

Roma, li 7-5-1960

n° I.E.5/3/IR/34092

C I R C O L A R E n° 462.

OGGETTO:

Manovre elettriche
da deviatore F.S.955.

DIVISIONI IMPIANTI ELETTRICI

= T U T T E =

UFFICIO COSTRUZIONI ELETTRICHE

= N O V A R A =

REPARTO IMPIANTI ELETTRICI

= C A G L I A R I =

19-60 ~~278~~

In quest'ultimo periodo di tempo si sono verificati alcuni in convenienti nelle manovre elettriche da scambio per aghi elastici, in convenienti che si ritiene opportuno vengano portati a conoscenza di tut te le Divisioni, onde prevenire il loro ripetersi.

Uno di essi è consistito nell'inceppamento del rocchetto che tra=
smette il moto all'albero porta-tamburi allorchè viene interessato, nel=
l'ultima fase della manovra, dai due denti ricavati sul corsoio di manovra.

In tal modo si è verificata una rotazione anticipata dei contatti,
prima cioè che gli aghi avessero compiuta la loro corsa.

Il secondo inconveniente è consistito nel tranciamento della spi=
na "Connex", che fissa il rocchetto con basetta sul suddetto albero; in
tal modo si è perduto ogni vincolo con l'albero stesso ed i contatti elet=
trici sono rimasti fermi nella loro posizione iniziale.

Da prove eseguite si è potuto constatare che la prima anormalità
può verificarsi allorchè un piccolo corpo estraneo (dadino, ^pcopiglia,
scheggia di materiale ferroso ecc.) va a frapporsi tra i rocchetti denta=
ti, costituenti il complesso per lo scatto del commutatore, mentre si è
riusciti a provocare il tranciamento della spina "Connex", di cui sopra, so=
lamente picchiando con un martello anche piccolo sulla testata dell'albe=
ro porta-tamburi.

Si raccomanda pertanto di richiamare l'attenzione del dipendente
personale, su quanto sopra, come pure d'invitarlo ad intervenire nei casi
di necessità con tutti quegli accorgimenti e con la dovuta delicatezza che
richiedono i vari organi costituenti i meccanismi in questione.

C/I

./.

Sarà pure opportuno sottoporre questi ultimi ad accurate ispezioni periodiche, nel corso delle quali si dovrà porre particolare attenzione sui punti appresso indicati.

1) - Tutti i bulloni e le viti dovranno risultare ben serrati mentre le spine "Connex," dovranno risultare sempre integre e perfettamente al loro posto e non presentare tendenza allo sfilamento.

2) - I rocchetti dentati, costituenti il sistema di comando dell'albero porta-tamburi, dovranno risultare sempre accoppiati, in modo che le rispettive linee di fede coincidano fra di loro e ciò allo scopo di garantire in modo assoluto che la loro rotazione sia quella voluta per un corretto azionamento dei contatti.

3) - I denti di tali rocchetti, come pure quelli riportati sul corso di manovra, dovranno risultare sempre integri e non presentare mai segni di ammaccature od eccessivo logoramento.

4) - Si dovranno ripulire, qualora il caso lo richieda, i coltelli del commutatore e controllare che le relative pinze non abbiano subito logorio o deformazioni.

Qualora poi durante l'esercizio si verificassero irregolarità nel funzionamento delle manovre elettriche da deviatore, dopo il primo intervento necessario per non recare disturbo alla circolazione dei treni, sarà indispensabile cercare di risalire alle cause che hanno provocato l'irregolarità stessa.

Tale raccomandazione deve essere particolarmente tenuta presente in ogni intervento su gli organi più facilmente accessibili da parte del personale della manutenzione, quali la molla di stabilizzazione dell'ago discosto, la frizione, e la molla di tallonamento, i cui valori di taratura risultano spesso alterati rispetto ai valori prescritti.

Il diminuire, ad esempio, il valore della taratura della molla del dispositivo di stabilizzazione e di puntata se facilita l'effettuazione della manovra, può provocare d'altro canto la progressiva diminuzione del ricoprimento del fermascambio e frequente andata in frizione delle manovre stesse, • mentre l'alterazione del valore della molla di tallonamento, può a sua volta provocare o una scarsa stabilità dell'ago discosto o uno sfor-

so eccessivo di tallonamento con possibilità di deformazione, in caso di tallonamento, sia dell'ago discesto che di qualche organo interno del meccanismo.

Un eccessivo stringimento della frizione (oltre i 7 ÷ 7,5A) può impedire di risalire alle cause che hanno provocato difficoltà nell'effettuazione della manovra, cause che col tempo, esaltandosi, potrebbero dar luogo ad inconvenienti molto gravi.

Nell'invitare le Divisioni in indirizzo a volere dare la massima diffusione della presente circolare presso il personale dipendente, si prega voler accusare il ricevimento di essa.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO

