

Galleria di base del San Gottardo : tecnica ferroviaria

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **AlpTransit in Ticino**

Band (Jahr): - **(2011)**

Heft 1

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419113>

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.

Galleria di base del San Gottardo

Tecnica ferroviaria

Nella prima fase e quale infrastruttura base per permettere agli operai la posa degli impianti definitivi, sono stati realizzati in galleria le installazioni provvisorie come l'impianto elettrico di cantiere, l'illuminazione, i sistemi di comunicazione e i sistemi di sicurezza per il controllo dell'accesso.

8

Per trasportare le apparecchiature e posare i cavi elettrici sono stati utilizzati due veicoli specialmente concepiti per questo cantiere. I veicoli sono bidirezionali e hanno una cabina di guida a ogni estremità. All'interno della galleria, un sistema automatico di guida con sensori di misura al laser, consente ai veicoli di spostarsi facilmente e con una velocità massima di 25 km/h tra le banchine. Il peso complessivo di questi veicoli è di

messo la posa di 15'049 m di binari. Ogni ciclo di lavoro, perfettamente organizzato e della durata di 20 giorni, ha permesso la posa fino a 2160 m di binari. Il primo giorno, 18 paia di binari di 120 m di lunghezza vengono trasportati in galleria, posati sulla soletta in cemento grezzo e saldati. Dal secondo al settimo giorno, le traversine di cemento sono posate e fissate ogni 60 cm ai binari del treno. Dal quinto giorno i binari vengono

sistemati nella loro posizione approssimativa, poi, percorrendo il settore in corso a più riprese, la loro posizione è regolata prima grossolanamente, poi sempre più precisa fino ad ottenere un posizionamento con una precisione di mezzo millimetro. Dall'undicesimo al ventesimo giorno viene colato il calcestruzzo della soletta. Il calcestruzzo è prodotto direttamente in galleria da un treno speciale lungo 450 m, una vera centrale beton mobile. Per la tratta appena conclusa sono stati prodotti circa 16'000 m³ di calcestruzzo.

Da inizio aprile nella galleria ovest, tra Bodio e Faido, sono in corso i lavori di misura per la posa delle mensole della linea di contatto e la preparazione dei cunicoli trasversali per l'installazione dei trasformatori e dei quadri elettrici per la media tensione. I lavori della tecnica ferroviaria nella canna ovest tra Bodio e Faido saranno terminati entro la fine dell'anno.

Nell'edificio della tecnica ferroviaria di Bodio, all'esterno della galleria, i lavori sono cominciati all'inizio dell'anno con la posa dei cavi e proseguiranno, a partire da maggio, con la posa degli impianti di comando e distribuzione di energia per la galleria ovest.



50 t e il carico utile è di 25 t. Per la posa dei cavi, uno dei due veicoli è equipaggiato con dei supporti per il trasporto di bobine di cavi, mentre l'altro è equipaggiato con un argano per il tiraggio dei cavi nei tubi posati nelle banchine. In seguito, sono stati posati i sistemi di ventilazione e raffreddamento per garantire la qualità dell'aria e delle temperature ambientali idonee per gli operai.

Il 6 ottobre 2010 sono iniziati i lavori per la posa dei binari su platea in calcestruzzo che sono durati fino al 23 marzo 2011. In questo periodo sono stati eseguiti otto cicli di lavoro che hanno per-

Posa dei binari.

Galleria con binari definitivi nel tubo ovest tra Bodio e Faido.

