

Raccomandazione

Quote in mm

Edizione 2006

(sostituisce Edizione 1987)

© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

1 Scopo.

Questa norma fissa la posizione e le dimensioni dei respingenti sui modelli di veicoli e di paraurti.

Esigenze speciali da rispettare nelle realizzazioni modellistiche impongono parziali scostamenti dalle quote limite fissate da RIV e RIC per le ferrovie reali.

In particolare si deve in questi casi:

- assicurare la compatibilità, nel caso si faccia uso di diversi rapporti di riduzione (p.es. in Scala 0);
- garantire un funzionamento senza ostacoli, nel caso gli agganci siano di tipo brandeggiante sotto i respingenti.

Per la marcia respingente contro respingente si devono inoltre imporre speciali vincoli al tracciato dei binari. Le condizioni valide a questo scopo non sono oggetto della presente norma.

2 Distanza e altezza dei respingenti

Il centro dei respingenti (Fig. 1) viene determinato secondo i valori della Tabella 1. Al riguardo si deve fare attenzione nel caso di veicoli con sospensioni che il campo di tolleranza venga rispettato sia a vuoto che a pieno carico.

Nel caso si usino forme di aggancio con brandeggio ampio (p.es. sistemi di aggancio corto), la quota "u_{min}" (distanza fra il piano di rotolamento e il bordo inferiore del piatto) in relazione anche alle dimensioni del piatto del respingente (cfr. Par. 3) non deve scendere al di sotto del minimo fissato.

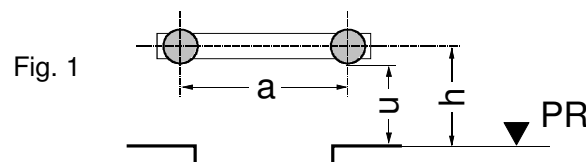


Tabella 1 delle quote

Scala	a	h	U _{min}
Z	8,0 ^{+0,1 - 0,1}	5,0 ^{+0,3 - 0,3}	3,8
N	11,0 ^{+0,1 - 0,1}	6,7 ^{+0,3 - 0,3}	5,2
TT	14,5 ^{+0,2 - 0,2}	8,9 ^{+0,4 - 0,4}	6,9
H0	20,0 ^{+0,2 - 0,2}	12,2 ^{+0,5 - 0,5}	9,6
S	27,5 ^{+0,3 - 0,3}	16,5 ^{+0,5 - 0,6}	13,1
0	39,5 ^{+0,7 - 0,7}	23,6 ^{+0,7 - 1,0}	18,5
I	54,5 ^{+0,5 - 0,5}	33,0 ^{+0,5 - 1,5}	26,0
II	77,7 ^{+0,5 - 0,5}	47,1 ^{+0,5 - 2,5}	--
III	109,4 ^{+0,6 - 0,6}	66,3 ^{+0,5 - 5,0}	--
V	159,0 ^{+1,0 - 1,0}	96,5 ^{+0,5 - 7,5}	--
VII	219,0 ^{+1,5 - 1,5}	132,5 ^{+1,0 - 10,5}	--
X	318,0 ^{+2,0 - 2,0}	193,0 ^{+1,0 - 15,0}	--

Raccomandazione

Quote in mm

Edizione 2006

(sostituisce Edizione 1987)

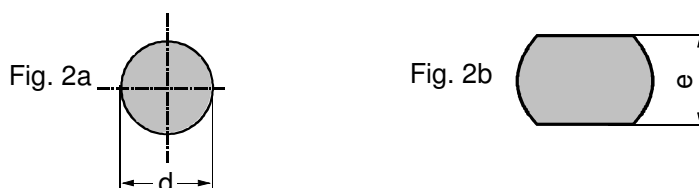
© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

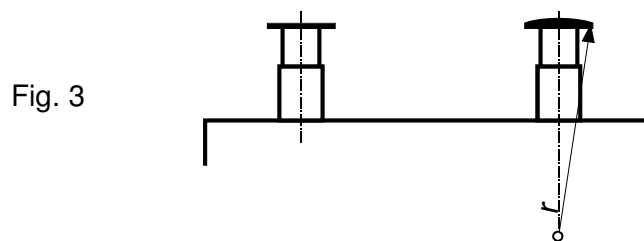
3 Piatto dei respingenti

Nelle ferrovie reali forma e dimensione del piatto dei respingenti dipendono dal tipo di costruzione del veicolo (p.es. valore dell'aggetto fra sala montata o carrello ed estremità del veicolo) e dalle modalità di impiego (p.es. raggi minimi delle curve).

Sono comuni piatti rotondi come in Fig. 2a con raggio "d" di 340, 370, 450 e 500 mm, così come piatti di diverse forme e larghezze con un profilo superiore e inferiore orizzontale (p.es. come in Fig. 2b) con valori di altezza "e" fra 340 e 360 mm.



Nei veicoli prototipo con anno di costruzione fino al 1961, i piatti sul lato destro rispetto al senso di marcia hanno superficie convessa, quelli sul lato sinistro superficie piana (Fig. 3). Nei veicoli con anno di costruzione posteriore al 1961, tutti i piatti hanno superficie convessa. Il raggio "r" della convessità vale circa 1500 mm.



Nelle ferrovie modello viene generalmente riprodotta la forma dei respingenti del corrispondente veicolo prototipo, per cui le quote del prototipo possono essere ridotte in scala.

Nel caso di veicoli modello che – di solito in concomitanza con la riproduzione dell'aggancio originale - in esercizio viaggiano respingente contro respingente, tenuto conto degli stretti raggi delle curve sono da evitare piatti dei respingenti al di sotto di 450 mm di larghezza nel prototipo.