

PACCADELLI

Roma, 21/07/93
R//ES.C/009/D1780

AREA RETE

AS - Coste

py planer

14

12/93

27 LUG. 1993

Roma, 21 LUG. 1993

Sig. DIRETTORE COMPARTIMENTALE

B O L O G N A

R/R.GL.04/2.1

p.n. UFFICIO PRODUZIONE

B O L O G N A

" " UFFICIO POTENZIAMENTO E SVILUPPO

B O L O G N A



p.c. AREA INGEGNERIA E COSTRUZIONI
(Divisione Sviluppo e Mat. Rot.)

Oggetto: Dispositivi per l'accertamento della completezza dei treni sulle linee esercitate con blocco FS.

Allegato:1

Nel quadro delle iniziative tese ad un recupero della produttività ed allo scopo di agevolare la possibilità di affidare le piccole stazioni al solo dirigente movimento, anche su linee non attrezzate con B.A. o S.ca, nonché di eliminare posti a terra aventi la sola residua funzione di accertamento coda, è intendimento di queste Sede sperimentare l'adozione di particolari dispositivi per l'accertamento della completezza dei treni in arrivo nelle stazioni poste su linee attrezzate con blocco elettrico manuale tipo FS.

Le caratteristiche tecnico-regolamentari dei dispositivi in oggetto sono riportate nelle Norme per l'esercizio allegate alla presente, predisposte d'intesa con l'Area Ingegneria e Costruzioni - Divisione Sviluppo.

Le apparecchiature occorrenti per la sperimentazione e gli schemi circuitali relativi alle installazioni ed ai collegamenti da realizzare saranno forniti a cura dell'Area Ingegneria e Costruzioni.

Come da accordi intercorsi con esperti di codesta Sede, la sperimentazione dovrà avvenire nella stazione di Bolognina della linea Bologna - Verona (per l'accertamento della completezza dei treni in arrivo dalla stazione di S.Felice sul Panaro), allo scopo di effettuare le opportune verifiche e messe a punto in campo del dispositivo per l'accertamento coda da parte del Servizio Impianti

ENTE FERROVIE DELLO STATO
DIV. TECNOL. E SVIL. SIST.
28 LUG. 1993
SERV. IMP. TECNOLOGICI
ARRIVO 00.3446.....

Tecnologici (fase di presperimentazione), nonché di valutare l'affidabilità in esercizio degli impianti in oggetto (fase di esercizio sperimentale) e la validità delle procedure normative.

- Le installazioni ed i collegamenti occorrenti dovranno essere realizzati a cura degli Uffici in indirizzo.

Nella prima fase, i dispositivi per l'accertamento della completezza dei treni saranno ad esclusivo uso del personale addetto alle verifiche tecniche e pertanto non avranno alcun significato per gli operatori addetti alla circolazione treni.

A seguito di valutazione positiva da parte degli esperti dell'Area Ingegneria e Costruzioni, potrà essere dato avvio alla fase di esercizio sperimentale, in cui i dispositivi in oggetto dovranno essere utilizzati in sovrapposizione alle attuali procedure di accertamento della completezza dei treni in arrivo, che farà ovviamente carico agli operatori dell'esercizio secondo le norme comuni.

Gli Uffici in indirizzo restano inoltre incaricati di:

- emanare le norme di dettaglio per la fase di esercizio sperimentale;
- avviare al più presto la fase di presperimentazione, d'intesa con il Servizio Impianti Tecnologici;
- seguire l'andamento della sperimentazione;
- presentare una relazione esauriente sull'andamento della sperimentazione entro tre mesi dall'inizio della fase di esercizio sperimentale, specificando, in particolare: guasti, eventuali anomalie di funzionamento, nonché eventuali difficoltà di tipo normativo incontrate.

Si resta a disposizione per la collaborazione eventualmente necessaria.

Pregasi confermare.

A R E A R E T E
IL DIRETTORE

Silvio Piroddi

NORME PER L'ESERCIZIO
DI
DISPOSITIVI PER L'ACCERTAMENTO DELLA COMPLETEZZA DEI TRENI
(DAC)
SULLE LINEE ESERCITATE
CON BLOCCO ELETTRICO MANUALE TIPO FS

1. PREMESSA

Come noto, in base all'art. 6/6 R.C.T., il dirigente movimento può essere esonerato dall'accertamento della completezza dei treni, in relazione all'esistenza di determinate attrezzature. In applicazione di quanto sopra, in via sperimentale, si dispone l'adozione delle presenti disposizioni tecnico-normative atte a consentire, sulle linee esercitate con blocco elettrico manuale tipo FS, l'utilizzazione di dispositivi per l'accertamento della completezza dei treni in arrivo (DAC).

2. DISPOSIZIONI IMPIANTISTICHE

In una stazione il DAC può essere previsto per uno solo o per più lati di provenienza dei treni. Sul banco di manovra o su apposito pannello dove ritenuto più opportuno sono ubicati i seguenti dispositivi relativi al DAC:

- una lampada "Coda regolare", normalmente spenta che, accesa a luce bianca, indica che l'accertamento coda del treno in arrivo ha avuto esito positivo;
- un tasto "T1 DAC", a due posizioni:
 - * centrale: di riposo;
 - * ruotata a sinistra previo spiombamento e con ritorno automatico nella posizione centrale: effettua il ripristino della normalità del DAC (se l'operazione eseguita ha avuto esito positivo la lampada "Coda regolare" si accende a luce bianca);
- una maniglia a chiave "Tex DAC", piombata, a due posizioni stabili:
 - * centrale: di riposo;
 - * ruotata a sinistra, previo spiombamento: esclusione del DAC; in tale posizione la chiave è estraibile.

3. DISPOSIZIONI NORMATIVE

3.1. Esercizio normale

Ai fini dello snellimento del servizio, nelle stazioni attrezzate con DAC e per i lati di provenienza dei treni cui si riferiscono, l'accertamento della completezza dei treni in arrivo deve essere compiuto tramite le suddette attrezzature. Restano fermi gli obblighi relativi al presenziamento dei treni ed all'accertamento della completezza dei treni in partenza ed in transito secondo quanto stabilito dalle norme vigenti.

Se l'accertamento coda ha avuto esito positivo, si accende a luce bianca la lampada "Coda regolare". Contemporaneamente, se sono soddisfatte tutte le rimanenti condizioni di blocco, avviene anche la liberazione della maniglia MC dell'istrumento di blocco. La lampada "Coda regolare" permane a luce bianca fissa fino a quando non venga riportata sul normale la maniglia "Mc".

3.2. Circolazione carrelli e manovre

Qualora occorra inviare carrelli o manovre oltre il picchetto limite della stazione attigua a quella ove è installato il DAC, dal lato cui si riferisce il DAC stesso, deve essere acquisita preventivamente la certezza che il tratto stesso sia libero da treni. Nel Registro Disposizioni di Servizio della stazione interessata deve essere specificato tale obbligo.

3.3. Disabilitazione

In caso di disabilitazione, il DM, prima di lasciare il servizio, deve escludere il funzionamento del DAC tramite l'apposita maniglia "Tex DAC" e custodire la chiave con le stesse modalità della chiave di disabilitazione. Prima di riabilitare l'impianto, il DM deve inserire la chiave "Tex DAC" e riportarla in posizione centrale.

3.4. Anormalità e guasti

3.4.1. Qualora, dopo l'arrivo di un treno, la lampada "Coda regolare" non sia accesa a luce bianca, l'operatore interessato deve provvedere all'accertamento della completezza del treno in arrivo, secondo le norme comuni.

3.4.2. Dopo aver eseguito tale accertamento, qualora la liberazione della maniglia Mc fosse già avvenuta, l'operatore si comporterà come previsto al successivo punto 3.4.3. Nel caso in cui, invece, non sia avvenuta la liberazione della maniglia Mc, l'operatore interessato deve azionare il Tasto "T1 DAC", allo scopo di normalizzare il dispositivo stesso.

esclusione del dispositivo

*la luce "Coda"
è spenta per
questo*

Se l'operazione ha esito positivo, la lampada "Coda regolare" si accende a luce bianca e consente la liberazione della maniglia Mc dell'istrumento di blocco se sono soddisfatte le rimanenti condizioni.

3.4.3. Se, anche a seguito dell'azionamento del tasto "T1 DAC", la lampada rimane spenta, l'operatore interessato deve provvedere all'esclusione permanente del dispositivo stesso tramite l'azionamento della maniglia "Tex DAC"; di conseguenza, la liberazione della maniglia Mc può avvenire indipendentemente dall'esistenza del dispositivo stesso. In tal caso, per tutti i treni provenienti dalla direzione interessata dal guasto, fino alla riparazione del guasto stesso, l'operatore dovrà provvedere all'accertamento della completezza dei treni in arrivo secondo le norme comuni. Se, dopo aver azionato la maniglia "Tex DAC", la maniglia Mc dovesse rimanere legata nella posizione di "bloccato", per la liberazione si deve procedere in base alle norme comuni.

3.4.4. In caso di guasto o inutilizzabilità del blocco elettrico (nel senso di circolazione in cui è previsto il DAC), il DM non dovrà ritenere valide le indicazioni fornite dal DAC e pertanto, fino alla ripresa della normale circolazione con il blocco elettrico, l'operatore dovrà provvedere all'accertamento della completezza dei treni in arrivo secondo le norme comuni.

3.5. Lavori di manutenzione e riparazione

Per i lavori sul DAC, il personale della manutenzione dovrà emettere modulo M.45.

Il D.M., prima di firmare il modulo, deve azionare la maniglia "Tex DAC", regolandosi successivamente secondo quanto previsto al p.3.4.3.