

AUTOSTRADA VIAGGIANTE (ROLA ZUG)



AUTOSTRADA VIAGGIANTE (ROLA)

L'autostrada viaggiante è una tipologia di trasporto di veicoli stradali completi mediante speciali carri ferroviari.

Il sistema di trasporto stradale, che presenta una preminenza di autotreni e autoarticolati, ha originato questo tipo di servizio di trasporto combinato strada-rotaia.

L' "autostrada viaggiante" può essere ampiamente utilizzata laddove le condizioni del traffico e del percorso stradale (limitazioni al transito, plano-altimetria, intemperie ecc.) ne rendano giustificabile l'esercizio.

La strada viaggiante consente il trasporto del veicolo stradale completo (trattore stradale più semirimorchio) e dell'autista nella carrozza cuccette presenti in composizione al treno.

Condizioni di trasporto

Il viaggio con la Rola richiede particolare attenzione da parte degli autisti dei mezzi pesanti. È richiesto il più assoluto rispetto delle condizioni di trasporto e delle norme di sicurezza di seguito esposte. I conducenti dei veicoli prima di ciascun trasporto saranno informati sui requisiti di sicurezza tramite il foglio di istruzioni "Check per viaggiare sicuri".

Requisiti tecnici generali per il trasporto di automezzi pesanti con la Rola

- Peso complessivo max: 42 ton (in casi eccezionali fino a 44 ton)



- *Lunghezza massima*: 18,60 metri (in casi eccezionali fino a 19,00 mt)

- *Altezza max da terra*:

4,00 mt. con una larghezza massima del veicolo di 2,50 mt

3,98 mt, con una larghezza massima del veicolo di 2,55 mt

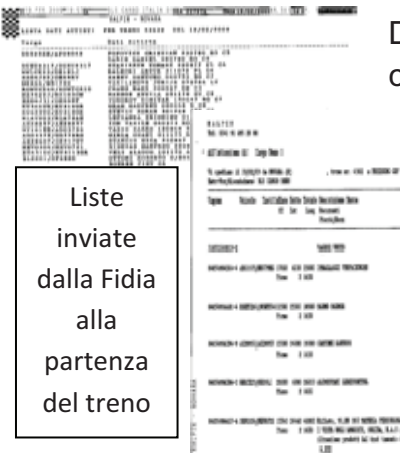
3,98 mt, con una larghezza massima del veicolo di 2,60 mt

- *Distanza dal suolo*: almeno 17 cm. In casi eccezionali e previo espresso consenso del personale ferroviario di verifica, durante il controllo tecnico potranno essere ammessi anche veicoli con una distanza dal suolo sino a 15 cm.

- Valgono le norme in vigore per il traffico di merci su strada in materia di carico sicuro e di trasporto delle merci pericolose (ADR).

IL CIS E I DOCUMENTI PER IL TRENO

Il Fax



Dopo la partenza del treno da Novara, la Fidia che gestisce il carico e lo scarico dei camion, invierà tre fax. Il primo ed il secondo contengono l'elenco dei camionisti che occupano la carrozza.

Il terzo fax invece contiene la lista esatta dei carri in composizione al treno che noi prepareremo.

Il CIS

Di norma i dati del treno sono già inseriti nel sistema CIS. Generalmente, dopo aver ricevuto la mail del MEMO, i dati sono già in effettivo.

Qualora non doveste ricevere il MEMO, i dati sono in previsto. Con l'ausilio del fax della Fidia si mettono i carri in effettivo seguendo l'ordine del documento ricevuto.

Capita anche di non trovare nessun dato. In questo caso basta inserire il numero del carro e premere il tasto F4. Verrà caricata una finestra con dei dati sommari del carro. Verificare che la data sia quella giusta e premere il tasto OK.

Al momento di stampare la cedola di frenatura bisogna ricordare di selezionare la voce HUPAC/Freno M nel menù Genere treno, in quanto le leve del treno sono tutte in G.

L'invio dei dati deve essere effettuato solo ed esclusivamente dopo aver dato il "freno buono" al macchinista.

LISTA CAMIONISTI

Assieme alle cedole di frenatura e alla lista di esercizio, deve essere allegata anche la lista dei camionisti presenti sulla carrozza. Essa deve essere presente per eventuali controlli da parte della polizia svizzera o tedesca.

LA CARROZZA

La carrozza ferroviaria è un vagone, non motorizzato, specificatamente progettato per il trasporto di passeggeri, fornito di servizi e facente parte della composizione dei treni.

Le carrozze passeggeri sono normalmente a 4 assi, suddivisi in due carrelli. Sono di lunghezza media di 26 metri, per circa 4 metri d'altezza massima dal piano del ferro e 2,8 metri di larghezza.

Oggi con l'enorme avanzamento delle lavorazioni dell'alluminio si sta sempre più procedendo verso casse realizzate in assemblaggio di estrusi o addirittura in pochi elementi chiamati *grandi estrusi* che da soli realizzano le fiancate e il soffitto della cassa, e che non richiedono alcun tipo di struttura oltre alla semplice fiancata monoblocco. Questa tecnologia, piuttosto costosa, ha il vantaggio di ridurre sensibilmente i costi delle lavorazioni successive e di produrre mezzi molto leggeri, tanto che la sola cassa in estrusi può essere anche di qualche tonnellata più leggera di un'equivalente in acciaio.

Rodiggio

Attualmente vengono applicate le boccole a rulli, che facilitavano il movimento volvente dell'asse grazie a dei rulli disposti a corona intorno all'assile.

Sempre sui rodiggi bisogna esaminare i sistemi di ammortizzazione.

Le tipologie più utilizzate in passato sono quelle a molle elicoidali, ad ammortizzatori idraulici ed, in qualche caso, con complessi di gomma o "cuscini" pneumatici che garantivano prestazioni migliori, ulteriore stabilità e maggiore facilità nella manutenzione. In seguito con il miglioramento dei processi produttivi si è passati all'uso di sistemi di molle troncoconiche e di ammortizzatori a gas precaricati.

Le carrozze di costruzione più recente sono usualmente fornite con climatizzatori di impianto ad aria condizionata per un maggior comfort dei viaggiatori; precedentemente l'aerazione era fornita semplicemente dall'apertura parziale dei finestrini, cosa che comunque presentava dei pericoli per l'incolumità dei passeggeri che incautamente vi si sporgevano.



Carrozza di proprietà di Ralpin AG, consorzio che gestisce il traffico della Rola sull'asse del Novara - Friburgo

LA CARROZZA DELL'AUTOSTRADA VIAGGIANTE

Le carrozze utilizzate per i treni Rola (AV) sono state leggermente modificate rispetto a quelle utilizzate per il trasporto convenzionale dei passeggeri.

Su una gran parte dei veicoli è stata realizzata una cucina (dotata di lavabo e fornelli) con sala pranzo per gli autotrasportatori.



Carrozza utilizzata nel traffico AV (Rola)

Su tutti i vagoni ci sono due wc, uno a scarico diretto, uno con la vasca di raccolta.

NB: nella stazione di transito verso la Svizzera (Domodossola) il primo deve essere chiuso a chiave, questo perché generalmente i treni Rola passano sotto il tunnel di base dove non può avvenire lo scarico diretto al suolo del materiale organico. Nel caso in cui il secondo wc non dovesse funzionare, bisogna avvisare il CLS che dirotterà il treno sulla linea "vecchia" del Lotschberg.

Essendo un vagone che trasporta persone, è dotato di diversi dispositivi di sicurezza e di soccorso. È presente un sistema di interfono (citofono) ed il freno di emergenza.

Il citofono

È semplicemente un dispositivo bidirezionale che consente di avere una comunicazione tra il macchinista e gli occupanti della carrozza.

NB: ogni qual volta viene preparato un treno deve essere eseguito il test di questo apparato. In caso di malfunzionamento bisognerà consegnare una coppia di radio a questo treno. Una va consegnata al macchinista e una ad un camionista che ne diventa il responsabile. Fatto ciò bisognerà avvisare il CLS della consegna dei trasmettitori (indicare i numeri delle radio consegnate). Qualora non dovessero esserci una copia di radio in ufficio bisognerà prendere accordi con il CLS quale deciderà se deviare il treno sulla vecchia linea o se far consegnare il numero di telefono portatile del macchinista ad un camionista.



Citofono di una carrozza dell'autostrada viaggiante

Il freno di emergenza

In caso di necessità questo dispositivo serve per bloccare il treno in qualsiasi punto. Il problema dell'utilizzo di questo dispositivo nasce quando esso viene azionato in un tunnel



Quadro di comando da dove si effettua il test del freno di emergenza.

o galleria. Se per ipotesi un camionista si accorge che un tir ha preso fuoco e blocca il treno nel tunnel, e nei pressi non c'è un'uscita di emergenza, può accadere un disastro da scenari poco piacevoli. Il test che noi effettuiamo sulla carrozza serve per verificare che il macchinista possa intervenire direttamente sul freno di emergenza. Il conducente del treno, in caso (sempre per esempio) di azionamento del suddetto dispositivo, lo disinserisce e porta il convoglio all'uscita di sicurezza più vicina.

NB: qualora il test dovesse dare esito negativo, con il macchinista si provano diverse soluzioni, tra le quali provare a cambiare il cavo UIC tra lok e carrozza, tra lok e lok, ecc.

Nel caso in cui non si riesca a risolvere il problema bisognerà subito contattare il CLS che provvederà al dirottamento sulla "vecchia" linea.

Indica situazioni lavorative