

05/97

ASA RETE

SERVIZI TECNICI
SERVIZIO IMPIANTI ELETTRICI

Sig COADIUTORE
DIRETTRICE ADRIATICA
Ing. Pasquale Borelli
BARI

Roma, 04/07/97
RE/ST. IE./COA/009/662

Oggetto: Applicazione scarpe fermacarri in impianti parzialmente telecomandati.

All. 1

Si fa seguito agli incontri precedenti nel corso dei quali sono state trattate alcune questioni tecnico-regolamentari relative alla modifica degli apparati centrali per la loro telecomandabilità nell'ambito del programma di interventi del CTC Grande Rete, tra cui quella indicata in oggetto, e si trasmette in allegato una bozza di disposizioni tecnico-regolamentari disciplinanti l'impiego di scarpe fermacarri in impianti parzialmente telecomandati.

Tale bozza va considerata di puro riferimento in attesa del suo inserimento organico nel documento "Caratteristiche impiantistiche, condizioni tecniche e disposizioni normative per i PdS dotati di ACEI sulle linee con BAB esercitate con CTC" in fase di definitiva stesura.

Si resta a disposizione per eventuali chiarimenti e per un'eventuale riunione che può essere fissata nelle vie brevi.

IL COADIUTORE

P. Costa

PdS parzialmente telecomandati. Realizzazione dell'indipendenza dei binari telecomandati da quelli centralizzati non telecomandati, al fine di consentire lo stazionamento di rotabili.

In determinati PdS, individuati dai Servizi Produzione interessati, l'istituzione del regime "J" (Telecomando) puo' realizzare il telecomando solo per una parte dei binari centralizzati (PdS parzialmente telecomandati).

In tali PdS, i binari telecomandabili devono essere separati da quelli non telecomandabili tramite "comunicazioni di confine" e "deviatoi laterali di confine", preventivamente individuati, i quali, all'atto dell'istituzione del regime "J", vengono automaticamente posizionati e bloccati nella posizione che realizza l'indipendenza, in mancanza della quale il regime non puo' stabilirsi.

Nell'individuazione delle "comunicazioni di confine" e dei "deviatoi laterali di confine" devono essere ricercati tutti i possibili accorgimenti (scelta opportuna dei binari telecomandabili, eventuali modifiche all'armamento per realizzare tronchini di indipendenza, ecc.) affinche' il confine fra la zona telecomandata e la zona non telecomandata sia tale che, con l'istituzione del regime "J", tutti i binari centralizzati non telecomandati risultino indipendenti.

Nei PdS parzialmente telecomandati e' consentito lo stazionamento di rotabili sui binari centralizzati non telecomandati resi indipendenti dai binari destinati alla circolazione dei treni (binari telecomandati).

Lo stazionamento di rotabili e' vietato, nei PdS in regime "J", sui binari centralizzati non telecomandati per i quali la condizione di indipendenza non e' realizzata mediante "comunicazioni e deviatoi di confine", salvo autorizzazione delle Unita' Centrali competenti. L'autorizzazione dovra' essere richiesta sulla base di valutazioni relative alla planimetria, al piano schematico ed al programma di esercizio realtivi al PdS.

L'autorizzazione potra' essere concessa solo a condizione che i binari centralizzati non telecomandabili, per i quali non sia stato possibile realizzare l'indipendenza tramite "comunicazioni e deviatoi di confine", possano essere resi indipendenti, ai soli fini della protezione da eventuali fughe di rotabili stazionanti (art.11.1 ISD), mediante l'installazione di scarpe fermacarri a manovra elettrica con modalita' e condizioni di seguito elencate.

SCARPA FERMACARRI

Condizione imprescindibile per l'installazione della scarpa e' che oltre il punto di confluenza e prima del binario di corsa possa sempre trovarsi un tronco.

La scarpa elettrica non e' abbinata in comunicazione con il deviatoio semplice da proteggere (punto di confluenza) ed e' dotata:

- a) di cdb di immobilizzazione

- b) di propria levetta di manovra individuale
- c) di funzioni di soccorso Tb, Tc, Te

Regime "J"

La scarpa fermacarri elettrica e' richiesta chiusa per ottenere il regime "J" e da questo bloccata (cio' non esonera dal chiamare deviatori laterali di confine eventualmente esistenti a monte della scarpa)

La condizione di controllo di "scarpa chiusa" e' inserito sugli itinerari che la richiedono laterale o laterale di uscita, nel solo regime "J"

La rimozione del regime "J" rende manovrabile la scarpa.

Regime "SP"

La condizione di controllo di "scarpa aperta" non e' richiesta, d'impianto, per l'istituzione del regime "SP".

La condizione di "scarpa chiusa" viene evidenziata da segnalazione ottico-acustica a beneficio dell'operatore locale il quale, per vincolo normativo, e' tenuto, per prima cosa, a comandare e bloccare la scarpa in posizione di apertura tramite la leva individuale di manovra ed ad aprire il relativo interruttore a scatto. Tali condizioni devono permanere fino alla successiva commutazione al regime "J".

La condizione di controllo di "scarpa aperta" e "bloccata" e' inserita su tutti gli itinerari e istradamenti che la interessano come percorso e come uscita.

L'utilizzazione delle funzioni di soccorso Tb, Tc e Te ed i comportamenti dell'operatore locale in caso di anormalita' di funzionamento della scarpa, seguono le modalita' impiantistiche e normative comuni. In essi e' compresa anche l'eventuale manovra a mano della scarpa, che puo' essere eseguita tramite l'apposita leva a cric in possesso dell'operatore.

Regime "J-DL"

Nei PdS dotati di Regime misto ("J-DL") non puo' essere autorizzato l'impiego di scarpe fermacarro al confine fra zona del Dm e zona del DCO.

In questo caso la condizione di indipendenza deve essere sempre realizzata mediante opportuna individuazione di "comunicazioni di confine" e "deviatori laterali di confine".