esclusione del comando saranno montati in appositi armadietti chiusi a chiave, installati su piantana nelle immediate vicinanze del pedale al quale si riferiscono. La chiusura dello sportello dovrà essere possibile solo se la maniglia Ex.Aut. è in posizione normale e il ritiro della chiave dovrà essere possibile solo se lo sportello è chiuso.

Tali armadietti sono attualmente allo studio presso questa Sede.

Per la registrazione degli eventi è previsto l'impiego di dispositivi statici a memorizzazione ciclica, attualmente in fase di sperimentazione.

Situazioni particolari di impianto o di esercizio

Le disposizioni di dettaglio relative ai casi nei quali:

- a) i pedali di comando ricadono all'interno del picchetto limite di stazione;

- b) il P.L. è protetto da un lato da un segnale di partenza;
 - c) il P.L. è manovrato sul posto
- saranno diramate quanto prima.

Si prega di confermare.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO
IMPIANTI ELETTRICI

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'S. Rossi', written in a cursive style.