

Roma, li 18 Marzo 1961

N° D.G./71944/610

OGGETTO: Manovre elettriche
dei deviatori con aghi
a cerniere elastiche,
armamento 49, 50 e 60.

~~XXXXXXXXXX~~

10-61

	Sigg. DIRETTORI COMPARTIMENTALI	<u>TUTTI</u>
p.n.	SERVIZIO MOVIMENTO	<u>SEDE</u>
"	SERVIZIO MATERIALE E TRAZIONE	<u>FIRENZE</u>
"	SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI	<u>SEDE</u>
"	SERVIZIO IMPIANTI ELETTRICI	<u>SEDE</u>

Per i provvedimenti di competenza, si dispone quanto in appresso circa i deviatori con aghi a cerniere elastiche dell'armamento 49, 50 e 60, con cassa di manovra elettrica, inseriti sui binari di corsa e che siano normalmente incontrati di punta dai treni.

1) Tutti gli anzidetti deviatori saranno resi intallonabili. Tale scopo sarà raggiunto per ora maggiorando a circa 1000 chilogrammi lo sforzo di tallonamento.

I nuovi valori di tallonamento dovranno essere ottenuti regolando opportunamente le molle di tallonamento delle casse secondo la procedura qui di seguito indicata, che non richiede il togliimento d'opera delle casse di manovra, ma solo un breve intervallo in cui il deviatoio deve essere considerato fuori servizio.

In primo luogo si eseguirà una verifica dello sforzo di tallonamento presentato dalla cassa nelle condizioni in cui la medesima si trova. A tal fine basta impiegare un tenditore e un dinamometro, a tubo con scala fino a 1000 Kg. del tipo in dotazione per la tesatura delle linee di contatto. I due apparecchi ora citati, tra loro connessi, saranno attaccati da un lato all'ago discosto del deviatoio in corrispondenza del tirante di manovra e dall'altro saranno collegati mediante una catena o un trefolo a un punto fisso (per es.: palo, oppure rotaia di un altro binario, ecc.). Accertato il valore attuale di tallonamento, si agirà sul-

la molla della cassa avvitandone il dado di trattenuta nel senso della compressione della molla stessa e per successivi tentativi, misurando ogni volta il valore di tallonamento presentato dalla cassa, si perverrà alla taratura definitiva della molla secondo il valore dello sforzo di tallonamento precedentemente indicato. Compiute queste operazioni, il dado di trattenuta verrà bloccato mediante il controdado relativo. Per la corretta esecuzione di questo ultimo serraggio dovranno essere impiegate esclusivamente le due chiavi a tubo che fanno parte degli attrezzi per la manutenzione delle casse di manovra di cui si tratta.

Rimane inteso che il nuovo valore di tallonamento deve essere riportato sulla targhetta della cassa di manovra.

2) Nel caso di sparizione di controllo elettrico di un deviatoio reso intallonabile, il personale interessato del Servizio Movimento dovrà attenersi alle norme di cui in appresso.

a) Ove si abbia la certezza che la sparizione del controllo non possa essere dovuta ad un tallonamento dello scambio, ci si atterrà alle comuni norme già previste dalle Istruzioni di servizio (visita sul posto, azionamento del tasto Tc, doppia manovra di saggio).

b) Ove non si abbia l'anzidetta certezza, i controlli dello scambio potranno essere ripresi e ritenuti validi solo dopo l'intervento dell'operaio del Servizio Impianti Elettrici, nonchè, beninteso, dopo azionamento del tasto Tc e doppia manovra di saggio. L'intervento dell'operaio sarà regolato con l'emissione dei prescritti moduli. Ove occorra, prima dell'emissione del modulo M.45, effettuare un qualsiasi movimento di treno o manovra interessante lo scambio in questione, l'agente del Servizio Movimento non dovrà mai azionare il tasto Tc e si atterrà alle modalità prescritte per il caso di deviatoio privo di controllo elettrico (visita sul posto, applicazione di fermascambio a morsa e distanziatore, adozione delle prescritte cautele per i movimenti a segnale chiuso).

3) - Le norme di cui sopra, con l'indicazione dei relativi deviatori, dovranno essere riportate nei Registri Disposizioni di massima delle stazioni nonchè nei registri dei posti di servizio interessati.

Si prega disporre e confermare.

IL DIRETTORE GENERALE

Sanjona