

4-49

Roma, 11 - 1 MAR. 1949

MINISTERO DEI TRASPORTI  
FERROVIE DELLO STATO  
DIREZIONE GENERALE  
SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI

N. L. 7bis/22.II/123

CIRCOLARE n. 3

OGGETTO:

Modifica circuito di controllo casse di manovra A-E-G.

DELEGAZIONE

UFFICI I.E.S.

P.e-UFFICIO STRALCIO F.S.

"G A G L I A R I"

"T U T T I"

"T R I E S T E"

Alleg.n.1

Nel corso di lavori di montaggio degli impianti di una Stazione della Rete, ove sono in opera casse di manovra da deviatore tipo A.E.G./O.M.S. con circuiti elettrici tipo F.S. è stata riscontrata una anomalia facilmente eliminabile al circuito originale di controllo delle casse di manovra formanti comunicazione, e precisamente al circuito di controllo della cassa di manovra del deviatore "B".

Infatti al circuito in parola può verificarsi quanto segue:

Se si suppone di avere due deviatori, l'ormanti comunicazioni entrambi nella posizione di "rovescio", e la rispettiva leva in cabina pure "rovescia", e si suppone pure la rottura della molla di richiamo del pattino di sinistra della cassa di manovra del deviatore B oppure la fuoriuscita del perno dall'eccentrico di richiamo di detto pattino (cose queste difficili ma possibili), il pattino stesso in tali casi resta libero di ruotare e si porta dalla posizione "alta", alla posizione "bassa", stabilendo e completando i contatti del circuito di controllo normale (41-43) (51-53), mentre nello stesso tempo si interrompono quelli che stabilivano il circuito di alimentazione del motore per la manovra da "rovescio" a "normale" del deviatore B.

Ne viene di conseguenza che non essendovi più concordanza tra la posizione della leva ed il circuito di controllo, la suoneria di allarme in cabina, si mette a squillare richiamando in tal modo l'attenzione del deviatore, il quale per tacitarla è costretto a portare la leva dalla posizione di "rovescio" a quella di "attesa controllo normale".

0/1

1/1

245

Se nonchè per quanto detto sopra, il circuito di controllo normale nella cassa di manovra del deviatore "B", si è già predisposto, mentre invece si è interrotto il circuito di manovra da "rovescio" a "normale" del motore in detta cassa; ne consegue che il deviatore "A" viene portato "normale", mentre il deviatore "B" rimane in posizione "rovescio", e si completa ugualmente il circuito di controllo normale di ambedue gli scambi. Il deviatore pertanto può regolarmente completare la manovra della leva dalla posizione di a.c.n. alla posizione finale di "normale", mentre, come già si è detto, sul piazzale si ha il deviatore "A" normale e quello "B" rovescio -

Lo stesso grave inconveniente di cui sopra potrebbe manifestarsi qualora l'operario per eseguire lavori di pulizia ai pattini, sollevasse il pattino, facendolo ruotare in modo da sganciarlo dall'eccentrico per più liberamente eseguire il lavoro, e poi lo dimenticasse in quella posizione.

Per eliminare gli inconvenienti sopra descritti, che potrebbero portare anche a gravi inconvenienti di esercizio, basta intervenire entrambi i pattini del deviatore "B", nel circuito di controllo anzichè uno solo come avviene attualmente, in modo da avere sempre la concordanza dei pattini stessi.

Il provvedimento è facilmente attuabile, in quanto che i contatti (11-13) (62-64) della cassa di manovra del deviatore "B", non sono ora utilizzati.

Si unisce pertanto l'unità schema modificata S.8<sup>I</sup>, il quale annulla e sostituisce lo schema S.8, facendo presente che le varianti di cui trattasi dovranno essere apportate ai circuiti di controllo di tutte le casse di manovra del tipo A.E.G./O.M.S. applicate a deviatori costituenti comunicazione, in opera negli impianti sotto la giurisdizione di questo Ufficio.

Si prega accusare ricevuta e confermare.-

IL CAPO DEL SERVIZIO