

IF Biblio

INDICE PER CAPITOLI

- 1 - CORPO STRADALE, GALLERIE, PONTI, OPERE CIVILI
- 2 - ARMAMENTO E SUOI COMPONENTI
- 3 - MANUTENZIONE E CONTROLLO DELLA VIA

- 4 - VETTURE
- 5 - CARRI
- 6 - VEICOLI SPECIALI
- 7 - COMPONENTI DEI ROTABILI

- 8 - LOCOMOTIVE ELETTRICHE
- 9 - ELETTROTRENI DI LINEA
- 10 - ELETTROTRENI SUBURBANI E METRO
- 11 - AZIONAMENTI ELETTRICI E MOTORI DI TRAZIONE
- 12 - CAPTAZIONE DELLA CORRENTE E PANTOGRAFI
- 13 - TRENI, AUTOMOTRICI E LOCOMOTIVE DIESEL
- 14 - TRASMISSIONI MECCANICHE E IDRAULICHE
- 15 - DINAMICA, STABILITÀ DI MARCIA, PRESTAZIONI, SPERIMENTAZIONE

- 16 - MANUTENZIONE, AFFIDABILITÀ E GESTIONE DEL MATERIALE ROTABILE
- 17 - OFFICINE E DEPOSITI, IMPIANTI SPECIALI DEL MATERIALE ROTABILE

- 18 - IMPIANTI DI SEGNALAMENTO E CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE - COMPONENTI
- 19 - SICUREZZA DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO
- 20 - CIRCOLAZIONE DEI TRENI

- 21 - IMPIANTI DI STAZIONE E NODALE E LORO ESERCIZIO
- 22 - FABBRICATI VIAGGIATORI
- 23 - IMPIANTI PER SERVIZIO MERCI E LORO ESERCIZIO

- 24 - IMPIANTI DI TRAZIONE ELETTRICA

- 25 - METROPOLITANE, SUBURBANE
- 26 - TRAM E TRAMVIE

- 27 - POLITICA ED ECONOMIA DEI TRASPORTI, TARIFFE
- 28 - FERROVIE ITALIANE ED ESTERE
- 29 - TRASPORTI NON CONVENZIONALI
- 30 - TRASPORTI MERCI
- 31 - TRASPORTO VIAGGIATORI
- 32 - TRASPORTO LOCALE
- 33 - PERSONALE

- 34 - FRENI E FRENATURA
- 35 - TELECOMUNICAZIONI
- 36 - PROTEZIONE DELL'AMBIENTE
- 37 - CONVEGNI E CONGRESSI
- 38 - CIFI
- 39 -
- 40 - VARIE

(I lettori che desiderano fotocopie delle pubblicazioni citate in questa rubrica, e per le quali è autorizzata la riproduzione, possono farne richiesta al CIFI - Via Giolitti, 48 - 00185 ROMA. Prezzo forfettario delle riproduzioni: - € 6,00 fino a quattro facciate e € 0,50 per facciata in più, oltre le spese postali ed IVA. Spedizione in porto assegnato. Si eseguono ricerche bibliografiche su argomenti a richiesta, al prezzo di € 6,00 per un articolo segnalato e € 2,00 per ogni copia in più dello stesso articolo, oltre le spese postali ed IVA).

Tutte le riviste citate in questa rubrica sono consultabili presso la Biblioteca del CIFI - Via Giolitti, 48 - 00185 ROMA - Tel. 0647306454; FS (970) 66454 - Segreteria: Tel. 064882129.



regia **Roberto Gavioli**
 sceneggiatura **Guido Magenta**
Roberto Gavioli
 montaggio **Armando Maielli e-com**
 produzione **GammaFilm di Roberto Gavioli**

DVD
VIDEO

La Storia della Ferrovia in Italia





La Storia della Ferrovia in Italia
 durata 25 minuti PAL

In occasione del centenario delle Ferrovie dello Stato, il Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (CIFI) ripercorre la vicenda delle Ferrovie in Italia, che è strettamente legata alla storia del Paese ed è caratterizzata dal contributo tecnico ed umano che gli Ingegneri Ferroviari e i Ferrovieri hanno apportato allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie e del materiale rotabile. Nella ricorrenza del cento anni entrano in esercizio due linee Alta Velocità/Alta Capacità tra Roma e Napoli e tra Torino e Novara, prime tratte italiane della nuova infrastruttura ferroviaria Europea, concepita e realizzata per la migliore mobilità delle persone e delle merci nell'intero Continente. Le più aggiornate tecnologie ora presenti nelle infrastrutture ferroviarie, a terra e a bordo dei treni, rappresentano una grande opportunità di sviluppo professionale per i progettisti e gli operatori del settore.





tutti i diritti di copyright sono riservati. E' vietato il noleggio.
 Questo non è distribuito alla scala cinematografica.
 E' proibito l'uso di questo DVD diverso dalla visione privata domestica.
 Ogni violazione sarà punita a norma di legge.
 Copyright 2005 CIFI

Il DVD ha un prezzo di € 20,00 (€ 16,00 per i Soci CIFI) e può essere acquistato seguendo le stesse modalità delle pubblicazioni CIFI

FERROVIE DELLO STATO

CENTOANNIPERLASICILIA







Ideatore **Giovanni Palazzolo**

Il CIFI è lieto di comunicare che è disponibile il CD-ROM (con opuscolo allegato) "100 Anni per la Sicilia". L'opera, che presenta 250 immagini, raccolte per la Fiera del Mediterraneo svoltasi a Palermo il 2005, è disponibile al prezzo di € 6,00 (€ 5,00 per i Soci) secondo le stesse modalità di acquisto delle pubblicazioni CIFI.

	IF Biblio	<i>Impianti di trazione elettrica</i>	24
	<p>77 Neue deutsche Blitzschutz-Normung <i>EI, Eisenbahningenieur</i>, agosto 2007, pagg. 18-22, figg. 6. Biblio 4 titoli.</p> <p>La normativa Din esaminata si applica alle costruzioni civili.</p>	<p>sche Bahn consente una individuazione selettiva dei guasti verso terra nella rete di trazione a 110 kV 16.7 Hz delle DB/ÖBB. Si richiamano i passi necessari per lo sviluppo e gli inventori che se ne sono occupati.</p>	
	<p>78 Valutazione dell'usura e delle formazioni del filo di contatto in base alla spinta esercitata dal pantografo (USUDA)</p> <p><i>Estimation of wear and strain of contact wire using contact force of pantograph</i></p> <p><i>RTRI, Quarterly Report</i>, n. 3 agosto 2007, pagg. 170-175, figg. 12. Biblio 3 titoli.</p> <p>Breve nota sull'applicazione all'interazione pantografo-catenaria del metodo delle reti neurali.</p>	<p>82 Dispositivo innovativo di protezione e controllo per l'erogazione di energia in c.a. in ferrovia (BRAUN – KINSCHER)</p> <p><i>Innovatives Schutz- und Steuergerät für die AC-Bahnenergieversorgung</i></p> <p><i>eb, Elektrische Bahnen</i>, agosto 2007, pagg. 440-447, figg. 7. Biblio 14 titoli.</p> <p>L'innovativo dispositivo numerico del modello Siprotec® 7ST6, per il controllo e la protezione delle linee di contatto per la trazione elettrica in c.a., soddisfa gli specifici requisiti richiesti per queste linee e offre funzionalità aggiuntive per una sostanziale riduzione di investimenti da parte degli esercenti e costi sul ciclo di vita. Gli esemplari in campo confermano i vantaggi di questa moderna generazione di dispositivi di protezione.</p>	
	<p>79 Verifica dei blocchi di fondazione per pali TE serie PH (MANZI)</p> <p><i>Ingegneria Ferroviaria</i>, aprile 2008, pagg. 325-340, figg. 15. Biblio 15 titoli.</p>	<p>83 Software per realizzare progetti della linea di contatto (WINTER)</p> <p><i>Software zur Abwicklung von Oberleitungsprojekten</i></p> <p><i>eb, Elektrische Bahnen</i>, agosto 2007, pagg. 448-453, figg. 8.</p> <p>Il tool fDBpro è stato progettato per realizzare i progetti della linea di contatto per le DB AG. Il software viene continuamente adattato ai requisiti tecnologici e al più recente stato dell'arte per quanto riguarda la metodologia. Basato sulla progettazione esecutiva il programma facilita, nella stessa piattaforma, la completa definizione dei materiali, il calcolo di tutti i gruppi di componenti, la creazione di documenti per il montaggio e la fatturazione, così come la documentazione di progetto.</p>	
	<p>80 Influenza capacitiva su parti elettricamente conduttrici, non collegate a terra, in prossimità di ferrovie elettrificate (ARLT – THIEDE)</p> <p><i>Kapazitive Beeinflussung nicht geerdeter, elektrisch leitfähiger Teile bei Elektrischen Bahnen</i></p> <p><i>eb, Elektrische Bahnen</i>, agosto 2007, pagg. 431-435, figg. 7. Biblio 7 titoli.</p> <p>A causa dell'accoppiamento capacitivo tra diversi conduttori altre parti elettricamente conduttrici saranno caricate nell'area di influenza delle catenarie in tensione, se queste sono isolate anziché messe a terra. Vengono studiati i rischi sulle persone in considerazione di una ulteriore connessione galvanica a terra della parte influenzata prossima ad impianti ferroviari.</p>	<p>84 La rete interconnessa per la trazione elettrica in Germania, Austria e Svizzera (BEHMANN – KOELTZSCH)</p> <p><i>Bahnenergienetzverbund Deutschland – Österreich – Schweiz</i></p> <p><i>eb, Elektrische Bahnen</i>, marzo 2008, pagg. 115-124, figg. 20. Biblio 32 titoli.</p> <p>All'inizio degli anni Venti, furono installate in Germania e nelle due nazioni alpine grandi reti a 16^{2/3} Hz per l'alimentazione elettrica di trazione. Queste furono gradualmente connesse tra di loro. La rete tedesca restò separata per 5 decenni dopo il 1945. Il sistema interconnesso delle tre nazioni sta iniziando a prendere forma.</p>	
	<p>81 Cinquanta anni di sistema automatico doppio-guasto accidentale verso terra installato nella sottostazione di trasformazione di Steinbach delle DB (BRAUN)</p> <p><i>Fünfzig Jahre Doppelerdschluss-Automatik im DB-Unterwerk Steinbach</i></p> <p><i>eb, Elektrische Bahnen</i>, agosto 2007, pagg. 436-439, figg. 3. Biblio 4 titoli.</p> <p>Insieme all'ampliamento della protezione del sistema di potenza, il sistema automatico a doppio guasto nella sottostazione di trasformazione di Steinbach della Deut-</p>	<p>85 L'alimentazione elettrica a 16.7 Hz per la trazione e il sistema automatico di reportistica</p>	

IF Biblio	<i>Impianti di trazione elettrica</i>	24
<p>nel centro di controllo del sistema principale della DB Energie (SCHAARSCHMIDT – NESTLER)</p> <p><i>16.7-Hz- Traktionsenergieversorgung und automatisiertes Berichtswesen in der Hauptschaltleitung der DB Energie</i></p> <p><i>eb, Elektrische Bahnen</i>, marzo 2008, pagg. 125-131, figg. 7. Biblio 6 titoli.</p> <p>E' di grande importanza in una rete centralizzata garantire una fornitura ottimale di energia di trazione a 16.7 Hz attraverso l'uso sistematico di impianti di potenza e controllo. I metodi usati dalla DB Energie per raggiungere questo risultato stanno funzionando con successo da quasi dieci anni. Il processo di raccolta dati nel Data Warehouse deve essere automatizzato e reso direttamente disponibile per la reportistica.</p> <hr/> <p>86 Quadro normativo per dimostrare la sicurezza della alimentazione elettrica ferroviaria (LEITZKE)</p> <p><i>Rechtlicher Rahmen für den Sicherheitsnachweis bei der Bahnenergieversorgung</i></p> <p><i>eb, Elektrische Bahnen</i>, marzo 2008, pagg. 133-137. Biblio 18 titoli.</p> <p>Il quadro normativo per dimostrare la sicurezza dell'alimentazione elettrica ferroviaria è, come al solito nelle questioni tecniche e scientifiche, caratterizzato da espressioni relativamente astratte nella legge e da riferimenti a norme tecniche. Spesso solo uno sguardo alle norme tecniche rende possibile capire, ciò che deve essere fatto per osservare la legge e quale comportamento deve essere giudicato come negligente ai sensi della legge. Per questo motivo le commissioni per la redazione di norme tecniche supportano una elevata responsabilità.</p>	<p>87 Valutazione delle correnti vaganti in accordo alla prEN 50122-2 (BETTE – SONS)</p> <p><i>Streustrombewertungen gemäß prEN 50122-2</i></p> <p><i>eb, Elektrische Bahnen</i>, gennaio/febbraio 2008, pagg. 66-72, figg. 10. Biblio 4 titoli.</p> <p>Il CENELEC pubblicherà presto una bozza della rivista norma prEN 50122-2 per il sondaggio CENELEC. Questa bozza include una descrizione di una nuova tecnica di misura per la determinazione della perdita per unità di lunghezza della linea di contatto. Una tratta della linea ferroviaria di Rheinbahn in Düsseldorf è stata sottoposta a test per la misura della dispersione per unità di lunghezza usando sia il metodo precedente previsto dalla prEN 50122-2 sia la nuova tecnica. I binari sul ponte della Oberkasseler Brücke a Düsseldorf erano da rinnovare. Per essere in grado di determinare la dispersione per unità di lunghezza ammissibile, si effettuarono in anticipo misure di potenziale e tensione.</p> <hr/> <p>88 Il sistema di trazione elettrica "2x25 kV" in corrente alternata (SARTINI – BARTALESI)</p> <p><i>La Tecnica Professionale</i>, maggio 2008, pagg. 5-12, figg. 11. Biblio 8 titoli.</p> <hr/> <p>89 Pacchetti software per la progettazione TE (BUONANNO)</p> <p><i>La Tecnica Professionale</i>, giugno 2008, pagg. 7-18, figg. 18.</p>	

	IF Biblio	<i>Freni e frenatura</i>	34
	<p>16 MODBRAKE, obiettivi del progetto europeo e primi risultati (KLEEMANN) <i>MODBRAKE, Ziele des europäischen Projekts und erste Ergebnisse</i> <i>ZEV Rail, Glasers Annalen</i>, settembre 2007, pagg. 352-358. Biblio 5 titoli. Breve nota illustrativa su un grosso progetto europeo che vede coinvolti i più importanti costruttori europei di freni con la collaborazione di altre industrie ed università.</p>	<p>dei freni a disco dietro il sipario del record mondiale di velocità a 574,8 km/h (BOUFFECHOU – BOURGETAU) <i>Record du monde de freinage - les garnitures. Dans les coulisses du record du monde de vitesse à 574,8 km/h</i> <i>Revue Générale des Chemins de Fer</i>, dicembre 2007, pagg. 25-28, figg. 6. Breve nota ricca di dati sulle guarniture di cui al titolo. Ogni coppia guarnitura-disco è in grado di dissipare 44 MJ.</p>	
	<p>17 Compressori a pistone senza olio lubrificante <i>Des compresseurs à pistons sans huile: du nouveau dans la production d'air</i> <i>Revue Générale des Chemins de Fer</i>, settembre 2007, pagg. 47-48.</p>	<p>22 Freni ad azionamento idraulico con minimo apporto di energia SHB (STAMMEN – LIERMANN) <i>Versorgungsleistungsminimierte hydraulische Bremse- SHB</i> <i>ZEV Rail, Glasers Annalen</i>, novembre-dicembre 2007, pagg. 438-445, figg. 7. Biblio 9 titoli. Freno idraulico di nuova concezione per applicazione ferroviaria ed automobilistica.</p>	
	<p>18 La frenatura a recupero accresce le credenziali ambientaliste (FORD) <i>Regenerative braking boosts the green credentials</i> <i>Railway Gazette</i>, luglio 2007, pagg. 430-431, figg. 3. Risultati positivi ottenuti dalle ferrovie inglesi con l'estensione dell'uso della frenatura a recupero sugli elettrotreni suburbani e di linea.</p>	<p>23 Spazi di frenatura e margini di sicurezza nella frenatura del sistema ETCS (GROPLER) <i>Bremswege und Bremsicherheit bei ETCS</i> <i>ZEV Rail, Glasers Annalen</i>, gennaio-febbraio 2008, pagg. 31-39, figg. 7. Biblio 9 titoli. Ampio commentario sui parametri e le caratteristiche di frenatura del sistema ETCS, del quale viene fatto un dettagliato confronto con le caratteristiche del sistema LZB largamente diffuso presso la DB.</p>	
	<p>19 Le esigenze di sicurezza dei sistemi di frenatura di moderni rotabili: un impedimento o un'occasione per innovare? (BERGER – REIF) <i>Sicherheitsanforderungen an Bremssysteme moderner Schienenfahrzeuge- Hemnis oder Chance für Innovation</i> <i>ZEV Rail, Glasers Annalen</i>, numero speciale giugno 2007, pagg. 42-48, figg. 6. Biblio 7 titoli.</p>	<p>24 Le prestazioni di frenatura in linea del materiale metro: effetto delle incertezze di misura (NICCOLINI) <i>Performances de freinage en ligne des matériels roulants urbains: impact des incertitudes de mesure</i> <i>Revue Générale des Chemins de Fer</i>, aprile 2008, pagg. 13-19, figg. 8. Biblio 5 titoli.</p>	
	<p>20 Frenatura d'emergenza attuata da passeggeri e neutralizzazione della stessa (MINDE) <i>Fahrgastnotbremse und Notbremsüberbrückung</i> <i>ZEV Rail, Glasers Annalen</i>, novembre-dicembre 2007, pagg. 446-454, figg. 7. Biblio 1 titolo. Ampio rapporto sullo stato dell'arte in base alla prescrizione della Fiche UIC 541 e dell'EBO.</p>	<p>25 Confronto delle prescrizioni riguardanti i freni secondo il BOStrab e l'EBO (KÖHLER) <i>Vergleich der Anforderungen an Bremsen nach BOStrab und EBO</i> <i>ZEV Rail, Glasers Annalen</i>, marzo 2008, pagg. 77.</p>	
	<p>21 Record mondiale di frenatura: le guarniture</p>		

IF Biblio	Freni e frenatura	34
<p>EBO e BOStrab sono gli ordinamenti cui debbono sottostare le ferrovie e le tramvie in Germania.</p>		
<p>26 Riduzione del rumore durante la frenatura dei TGV (BOURGETAU – BUFFECHOUX) <i>Reduction du bruit lors des freinages des TGV</i> <i>Revue Générale des Chemins de Fer</i>, aprile 2008, pagg. 7-11, figg. 8.</p> <p>Nota su prove al banco di due diversi tipi di guarniture composite da freno; fino a 120 km/h si possono ottenere riduzioni di 20 dB, senza compromettere le prestazioni di frenatura.</p>	<p><i>A long road to success</i> <i>Railway Gazette</i>, maggio 2008, pagg. 301-303, figg. 4.</p> <p>Report sulla frenatura a correnti parassite, già in funzione su alcuni treni AV in Germania. Sussistono preoccupazioni per problemi di interferenza e compatibilità elettromagnetica. Interesse da parte di varie amministrazioni ferroviarie ma anche esperimenti finiti con insuccesso.</p>	
<p>27 Sistemi innovativi e di ausilio alla frenatura dei treni merci (WALTER – SCHMIDT – HEINE – NOCK) <i>Innovative Brems – und Assistenzsysteme im Schienegüterverkehr</i> <i>ETR</i>, maggio 2008, pagg. 268-272, figg. 4. Biblio 4 titoli.</p> <p>Panoramica su recenti prodotti innovativi della Knorr Bremse per applicazione sui treni merci.</p>	<p>29 Validazione pneumatica di TrainDy con dati sperimentali Trenitalia (CANTONE – PALAZZOLO) <i>Pneumatic validation of TrainDy with Trenitalia experimental data</i> <i>Ingegneria Ferroviaria</i>, maggio 2008, pagg. 409-418, figg. 11. Biblio 6 titoli.</p> <p>L'aumento del traffico merci tra i paesi europei richiede l'aumento della lunghezza dei convogli. Per agevolare il processo di validazione di nuove composizioni, finora realizzato sperimentalmente in linea, è stato sviluppato dall'Università di Roma "Tor Vergata" in collaborazione con Faiveley un nuovo codice di calcolo denominato TrainDy. Per valutarne l'attendibilità, è in corso un processo di validazione ad opera dei maggiori operatori ferroviari europei e dell'UIC riguardante sia il modello che simula la porzione pneumatica dell'impianto frenante che la verifica del modello di calcolo delle forze longitudinali tra i carri. Tale articolo riporta, oltre ad una breve descrizione del modello, la validazione della sua parte pneumatica basata su dati sperimentali acquisiti da <i>TRENITALIA</i> nel corso dell'anno 2003 su treni merci con massa complessiva compresa tra le 1600 t e le 3200 t e di lunghezza pari a circa 550 m.</p>	
<p>28 Una lunga strada da percorrere fino al successo (SCHYKOVSKI)</p>		