

Estratto dal Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato N. 45 - 1937



Estratto dal "Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato",

N. 45 — 11 novembre 1937-XVI

Ordine di servizio n. 130.

Prova del freno continuo sui treni (automotrici, autotreni, ed elettrotreni esclusi).

Nell'intesa di modificare il metodo di prova del freno continuo per fare eseguire la frenata di saggio al macchinista, il Capo IV della « Istruzione per l'uso del freno continuo ed automatico etc. » contenente le prescrizioni relative alla prova dei freni, viene modificato come segue nei singoli articoli 30-39 che lo compongono (gli articoli dal 34 al 37 restano però invariati: essi riguardano il modo di ricercare le cause di guasti, ed interessano solo il verificatore ed il personale di macchina).

Art. 30 — La prova dei freni deve farsi:

- 1° — alla stazione di origine del treno;
- 2° — alle stazioni dove si aggiungono dei veicoli;
- 3° — alle stazioni dove la locomotiva viene cambiata od anche solo momentaneamente staccata o dove si aggiunge o si toglie una locomotiva di rinforzo munita di freno continuo automatico ad aria compressa ed agganciata al treno;
- 4° — dove si taglia il treno per togliere dei veicoli o dove la condotta generale del freno continuo sia stata semplicemente dimezzata e poi rinceggiata.

Nei casi 1° e 2° si prescrive una prova *completa* del freno (Vedi Art. 31a) col controllo del funzionamento in chiusura ed apertura su tutti i veicoli: nel 2° caso però, se non vi è tempo sufficiente per controllare tutti i veicoli si dovranno almeno controllare tutti i veicoli aggiunti (*) e quello di coda.

Nei casi 3° e 4° si prescrive la prova completa se il treno riparte con due o più locomotive, mentre è ammessa la prova *ridotta* (art. 31b) se riparte con una sola.

In tutti i casi (specialmente nel 2°, 3° e 4°) è molto importante curare che il controllo nel veicolo di coda sia fatto accuratamente perchè la constatazione che il freno in coda *si chiude e poi si riapre* dimostra che la condotta generale è continua e normale fino alla coda del treno (cioè che tutti gli accoppiamenti sono congiunti ed i relativi rubinetti di chiusura sono aperti).

Nei casi 1° e 2° il macchinista non deve cominciare la prova fino a che non ha caricato la condotta raggiungendo la pressione di 5 Kg/cmq. (art. 31). Ciò per assicurare che i serbatoi ausiliari che erano vuoti si siano caricati, altrimenti i rispettivi freni potrebbero non funzionare all'atto della prova.

(*) Quando vengono aggiunti al treno veicoli tolti da un treno coincidente giunto non oltre un'ora prima e sul quale abbia funzionato il freno continuo, non occorre ricontrollarli e quindi se con ciò si ricade nei casi di cui all'art. 31b), si ammette di eseguire la prova ridotta.



[Controllare la descrizione dettagliata](#)

Valutazione: Nessuna valutazione

Prezzo

Prezzo di vendita 9,99 €

[Fai una domanda su questo prodotto](#)

Descrizione

Estratto dal Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato N. 45 - 1937

Testo in lingua italiana. Pagine 6

Copertina morbida.

Condizioni molto buone con piccoli segni del tempo come da foto.