

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.

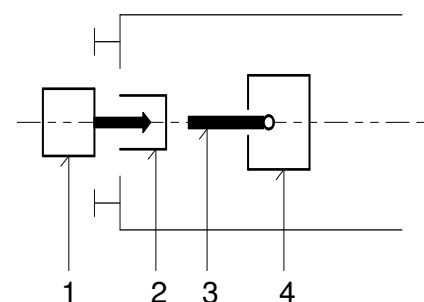
L'**agganciamento** avviene di solito automaticamente spingendo i veicoli uno contro l'altro. Lo **sganciamento** avviene a mano o tramite un dispositivo sganciatore situato in punti determinati del binario. Lo sganciamento in qualsiasi punto a piacere dell'impianto è anche possibile, nel caso siano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