

Documentazione

Edizione 1994

(sostituisce Edizione 1979)

© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

1. Generalità

Gli agganci servono a congiungere i veicoli. Due agganci che di volta in volta agiscono insieme formano una coppia d'agganci. Entrambi gli organi hanno di solito la stessa forma. Se diversi, l'agganciamento è possibile solo se vengono correttamente appaiati.

Riproduzione l'aggancio a vite dei prototipi europei risulta poco adatto per l'esercizio nelle ferrovie modello, poiché esso trasmette soltanto le forze di trazione e può essere accoppiato e sciolto solo a mano.

Nelle ferrovie modello vengono di solito utilizzati agganci che trasmettono sia le forze di trazione che quelle di spinta.

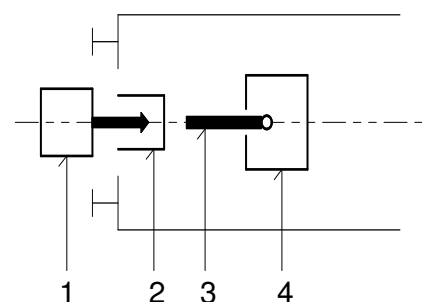
L'**agganciamento** avviene di solito automaticamente spingendo i veicoli uno contro l'altro. Lo **sganciamento** avviene a mano o tramite un dispositivo sganciatore situato in punti determinati del binario. Lo sganciamento in qualsiasi punto a piacere dell'impianto è anche possibile, nel caso siano presenti sul veicolo appositi dispositivi meccanici o elettromagnetici,

Gli agganci possono essere provvisti di dispositivi supplementari, che tramite il dispositivo sganciatore solamente predispongono lo sganciamento. Solo cambiando il senso di marcia oppure con manovra a spinta i veicoli si separano. Tali agganci sono denominati "agganci con **presganciamento**".

2. Gruppi funzionali

1. Testa con stelo
2. Sede
3. Timone
4. Supporto

I succitati gruppi funzionali da 1 a 3 possono venir realizzati nella forma rappresentata nello schema, in gruppi fissi, oppure con dispositivi regolabili in altezza e in lunghezza.



Se il timone è guidato da un cinematismo, p. es. secondo la NEM 352, è possibile l'**agganciamento corto**. Gli agganci corti consentono la marcia in rettilineo con i respingenti a contatto. Essi fanno sì che le testate dei veicoli si allontanino entrando in curva. Per l'aggancio corto sono adatte solo quelle forme d'aggancio che in posizione accoppiata formano un legame rigido.

Documentazione**Edizione 1994**

(sostituisce Edizione 1979)

© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

3. Designazione dei tipi d'aggancio

Gli agganci prendono il nome dall'organo mobile e dal tipo di movimento della testa dell'aggancio medesimo.

3.1 Agganci a staffa

Gli agganci a staffa hanno una staffa mobile ed un uncino fisso. La staffa è di solito ribaltabile verso l'alto e cade sull'uncino dell'altro aggancio. Se entrambi gli agganci sono provvisti di staffa, le due scivolano una sull'altra.

Gli agganci a staffa possono anche venir realizzati in modo che gli uncini sporgano oltre il bordo anteriore della staffa e durante l'agganciamento si dispongano uno accanto all'altro. In posizione agganciata le staffe di questa variante non si sovrappongono.

3.2 Agganci a uncino

Gli agganci a uncino hanno un uncino mobile ed una staffa fissa. L'uncino è di solito ribaltabile verso l'alto e cade dentro la staffa dell'altro aggancio. Se entrambi gli agganci sono provvisti di uncino, i due scivolano uno accanto all'altro.

Gli agganci a uncino possono anche possedere una staffa che sporge oltre l'uncino; durante l'agganciamento queste staffe scivolano una sull'altra.

3.3 Agganci a ganascia

Gli agganci a ganascia sono realizzati o con ganascia fissa o con ganascia mobile, che si aggancia alla controganascia spingendo i veicoli uno contro l'altro. Nello sganciamento automatico le ganasce vengono sollevate oppure divaricate da un apposito dispositivo sul binario.

3.4 Agganci a ribaltamento

Gli agganci a ribaltamento sono agganci in cui la testa oppure il complesso testa e timone possono essere ribaltati verso l'alto. Spingendo i veicoli uno contro l'altro, una testa scivola sull'altra, ricade dietro l'altra testa e forma così un accoppiamento rigido in trazione e spinta.

3.5 Agganci particolari

In questa categoria sono compresi tutti gli agganci che non possono essere inseriti nelle categorie da 3.1 a 3.4.