

Galleria di base del Ceneri : lo scambio ferroviario

Autor(en): [s.n.]

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Alpexpress. Ticino : la rivista di AlpTransit San Gottardo SA**

Band (Jahr): - **(2018)**

Heft 1

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-834185>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

LO SCAMBIO FERROVIARIO



Un elemento di fondamentale importanza per l'esercizio ferroviario all'interno della Galleria di base del Ceneri è lo scambio nr. 74 presente in sotterraneo nella canna ovest a circa 480 metri dall'imbocco della galleria al portale nord e si sviluppa per ca. 140 metri sul tracciato.

Lo scambio è un dispositivo che congiunge due o più binari, permettendo ai treni di passare dal tracciato originario (corretto tracciato) al ramo che da questo si distacca (ramo deviato) deviandone la corsa.

La realizzazione di questo fondamentale elemento costruttivo avviene in tempi diversi. In un primo tempo si esegue il pre-montaggio e preparazione a secco fuori

opera, all'interno del capannone d'installazione. Solo successivamente si passa alla posa definitiva, detta varo, del materiale già pre-assemblato comprese la predisposizione delle diverse casse di manovra.

Occorre tener presente che la parte più delicata dello scambio è il cuore, quest'ultimo formato dall'intersezione delle due rotaie del corretto tracciato e del ramo deviato. Questo particolare consente la percorrenza in sicurezza ad alte velocità. Dopo le operazioni di varo avviene la regolazione plano-altimetrica, ossia il controllo millimetrico degli organi di attacco e di tutti i dispositivi che saranno inglobati nel getto in calcestruzzo. Anche le operazioni di getto devono essere studiate in dettaglio in quanto l'attrezzatura standard, gru a

portale, impiegata per il binario di linea che appoggia sulle banchine non è idonea avendo una larghezza notevolmente maggiore. È stato pertanto necessario realizzare apposite guide di servizio che ne hanno permesso il transito e il getto senza difficoltà. La saldatura dei componenti dello scambio è eseguita con metodo alluminotermico ed è successiva al completo indurimento del calcestruzzo di fissaggio.

Lo scambio sarà poi sottoposto a svariati test che ne certificheranno la perfetta funzionalità e la relativa messa in esercizio. I treni potranno così raggiungere le destinazioni prefissate che saranno Bellinzona oppure Locarno.

Posa dello scambio ferroviario.