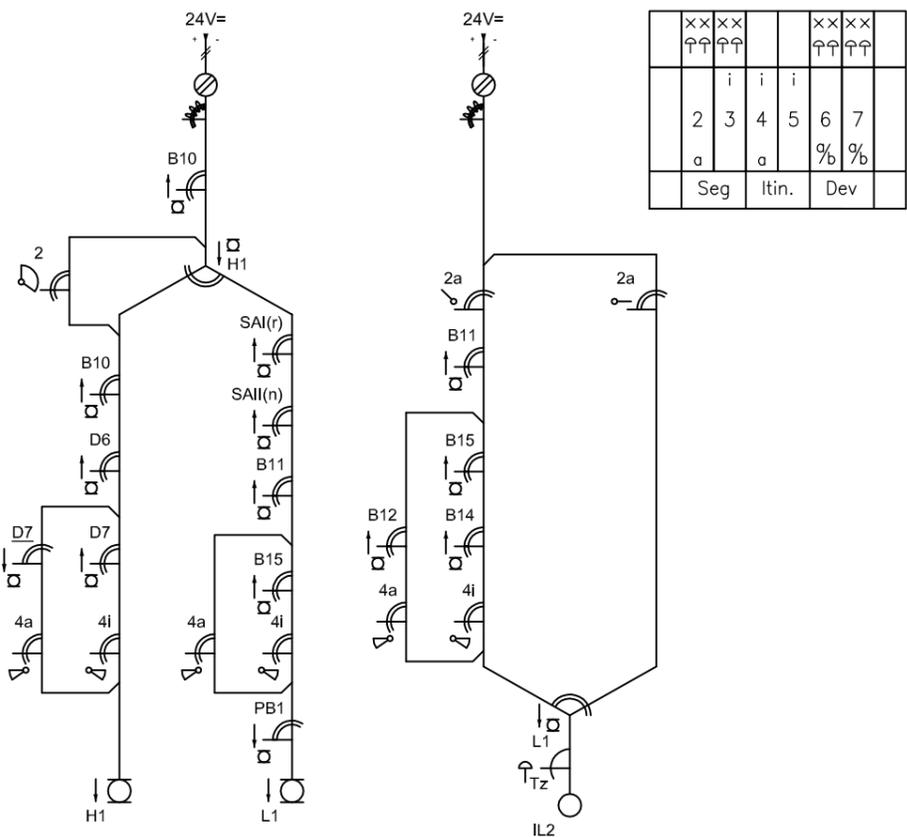
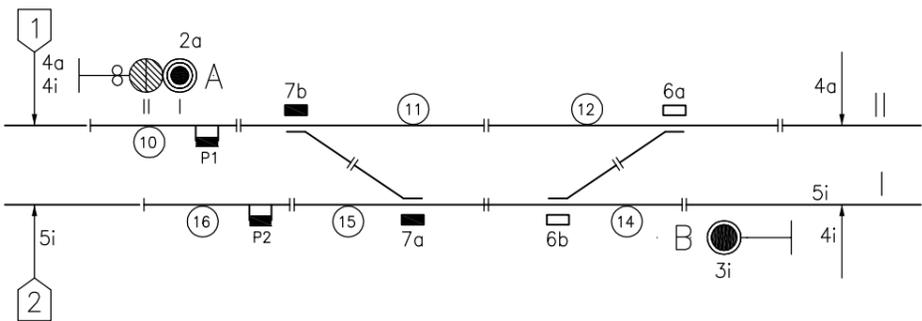


ACE CON LEVE DI ITINERARIO

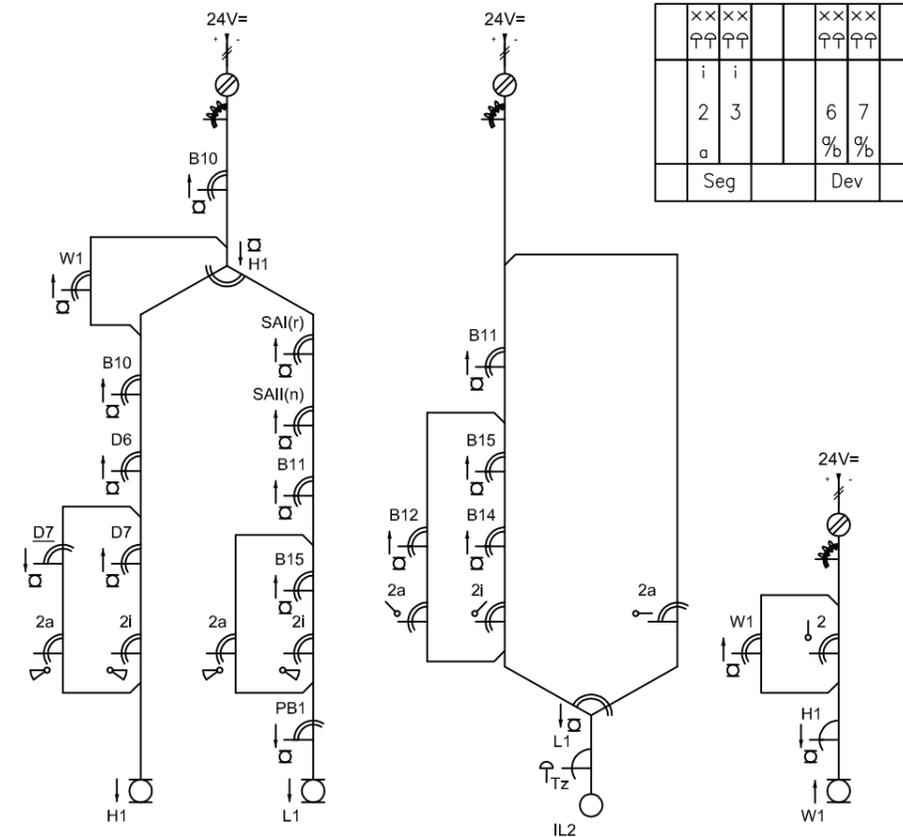
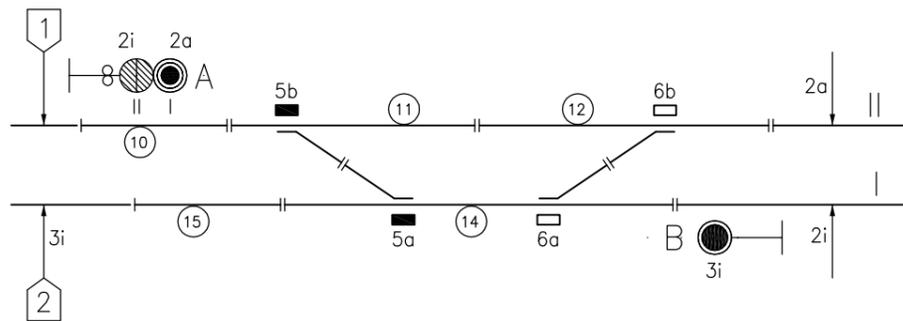


Il rovesciamento di una leva di itinerario permette l'eccitazione di H, se esistono le condizioni. Il relè H si eccita se esiste il controllo dei deviatori interessati e ha la funzione di permettere l'apertura del segnale e di provocarne l'occupazione permanente.

Per attuare la condizione di occupazione permanente si utilizza il concetto di auto-eccitazione: il rovesciamento della leva da segnale taglia il ramo di prima eccitazione e rende, quindi, permanente la caduta del relè H con la caduta del relè del cdb permanente.

Il relè H non ha influenza sul rovesciamento della leva da segnale; la leva di itinerario permette di discriminare sulla condizione di libertà della via (cdb di percorso). Sui due rami di IL sono inseriti i contatti della leva stessa con la sola funzione di contatti di economia.

ACE SENZA LEVE DI ITINERARIO



L'eccitazione di H avviene solo con il rovesciamento della leva da segnale, se esistono le condizioni. Il relè H si eccita se esiste il controllo dei deviatori interessati e ha la funzione di permettere l'apertura del segnale e di provocarne l'occupazione permanente. Non avendo influenza su IL, è possibile posticipare l'eccitazione di H rispetto alla fase di rovesciamento della leva di segnale.

Per attuare la condizione di occupazione permanente si utilizza il concetto di auto-eccitazione. Ma per rendere permanente la caduta di H non è possibile utilizzare la leva da segnale, dovendola già utilizzare per la prima eccitazione di H. Ecco, quindi, l'esigenza di introdurre un relè ausiliario che permette di utilizzare i contatti della leva da segnale sia per eccitare H (prima fase), sia per rendere permanente la sua caduta (seconda fase).

Il relè H non ha influenza sul rovesciamento della leva da segnale; sul ramo di sinistra di IL i contatti della leva stessa non hanno solo la funzione di economia, ma anche di selezione delle condizioni di libertà della via.

