

Spett.le

Regione Autonoma Valle d'Aosta
Struttura Infrastrutture Funiviarie (SIF)
Località Autoporto, 32**11020 Pollein (AO)**PEC : trasporti@pec.regione.vda.it13.06.2018
082/Ing.GL/mr

Trasmissione a mezzo PEC

OGGETTO: Vs. Richiesta via mail del 16.04.2018
Morsa LA612 ed LA48

Con riferimento alla Vs. richiesta in oggetto, in allegato trasmettiamo copia della comunicazione ("TechInfo 02/2018") trasmessa a tutti i ns. clienti in Italia ed all'estero) con impianti che utilizzano le morse in oggetto. Con la comunicazione si richiama l'attenzione su di uno specifico ambito, ma le indicazioni riguardo i controlli dimensionali sono comunque presenti negli altri documenti a corredo dell'impianto. In particolare:

- nei manuali dei singoli componenti;
- nel documento di aggiornamento dei piani dei controlli non distruttivi, inviato a tutti i nostri Clienti in Italia a seguito dell'entrata in vigore del D.M. 203/15 (analoghe indicazioni erano per altro presenti anche nel documento in uso in precedenza, basato sul D.M. 23/85).

Riteniamo che le ragioni della rottura, come indicato nella lettera prot. 020/Ing.GL/mr del 20.02.2018 inviata alla Regione Friuli Venezia Giulia relativamente all'impianto CA8 "Camporosso – Monte Lussari", siano da ascrivere all'ovalizzazione della sede del perno nella ganaschia mobile che porta il perno a lavorare a flessione.

Gli impianti per i quali ci risultano segnalazioni di rotture o cricche sui perni in questione sono riassunti nella sottostante tabella:

Nome impianto	Anno di costruzione	Morsa tipo	Note
SA4 Prati di Gaggia	1992	LA48	No. 3 perni rotti (in momenti diversi). Successivamente modificata sede perni.
SA4 Haunold	1995	LA48	Segnalata ovalizzazione ma nessun difetto
CA6 Barra Sul (Bra)	1999	LA48 doppia	No. 2 perni rotti (in anni diversi)
SA4 Edelweiss (AT)	2000	LA48	No. 1 perno rotto
CA12 Mottolino	1990	LA612	No. 1 perno rotto
CA8 Lussari	2000	LA612	No. 1 perno rotto; no. 1 perno con una piccola cricca, scartato in revisione

Riteniamo che i controlli del 20% annuo siano sufficienti, se eseguiti con attenzione (per questa ragione abbiamo ritenuto opportuna la trasmissione di una TechInfo di sensibilizzazione), ad individuare tempestivamente eventuali problemi di ovalizzazione della sede.

Nella TechInfo 02/2018 invitiamo inoltre i nostri Clienti a contattarci in caso di riscontro di ovalizzazione, in modo da poter procedere al ripristino dell'accoppiamento perno – ganaschia in modo corretto e valutare se estendere il controllo anche alle restanti morse.

Si coglie l'occasione per porgere cordiali saluti.

LEITNER S.p.A.
Servizio Assistenza Clienti

Dott. Ing. Guido Lama

Allegato:

TechInfo 02/2018 – Morse LA612 ed LA48
Lettera prot. 020/IngGL/mr

Spett.le

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzioni centrali dell'amministrazione regionale
Direzione centrale infrastrutture e territorio
Servizio trasporto pubblico regionale e locale
Via Carducci, 6

34125 Trieste

Via PEC: territorio@certregione.fvg.it

p.c.

Spett.le
PromoTurismo FVG
Via Palladio, 90

33010 Tavagnacco (UD)

Via PEC: promoturismo.fvg@certregione.fvg.it

p.c.

Spett.le
PromoTurismo FVG – Polo di Tarvisio
S.S. 13 km 217, loc. Camporosso

33018 Tarvisio (UD)

Via PEC: promoturismo.fvg@certregione.fvg.it

p.c.

Dott. Ing. Boris Sosic
Via di Prosecco, 38/1

34151 Trieste

Via PEC: boris.sosic@ingpec.eu

20.02.2018
020/Ing.GL/mr

OGGETTO: CA8 “Camporosso – M.te Lussari” - EC04
Anormalità di servizio per rottura perno morsa - Prescrizione

In riferimento alla relazione ricevuta dall'Ing. Sosic in merito alla rottura di un perno morsa, concordiamo con quanto proposto nella relazione in merito alla possibilità di monitorare la situazione per mezzo di controlli UT da eseguire in opera, in modo da poter portare a termine la stagione invernale.

Riteniamo adeguate le indicazioni impartite dal Direttore di esercizio con la circolare 01/2018, così come le prescrizioni da Voi emanate con la lettera prot. N. TERINF-GEN-2018-0006211-A del 29.01.2018 in merito ai controlli integrativi per garantire la sicurezza dell'esercizio.

Quanto alle possibili cause che hanno portato alla rottura del perno, riteniamo che questa possa essere stata causata da una ovalizzazione della sede del perno, che porta quest'ultimo a lavorare a flessione.

È pertanto necessario controllare con particolare cura l'assemblaggio del perno nella ganascia e nel guidamolla. In particolare:

- sostituire la boccola nella sede del guidamolla. Prima di mettere una nuova boccola, va verificata l'integrità della sede nel guidamolla.
- misurare le dimensioni della sede del perno in corrispondenza della ganascia. Qualora la sede fosse ovalizzata o fuori tolleranza, occorre procedere ad una rilavorazione della sede del perno. Per la lavorazione va utilizzata una apposita dima. Nel caso di lavorazione della sede nella ganascia, va utilizzato un nuovo perno di diametro opportunamente modificato per lavorare correttamente nella sede modificata.

Il controllo della sede del perno, l'eventuale rilavorazione della sede stessa e la sostituzione con un nuovo perno potranno essere fatti al termine della stagione invernale, sulla base di quanto predisposto dal nostro ufficio tecnico per la specifica problematica.

Si coglie l'occasione per porgere cordiali saluti.

LEITNER S.p.A.
Servizio Assistenza Clienti

Ing. Guido Lama

Controlli allo stato smontato

Data: 23.05.2018

Autore: Ing. Guido Lama

Gentile Cliente,

la TechInfo LEITNER ha lo scopo di aggiornarVi in merito alle esperienze più recenti ed offre suggerimenti riguardo alle soluzioni per garantire il buon funzionamento e la sicurezza dei Vostri impianti.

Desideriamo richiamare l'attenzione sui controlli ordinari da eseguire allo stato smontato sulle morse LA48 ed LA612, in particolare per quanto riguarda il perno indicato nella fig. 1 e relative sedi.



Figura 1 – Perno e relativa sede

In alcuni casi sono state riscontrate cricche sul perno, riconducibili ad una ovalizzazione della sede del perno stesso, che porta quest'ultimo a lavorare a flessione. La freccia di figura 2 individua la zona del perno da controllare con particolare attenzione (intaglio per la spina ed attacco del filetto).

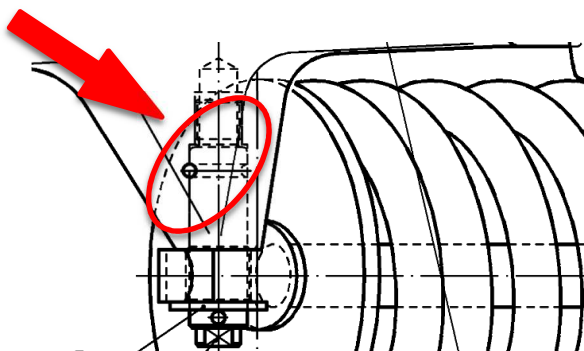


Figura 2 – Zona del perno da controllare con particolare attenzione

Controlli allo stato smontato

Data: 23.05.2018

Autore: Ing. Guido Lama

È pertanto necessario controllare con particolare cura l'assemblaggio del perno nella ganascia e nel guidamolla. In particolare, in occasione dei controlli allo stato smontato della morsa, è necessario:

- sostituire la boccia nella sede del guidamolla. Prima di mettere una nuova boccia, va verificata l'integrità della sede. Le dimensioni devono essere:
 - nel range $\varnothing 25 \text{ mm } +0.000 / +0.021$ per la morsa LA612 (figura 3a)
 - nel range $\varnothing 20 \text{ mm } +0.000 / +0.021$ per la morsa LA48 (figura 4a)
- misurare le dimensioni della sede del perno in corrispondenza della ganascia mobile. Le dimensioni del foro devono risultare:
 - nel range $\varnothing 22 \text{ mm } +0.020 / +0.040$ per la morsa LA612 (figura 3b)
 - nel range $\varnothing 18 \text{ mm } +0.020 / +0.035$ per la morsa LA48 (figura 4b)

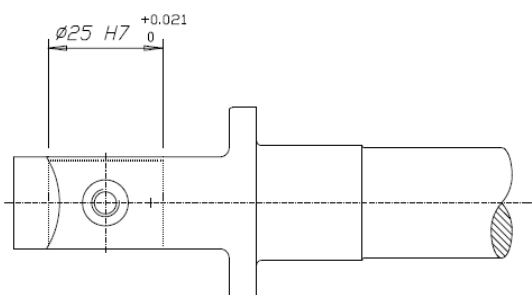


Figura 3a: Morsa LA612 – (a) dimensioni sede boccia nel guidamolla

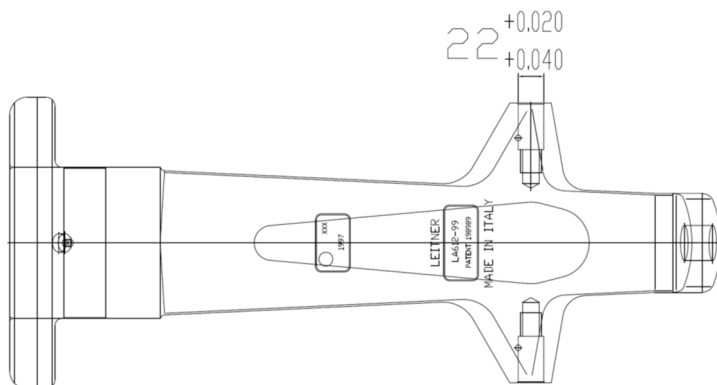


Figura 3b: Morsa LA612 – (b) dimensioni sede del perno nella ganascia mobile

Controlli allo stato smontato

Data: 23.05.2018

Autore: Ing. Guido Lama

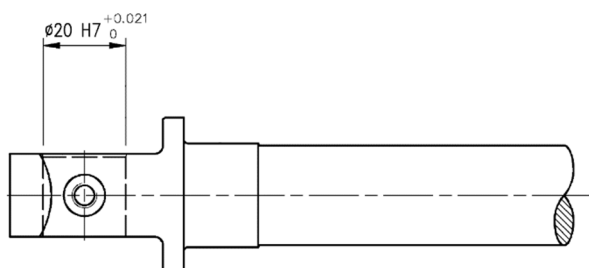


Figura 4a: Morsa LA48 – (a) dimensioni sede boccola nel guidamolla

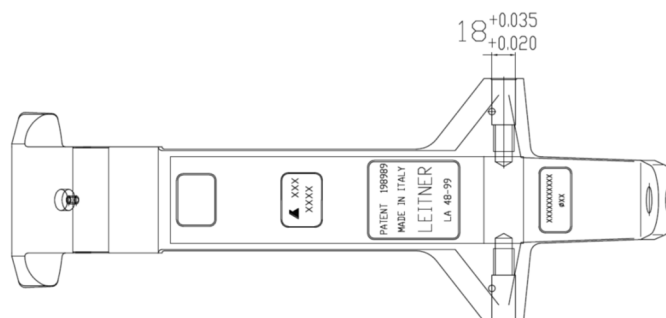


Figura 4b: Morsa LA48 – (b) dimensioni sede del perno nella ganascia mobile

Qualora la sede fosse fuori tolleranza (ovalizzata), Vi invitiamo a contattare il Customer Service, al fine di prendere gli opportuni provvedimenti per ripristinare il corretto accoppiamento tra perno e sede, mediante rilavorazione di quest'ultima e fornitura di un nuovo perno con diametro leggermente maggiorato.

Rimaniamo a disposizione per eventuali chiarimenti e cogliamo l'occasione per porgere cordiali saluti.

LEITNER SPA

Servizio Clienti