

le ventole fissate ai lati del rotore e con uscita dell'aria calda pure dal basso, nella parte centrale della carcassa, in una condotta scaricante nel canale del collettore.

Ogni alternatore è munito di basamento con due sopporti a lubrificazione automatica ad anelli e con raffreddamento a circolazione d'acqua e ogni gruppo ha complessivamente tre sopporti.

Lo statore è costituito da una carcassa divisa in due metà secondo un piano orizzontale. Nella carcassa sono fissati i lamierini formanti pacchetti, separati da finestre di ventilazione.

Le bobine, del tipo ricambiabile, sono alloggiate in canali aperti.

Esse sono costituite da sottili bandelle di rame, poste in quantità agli estremi, ma debitamente isolate nel loro percorso, e rovesciate come disposizione nelle due branche delle bobine, in modo da annullare completamente le correnti parassite. Nel tratto attraversante il ferro, le bobine sono protette da robusti tubi di micanite e completamente compoundate nel loro interno. Le bobine stesse sono facilmente smontabili e ricambiabili, senza che necessiti smontare la macchina e fortemente ammassate per resistere agli eventuali corti circuiti.

La ruota polare in acciaio magnetico ad alta resistenza porta, fissati solidamente a coda di rondine, i poli. Questi sono massicci con espansioni polari laminate e facilmente smontabili.

Robuste ventole applicate nelle fronti richiamano l'aria necessaria di ventilazione per il raffreddamento della macchina. La marcia dell'alternatore è risultata praticamente silenziosa.

Ciascun alternatore è munito della relativa eccitatrice coassiale abbondantemente proporzionata per tutte le condizioni di esercizio. Questa ha la carcassa in acciaio, poggiante sul basamento dell'alternatore, e l'indotto fissato sul prolungamento dell'albero dell'alternatore stesso.

La sua eccitazione è indipendente e fornita da una seconda eccitatrice montata coassialmente alla prima.

I reostati di regolazione di campo, sono del tipo a resistenze metalliche in aria entro telaio metallico, con resistenze molto suddivise, in modo da poter assicurare la perfetta e graduale regolazione della tensione dell'alternatore.

Il commutatore a contatti di ogni reostato è comandato dal relativo regolatore automatico di tensione munito di motore ausiliario.

Tre riduttori di corrente inseriti sul centro stella di ogni alternatore, alimentano il dispositivo automatico di regolazione e di protezione contro i corti circuiti, sia esterni che interni della macchina.

Scattando l'interruttore principale dell'alternatore si ha un rapido ritorno al minimo del reostato dell'eccitatrice.

In serie col reostato automatico è installato per ogni alternatore, anche un reostato a mano per la messa in parallelo, manovrabile dal quadro col volantino. È previsto pure un reostato di campo regolabile a mano per l'eccitatrice secondaria. Ogni alternatore è provvisto di rivelatori interni di temperatura costituiti da sei coppie termoelettriche disposte simmetricamente nell'interno degli avvolgimenti di ciascun alternatore, e di uno strumento indicatore della temperatura con relativo commutatore su apposito pannello, installato vicino al quadro di manovra.

L'aria di refrigerazione entra per mezzo di sottopassaggi in un corridoio sotterraneo lungo il lato maggiore della sala macchine.

Da questo si dipartono tante condotte d'aria quanti sono gli alternatori e ognuna di esse è munita di apposita porta metallica, che, in caso di guasto dell'alternatore, può essere rapidamente chiusa dalla sala macchine.

L'aria dopo aver attraversato l'alternatore, viene scaricata all'esterno, attraverso una condotta, nel canale del collettore. La condotta si può chiudere all'esterno per mezzo di porta metallica, quando l'alternatore è inattivo e per poter immettere l'aria calda nella sala macchine, togliendo un apposito coperchio situato nel-