

Raccomandazione

© MOROP - FIMF

Edizione 1996

Traduzione italiana a cura di A. Manino

1 Generalità

Questa norma contiene direttive per la determinazione della massa necessaria per un esercizio sicuro dei vagoni modello realizzati industrialmente o in proprio. Essa non si applica ai veicoli motori.

La massa dei vagoni deve essere dimensionata in modo tale che percorrendo le usuali curve degli impianti fermodellistici venga garantita la sicurezza contro i ribaltamenti anche in presenza di ulteriore carico al treno.

2 Massa minima

La massa minima contenuta nella tabella seguente può essere presa come base, nel caso non sia presente nessuno dei fattori che pregiudicano la sicurezza contro i ribaltamenti. Tali fattori negativi sono per esempio:

- posizione alta del baricentro del veicolo
- grande sbalzo (distanza fra piatto dei respingenti e asse più esterno)
- sfavorevole punto di attacco dell'aggancio (favorevole è un punto di attacco vicino all'asse più esterno o rispettivamente al perno di rotazione)
- sospensione dell'aggancio al carrello

Massa minima per mm di lunghezza fra i respingenti del vagone

Scala	Z	N	TT	H0	S	0	I
Massa (g/mm)	0,12	0,17	0,25	0,40	0,60	1,00	1,50

3 Massa maggiorata

La massa dei vagoni secondo tabella può essere aumentata fino al 30%. In caso di valori ancora superiori, se ne deve tener conto al momento della formazione del treno.

Una massa dei vagoni più alta della minima deve essere ottenuta nei prodotti industriali possibilmente mediante una zavorra (p. es. barre di lamierino). L'acquirente deve avere la possibilità di eliminare o modificare la zavorra in modo semplice.

4 Ulteriori criteri

Quando si percorrono curve di piccolo raggio e quando si utilizza una sopraelevazione in curva (NEM 114), permane un elevato pericolo di ribaltamento soprattutto per i vagoni che presentano i fattori negativi citati al Punto 2. Questo può in parte venir compensato da una zavorra aggiuntiva (p. es. carico).