



Roma, 3 Marzo 1966

196

SERVIZIO IMPIANTI ELETTRICI

N. I.E.83/15056

OGGETTO

Manovre elettriche tipo

Al N. del

F.S.L 63 e F.S.P 64 -

Allegati N.

7-66

DIVISIONI IMPIANTI ELETTRICI

= T U T T E =

OFFICINA APPARATI CENTRALI

= M I L A N O =

OFFICINA T. E.

= B O L O G N A =

E' iniziata la distribuzione di casse di manovra elettrica per deviatori dei nuovi tipi F.S.L 63 per scambi a cerniera articolata e F.S.P 64 per quelli ad aghi elastici (armamenti 49 e 60).

Sia l'uno che l'altro dei nuovi modelli rappresentano un'edizione ampiamente modificata e migliorata, sotto il duplice profilo funzionale e tecnologico, dei tipi F.S.46 e rispettivamente F.S.55, quest'ultimo comprensivo di tutte le varianti note, applicate in varie riprese.

Qui di seguito, per opportuna conoscenza, si espongono succintamente le innovazioni più caratteristiche introdotte nei nuovi esemplari.

Casse di manovra tipo F.S.L 63 .

- Il tirante di manovra, connesso all'ago che in fine corsa si trova nella posizione discosta rispetto al contrago, non è a contatto con la testa del relativo corsoio ma ne è distaccato di 5 mm. - In definitiva, come già per le casse dell'armamento pesante, si è adotta

./.

525

to il cosiddetto "cuscinetto d'aria", destinato ad assorbire le piccole vibrazioni alla quale si trovi eventualmente soggette il tirante.

- La corsa di ricoprimento del catenaccio di fermascambiatrice, misurata come spostamento del tirante, è stata aumentata da 20 a 40 mm. - Per motivo del già citato cuscinetto d'aria, il ricoprimento è di 35 mm. se esso viene riferito al corsoio anzichè al tirante.

- Il dispositivo elastico fin qui costituito dalle cosiddette scarpe di tallonamento è stato radicalmente modificato. Esso è composto da un bilancere e da una molla inserita nella testa cava di uno dei tiranti. Il bilancere, che con un rullo posto ad una della sua estremità si appoggia su una superficie sagomata dell'altro tirante, in fase di tallonamento determina una compressione via via crescente della molla per tutta la corsa di 40 millimetri del ricoprimento.

- Anche la stabilizzazione elastica del rocchetto differenziale, che rappresenta l'organo cinematico intermedio tra la cremagliera e i corsi di manovra, è attiva durante tutto il ricoprimento.

Per la precedente e per quest'ultima caratteristica, il gruppo manovra ha una capacità di recupero, ossia di ritorno elastico nella posizione normale, estesa di principio a tutto l'intervallo del ricoprimento.

- Ulteriori varianti di carattere meccanico sono quelle del motoriduttore per la tenuta dell'olio e della frizione per una più facile taratura.

- Per quanto riguarda la parte elettrica si citano le modifiche introdotte nei tamburi di contatto di

./.

525

cui si è aumentato il numero, di guisa da rendere possibile il controllo sistematico di concordanza tra il commutatore della posizione normale e quello della posizione rovescia. E' stata inoltre applicata alla cassa una morsettiera del tipo a piastra e contropiastra, alla quale fanno capo i conduttori della filatura interna e quelli del cavo flessibile. E' stata anche prevista l'applicazione di una resistenza di riscaldamento, alla quale sono destinati due morsetti già allacciati a un connettore.

Cassa di manovra tipo F.S.P 64

- Il ricoprimento è stato portato a 45 mm. (40 se riferito allo spostamento del corsoio), ossia è stato aumentato di 5 mm. rispetto all'ultima versione della cassa F.S.55 -

- Il dispositivo elastico di tallonamento, pur restando concettualmente invariato, ha subito una modifica di struttura per cui, in luogo di un'unica molla, se ne hanno due, connesse in serie tramite un elemento a Z destinato anche a centrare sull'asse di ciascun tirante l'azione elastica dell'intero dispositivo.

- Per la stabilizzazione dei corsoi, in aggiunta al cosiddetto barilotto che assolve anche la funzione della puntata, è stato introdotto un complesso di richiamo elastico a camma agente sull'albero del pignone ingranato sulla cremagliera ed efficace per tutta la corsa di ricoprimento.

./.

525

- Nel giunto elettromagnetico l'avvolgimento induttore non è più in rotazione, per cui si sono potuti eliminare gli anelli e le spazzole di contatto.

- Il gruppo dei commutatori di manovra e di controllo ha subito talune modifiche costruttive.

I tamburi, la filatura e la morsettiera a piastra e contropiastra sono stati resi identici a quelli della cassa F.S.L 63 -

- Le casse F.S.P 64 destinate ai deviatori inglesi doppi saranno dotate di un motore da 0,66 C, ossia di potenza doppia rispetto a quelli normali.

Su entrambi i tipi di casse di manovra, i dispositivi di tallonamento, dopo la taratura avvenuta in officina in sede di collaudo, vengono piombati per evitare indebite manomissioni in esercizio. Nel tipo per deviatori pesanti viene anche piombata la frizione, poichè in numerose prove eseguite non si è riscontrata una apprezzabile variazione stagionale nè si è notato un decadimento sensibile anche dopo interventi prolungati e frequentemente ripetuti della frizione. Se, tuttavia, in esercizio si rendesse manifesta la necessità di una regolazione saltuaria, non si avrà nulla in contrario a dare la relativa autorizzazione modificando le attuali disposizioni.

Circa l'impiego, è opportuno che le nuove casse, con particolare riguardo a quelle del tipo F.S.L 63,

./.

525

siano utilizzate in modo da sfruttare convenientemente le loro elevate caratteristiche e perciò converrà adibirle a deviatori tallonabili o per i quali non sia attuata la non tallonabilità permanente.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO

