

**NORME PARTICOLARI PER LA CIRCOLAZIONE DELLE ELETTROMOTRICI
ALe 603 / ALe 783 E DEI RELATIVI RIMORCHI Le 813 / Le 783
SULLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE**

Le presenti norme particolari, emanate con apposita disposizione del Direttore della Direzione Tecnica di RFI, devono essere applicate per l'esercizio delle elettromotrici denominate ALe 603 / ALe 783 e dei relativi rimorchi denominati Le 813 / Le 783 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

1. CARATTERISTICHE TECNICHE

1.1 COMPOSIZIONE - CIRCOLABILITA' - VELOCITA' MASSIMA

Ciascun rotabile denominato:

ALe 603	Elettromotrice di testa (con pantografi)
ALe 783	Elettromotrice di testa (con pantografi)
Le 813	Rimorchio intermedio di 2° classe
Le 783	Rimorchio intermedio di 2° classe

può essere utilizzato in esercizio formando le seguenti "composizioni bloccate" o "complessi", costituite da due Elettromotrici e da due Rimorchi come di seguito specificato:

<i>tipo</i>	<i>Composizione</i>
a)	ALe 783 - Le 813 - Le 813 - ALe 783
b)	ALe 603 - Le 813 - Le 813 - ALe 603
c)	ALe 783 - Le 783 - Le 783 - ALe 783

I complessi formati secondo le tipologie a),b),c):

-possono essere accoppiati meccanicamente e pneumaticamente tra di loro e con complessi ALe 841 con i limiti previsti dalla tabella 39 della P.G.O.S. per il Gruppo 3;

-sono ammessi a circolare sulle linee, alla velocità massima, con le prestazioni ed alle condizioni stabilite da RFI;

-ai fini della normativa per l'impiego della scheda treno si ritengono associati al raggruppamento "C" della "tabella accesso alle sigle" riportata sui Fascicoli Linea delle linee ove hanno autorizzata la circolabilità;

-hanno una velocità massima, consentita da ciascun rotabile, di 160 Km/h.



1.2 CARATTERISTICHE DEI ROTABILI

MASSA IN ASSETTO DI SERVIZIO

ROTABILI	Massa a vuoto (t)	Carico	
		Normale (t)	Massimo (t)
ALe 603	68	4	7
ALe 783	69	5	7
Le 813	47	6	8
Le 783	47	5	7

MASSA DA FRENARE E MASSA FRENATA

ROTABILI	MASSA DA FRENARE a vuoto (t) (1)	MASSA FRENATA (t)		N° di posti di comando del freno a mano
		con freno continuo (t)	con freno a mano (t) (2)	
ALe 603	68	78	15 (3)	2
ALe 783	69	78	15 (3)	2
Le 813	47	75	10 (3)	2
Le 783	47	75	10 (3)	2

- (1) Senza viaggiatori.
- (2) La massa frenata a mano indicata è quella relativa ad ogni posto di manovra.
- (3) Da ogni posto di manovra del freno a mano si frena un solo asse.

Le composizioni bloccate utilizzate nel normale esercizio e definite al punto 1.1 hanno una massa di:

Complesso tipo	Massa Frenata con freno continuo	Massa da Frenare		
		a vuoto	a carico normale	a carico massimo
a) ALe 783 - Le 813 - Le 813 - ALe 783	306	232 t	254 t	262 t
b) ALe 603 - Le 813 - Le 813 - ALe 603	306	230 t	250 t	260 t
c) ALe 783 - Le 783 - Le 783 - ALe 783	306	232 t	252 t	260 t

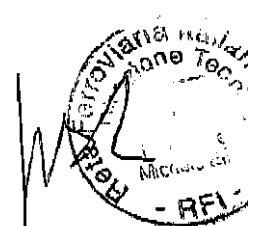
AFFOLLAMENTO MEZZI LEGGERI ELETTRICI

ROTABILI	Numero di viaggiatori	
	a	b
ALe 603	60	100
ALe 783	78	100
Le 813	81	130
Le 783	78	100

1.3 PRESTAZIONI

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

1 Complesso	Coppie motori escluse	Grado di Prestazione
	Tutti i motori incluse	29
	Una coppia di motori esclusa	24
	Due coppie di motori escluse	15



1.4 SOCCORSO

In caso di richiesta di soccorso devono essere applicate le norme comuni relative ai mezzi leggeri.

2. NORME PARTICOLARI

2.1 IMPIEGO DEI COMPLESSI IN ESERCIZIO

Il normale esercizio deve svolgersi con l'osservanza anche delle norme di cui al capitolo VIII della P.G.O.S. per quanto applicabili.

Per quanto riguarda le porte a comando elettropneumatico devono essere osservate le norme di cui all'art. 91 ter della P.G.O.S. relativamente ai treni di mezzi leggeri.

2.2 CABINE INTERMEDIE

Le cabine intermedie dei singoli rotabili costituenti il complesso non sono utilizzabili in esercizio.

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.

