

**NORME PARTICOLARI PER LA CIRCOLAZIONE DELLE AUTOMOTRICI ALn 668 serie 4800 SULLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE**

Le presenti norme particolari, emanate con apposita disposizione del Direttore della Direzione Tecnica di RFI, devono essere applicate ai complessi di automotrici ALn 668 serie 4800 per la circolazione sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

**1. CARATTERISTICHE TECNICHE**

**1.1 CIRCOLABILITA' - VELOCITA' MASSIMA**

Le automotrici ALn 668 serie 4800 possono circolare singolarmente, od accoppiate in comando multiplo alle condizioni e con i limiti di cui al successivo punto 1.5.

I complessi sono ammessi a circolare alla velocità massima sulle linee, con le prestazioni ed alle condizioni stabilite da RFI.

Ai fini della normativa per l'impiego della scheda treno devono considerarsi inseriti nel raggruppamento "H" della "tabella accesso alle sigle" riportata sui Fascicoli Linea delle linee ove hanno autorizzata la circolabilità.

La velocità massima consentita in esercizio è di:

ROTABILE			Km/h
Gruppi	serie	Numeri di matricola	
ALn 668	4800	900	95

**1.2 MASSE IN ASSETTO DI SERVIZIO**

ROTABILE		MASSA A VUOTO (t)	CARICO	
ALn 668	serie 4800		NORMALE (t)	MASSIMO (t)
		40	5	7

**1.3 MASSE DA FRENARE E MASSA FRENATA**

ROTABILE		Massa da frenare a vuoto (t) (1)	Massa frenata (t)		N. posti di comando del freno a mano
ALn 668	serie 4800		Freno continuo	Freno a mano (2)	
		40	38	8	2

(1) Senza viaggiatori.

(2) Massa frenata a mano relativa ad ogni posto di manovra



#### 1.4 AFFOLLAMENTO MEZZI LEGGERI TERMICI

ROTABILE		N° VIAGGIATORI	
		a (carico normale)	b (carico massimo)
ALn 668	serie 4800	100	116

#### 1.5 COMPOSIZIONE MASSIMA E COLLEGABILITA' IN MULTIPLO ATTACCO DELLE AUTOMOTRICI TERMICHE

Le automotrici possono essere collegate in comando multiplo, da ogni unità è possibile il comando ed il controllo di un'altra unità.

La composizione massima realizzabile è di quattro unità (16 Assi).

Nelle composizioni multiple non possono essere abilitati più di 2 banchi di manovra.

#### 1.6 PRESTAZIONI

Viene di seguito indicato, relativamente alle composizioni utilizzate nel normale esercizio, il massimo grado di prestazione a cui è possibile accedere anche nel caso di esclusione di motori.

<i>Complesso</i>	<i>motori esclusi</i>	<i>Grado di Prestazione</i>
1 Automotrice ALn 668	0	<b>31</b>
	1	27
2 Automotrici ALn 668	0	<b>31</b>
	1	<b>31</b>
	2	27
3 Automotrici ALn 668	3	<b>13</b>
	0	<b>31</b>
	1	<b>31</b>
	2	<b>31</b>
4 Automotrici ALn 668	3	27
	4	<b>18</b>
	0	<b>31</b>
	1	<b>31</b>
	2	<b>31</b>
4 Automotrici ALn 668	3	<b>31</b>
	4	27
	5	<b>21</b>
	6	<b>13</b>



## 2. NORME PARTICOLARI

### 2.1 IMPIEGO DEI COMPLESSI IN ESERCIZIO

Il normale esercizio deve svolgersi con l'osservanza delle norme per l'esercizio dei mezzi leggeri per quanto applicabili.

Per l'accesso dei viaggiatori, i complessi sono dotati di porte a comando elettropneumatico per l'utilizzo delle quali devono essere osservate le norme di cui all'art. 91 ter della P.G.O.S. relativamente ai treni di mezzi leggeri.

Le procedure di utilizzo dei complessi sono contenute nel manuale d'uso.

### 2.2 ALLARME PASSEGGERI

Le automotrici sono dotate di un sistema di "freno di emergenza", denominato "ALLARME PASSEGGERI", attivabile mediante maniglie a disposizione dei viaggiatori.

L'attivazione dell'"ALLARME PASSEGGERI" agisce direttamente sul freno continuo scaricando l'aria della condotta generale.

Il sistema consente al P.d.C. di "neutralizzare" l'effetto frenante per evitare l'arresto del treno in *galleria*; in tale situazione il proseguimento della marcia dovrà tuttavia avvenire limitatamente al superamento della condizione suddetta ed informando prima possibile il Capo Treno, il quale dovrà attivarsi per rilevare le cause dell'azionamento del sistema. In tutti i casi di intervento del sistema in partenza da una località di servizio, il P.d.C. dovrà comandare immediatamente l'arresto del convoglio, mediante l'azionamento della frenatura rapida in sovrapposizione a quella comandata dal sistema.

In caso di avaria al sistema "allarme passeggeri" l'azionamento delle maniglie "allarme passeggeri", provoca lo scarico totale della condotta generale.

## 3. DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

### 3.1 DISPOSIZIONI TRANSITORIE

#### 3.1.1 MANUALISTICA

per memoria

### 3.2 DISPOSIZIONE FINALE

Per quanto non espressamente previsto nelle presenti norme particolari restano valide le norme comuni vigenti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, in quanto applicabili.

