

Drumuri de alunecare

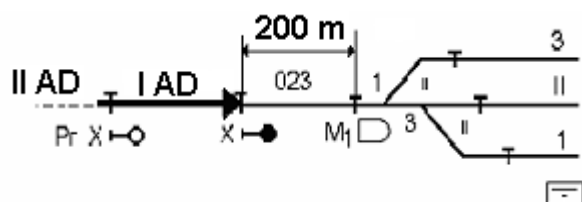
Versiunea 1.2 21.05.2015

Drumul de alunecare este distanța de siguranță dintre semnalul la care trenul trebuie să oprească și punctual de conflict cu alt parcurs. Se consideră drumul de alunecare și distanța de siguranță dintre semnalul la care trenul trebuie să oprească și limita dinspre parcurs a pasajului la nivel dotat cu instalație BAT/SAT.

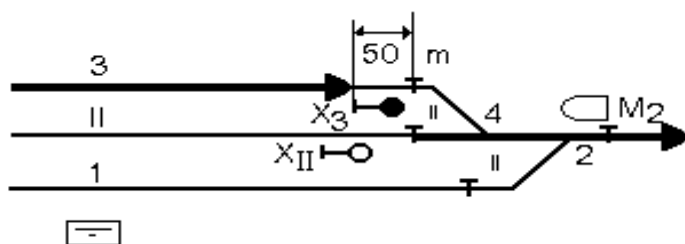
Existența drumurilor de alunecare la semnalele de ieșire permite realizarea parcursurilor care, în absența lor, ar fi incompatibile.

Lungimea drumului de alunecare este:

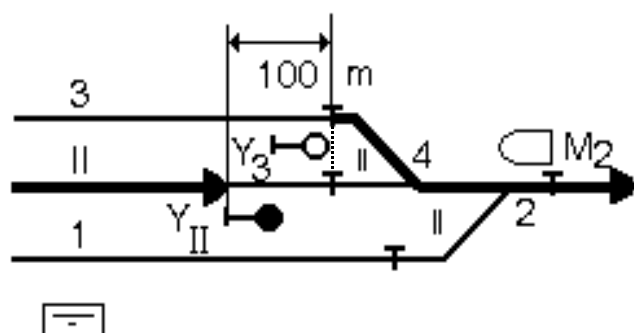
- pentru semnalul de intrare, minimum 200 m;
- pentru semnalul de parcurs sau semnalul de ieșire:
 - pentru viteza redusă; $v \leq 40$ km/h $D = 50$ m;
 - pentru viteza stabilită; $v > 40$ km/h $D = 100$ m;



Drumul de alunecare la semnalul de intrare. În situații speciale distanța de 200 m poate să fie crescută până la 400 m.



Drumul de alunecare la semnalul de parcurs sau la semnalul de ieșire pentru viteza redusă în abateri;



Drumul de alunecare la semnalul de parcurs sau la semnalul de ieșire pentru viteza stabilită sau pentru viteză sporită în abateri;

Observații:

1. Acestea sunt drumuri de alunecare fizice.
2. Este, de asemenea, permis să se amplaseze semnale la joanta izolantă în condiții de gabarit. În cazul lipsei drumului de alunecare fizic este definit un drum de alunecare tehnic de 50 m sau 100 m, cum s-a definit anterior. Secțiunile incluse în drumul de alunecare tehnic trebuie să fie libere, să fie zăvorâte și să aibă protecție de flanc. Dacă în drumul de alunecare tehnic se află o trecere la nivel cu calea ferată dotată cu instalații BAT/SAT, atunci se

va considera pasajul la nivel aflat în calea de rulare a parcursului iar semnalul de start al parcursului se va pune pe liber numai după primirea confirmării de închis a instalației BAT/SAT.

3. La semnalul de circulație unde nu există drum de alunecare fizic, un drum de alunecare tehnic implicit va fi definit D1 atât pentru lungimea drumului unde viteza $v \leq 40$ km/h cât și pentru lungimea drumului unde viteza $v > 40$ km/h . Alte drumuri de alunecare tehnice vor fi definite ca D2, D3, ... Dn care pot să fie selectate cu operațiuni suplimentare. Drumurile de alunecare tehnice sunt definite de numărul de secțiuni și de poziția macazurilor incluse.
4. Pentru parcursurile de manevră este definită **distanța de siguranță Dp de 50 m** între semnalul de destinație și parcursul de circulație conflictual sau între semnalul de destinație și limita dinspre parcurs a pasajului trecerii la nivel cu calea ferată. Aceasta nu este considerată drum de alunecare.
5. Pentru parcursurile de manevră și circulație care au în drumul de alunecare o instalație automată de trecere la nivel cu calea ferată este definită **distanța de siguranță Dp de 50m sau 100m** între semnalul de destinație și parcursul de circulație conflictual. Această distanță nu este considerată drum de alunecare.

Drumul de alunecare în cazul pantei medii ponderate pozitive (declivitate)

Panta medie ponderată maximă (declivitatea) acceptată de CFR în stație este 2‰.

Pentru panta medie ponderată mai mare de 2‰ drumurile de alunecare tehnice ale semnalelor de ieșire vor fi zăvorâte până în linia curentă.

În cazul semnalelor de parcurs, drumurile de alunecare tehnice se vor prelungi atât cât este necesar pentru a restricționa efectuarea parcursurilor de circulație/manevră simultane care converg în eventuale puncte de conflict.

Joante fără gabarit

