

Roger 1000 per le Ferrovie Svizzere

di **David Campione**

MONOPOLI (Bari) - La pugliese MerMec fa tris con la serie Roger 1000. Dopo le due unità per le ferrovie norvegesi e coreane, Roger 1000 e Roger 1000 K, consegnate rispettivamente nel 2000 e nel 2003, la mattina del 20 dicembre ha lasciato Monopoli verso la Svizzera la nuova Roger 1000 SBB.



1. La Roger 1000 nello stabilimento Mermec di Monopoli. (Foto Mermec, 11 novembre 2005)

Il veicolo automotore a trazione diesel dispone di due motori ridondanti da 326 kW, raggiunge la velocità massima di 160 km/h, è lungo 22,6 metri e pesa 60 tonnellate. Può operare tra -30 e +40 °C, dispone di 12 posti a sedere per i tecnici e sistema di ripetizione segnali Integra SIGNUM, ZUB, ETCS Level 2.

Il Roger 1000 per SBB dispone dei seguenti sistemi di misura per l'armamento: geometria del binario, profilo della rotaia, usura odulatoria, video ispezione del binario, riconoscimento dei difetti delle rotaie, riconoscimento delle singolarità e degli scambi.

Distinti apparati consentono misure della linea aerea: geometria della linea di contatto (non a contatto), riconoscimento dei difetti della linea di contatto, parametri elettrici della linea di contatto.

Infine altri sistemi consentono la video ispezione delle banchine, delle sezioni e delle sedi ferroviarie, misure di temperatura, controllo delle volte di gallerie e dei muri di contenimento, controllo delle correnti di ritorno dalle rotaie, calibro dello scartamento, "Sistema Progressiva Chilometrica" che consente di conoscere con accuratezza la posizione e la velocità del treno.



2. Strumentazione di bordo della Roger 1000. (Foto Mermec, 11 novembre 2005)

ROGER 1000 SBB viaggerà lungo tutta la rete ferroviaria svizzera con l'obiettivo di farne il check-up, definirne il quadro esatto delle condizioni di esercizio, individuarne eventuali criticità, comprenderne la natura, elaborarne gli interventi risolutivi. E' dotato, fra l'altro, di una speciale apparecchiatura (brevetto mondiale della MerMec), che consente di video ispezionare l'area adiacente i binari, la massicciata, i tunnel e la linea aerea durante la normale corsa del treno, acquisirne e ricostruirne i dettagli in 3D, riconoscerne intelligentemente ogni irregolarità e difetto.

E' quindi in grado di rilevare oggetti non identificati posti sulla sede ferroviaria, in luoghi di difficile accesso ed ispezione, come le gallerie e i ponti, riducendo così i rischi legati ad atti vandalici o ad azioni terroristiche. Le sue sofisticate apparecchiature inoltre permettono di calcolare cedimenti anomali ed improvvisi del "ballast".

Insomma, grazie al suo impiego, l'operatore potrà garantire con maggiore efficacia i più alti standard di efficienza operativa della sua intera rete e di sicurezza totale.



3. Vista frontale per la Roger 1000, nel giorno della presentazione alla stampa. (Foto Mermec, 11 novembre 2005)

David Campione - 21 dicembre 2005

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.