



~~\_\_\_\_\_~~ Roma, li 30-4-66

196...

SERVIZIO IMPIANTI ELETTRICI

N. I.E.832/29520

<sup>OGGETTO</sup>  
 Barriere a doppio filo manovrate a distanza per P.L. F.S.65 e relativi arganelli.

Al N. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_

Allegati N. 3

DIVISIONI IMPIANTI ELETTRICI

= T U T T E =

18-66

Si porta a conoscenza di codeste Divisioni che sono in distribuzione le nuove barriere per P.L., a doppio filo manovrate a distanza tipo F.S.65 e i relativi arganelli.

Di entrambe le apparecchiature si indicano qui di seguito le principali caratteristiche e le modalità di impiego.

Barriera a d.f. manovrate a distanza F.S.65

Tale tipo di barriera si differenzia dal precedente per talune varianti riguardanti il cinematismo di comando e di trascinamento dell'asta, nonché il commutatore di controllo, al quale può essere applicato un interruttore per l'accensione dei segnali stradali, e infine per l'aggiunta di un dispositivo di svincolo della ruota ad impronte.

In conformità alle varianti introdotte nelle barriere elettriche F.S.64, anche in questo tipo di barriera gli alberi dei ruotismi sono stati appoggiati ad entrambe le estremità su supporti con cuscinetti a sfere.

L'accoppiamento tra la ruota principale e l'asta avviene per mezzo di una camma a doppia gola, calettata sull'albero porta asta, camma sulla quale scorrono due rulli, i cui perni sono applicati su due piatti, affacciati, costi-

./.

Cam/

tuenti la ruota principale. Il moto alla ruota principale viene trasmesso da una ruota secondaria, resa solidale alla ruota ad impronte tramite un disco a denti radiali facente parte del dispositivo di svincolo.

Tale dispositivo, che ha lo scopo di disinnestare la ruota ad impronte dal cinematismo della barriera, permette la manovra sul posto della barriera stessa, rendendola indipendente dalla trasmissione.

Il commutatore di controllo, l'interruttore di accensione del segnale stradale, l'avvisatore ottico-acustico, il dispositivo della manovra a mano hanno le stesse caratteristiche costruttive e di funzionamento di quelle realizzate sulle barriere elettriche F.S.64. Anche la filatura interna che fa capo ad una morsettiera a piastra e contropiastra riflette le modalità adottate per le barriere elettriche.

#### Arganello F.S.65

Esso sostanzialmente conserva le caratteristiche operative del vecchio tipo ma si presenta costruttivamente rinnovato soprattutto nelle seguenti parti:

- meccanismo di trasmissione del moto;
- antiregressore;
- regolatore di velocità prima non esistente;
- sistema di applicazione delle serrature.

La trasmissione del moto dalla manovella alla ruota ad impronte è attuata tramite una ruota elicoidale accoppiata ad una vite senza fine, che lavorano in bagno d'olio.

Il moto viene trasmesso dall'antiregressore mediante un sistema di ingranaggi a codice.

Il regolatore di velocità, che ha lo scopo di evitare brusche variazioni di velocità sulla trasmissione, è derivato dall'asse della vite senza fine.

Anche in questo caso gli alberi dei ruotismi sono stati appoggiati su cuscinetti a sfere.

I due tipi di serrature, ad una chiave (dis.5848) ed a due chiavi indipendenti (dis.5849), per il bloccamento della manovra dell'arganello nella posizione di chiusura o in entrambe le posizioni di chiusura e di apertura, sono applicabili sul coperchio dell'arganello e agiscono mediante i catenacci sull'arpione ad azione manuale.

Per l'impiego e la posa delle barriere e degli arganelli di cui trattasi ci si dovrà attenere alle modalità appresso specificate.

- Le barriere a semplice coppia e le destre della doppia coppia di un P.L. dovranno essere munite dell'avvisatore ottico-acustico, del regolatore di velocità e del mollo-  
ne di recupero.
- Le aste delle barriere per doppia coppia dovranno avere lo stante articolato.
- Il controllo elettrico delle barriere dovrà essere previsto per i P.L. che si trovino nelle condizioni indicate nello schema S.P.L.13., ossia nel caso di trasmissioni di notevole estensione o di spiccata tortuosità. In queste circostanze, approfittando dell'esistenza del controllo elettrico, conviene avere sbarre tallonabili, essendo sufficiente a tale scopo sostituire il bullone del tipo non tallonabile con un altro, uguale a quello delle barriere elettriche, con sezione di rottura prestabilita.

In questi casi, una sola delle barriere - che per riferimento chiameremo barriera A - sarà provvista di dispositivo completo di controllo, comprendente il gruppo di contatti di controllo dell'asta e il commutatore di controllo della manovra. Quando il P.L. sia a doppia coppia di barriere, una delle barriere destre sarà attrezzata nel modo ora detto. Tutte le altre barriere dello stesso P.L., ossia la seconda barriera nel caso della semplice coppia e tre barriere quando si abbia la doppia coppia, saranno provviste del solo gruppo di controllo dell'asta. Allorchè sia anche previsto l'impiego di segnali stradali, l'interruttore per la loro accensione sarà applicato sul commutatore di controllo della manovra esistente sulla barriera A.

- Gli allacciamenti dei conduttori dovranno essere realizzati secondo quanto indicato sullo schema S.P.L.14 che si trasmette a parte in copia riproducibile.
- Per la manovra di una doppia coppia di barriere di un P.L. dovrà essere impiegato un solo arganello tipo F.S.65. Le modalità relative sono indicate nel disegno schematico che si allega in copia riproducibile.
- Sia la barriera che l'arganello dovranno essere applicati sugli appositi basamenti di calcestruzzo conformi ai disegni che pure si allegano in copia.

Le richieste di barriere, degli arganelli, delle trasmissioni e dei contrappesi, dovranno essere conformi alle voci di catalogo 842 ed ai progressivi esposti nella lettera IE/413/16692 del 10 Marzo 1966.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO

*J. Mayer*



*Passaggi a livello con duplice coppia di barriere a doppio filo -  
Disposizione per la manovra in serie di tutte e quattro le  
barriere con un unico organello -*

