

NORME PARTICOLARI PROVVISORIE PER LA CIRCOLAZIONE DEI COMPLESSI ALe 122 SULL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE

Le presenti norme particolari provvisorie, emanate con apposita disposizione del Direttore della Direzione Tecnica di RFI, devono essere applicate per l'esercizio dei complessi ALe 122 sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

1. CARATTERISTICHE TECNICHE

1.1 COMPOSIZIONE - CIRCOLABILITA' - VELOCITA' MASSIMA

I complessi ALe 122 sono costituiti da "composizioni bloccate" formate da:

- N° 2 Rotabili denominati M1 (dotato di 2 pantografi) ed M2, entrambi provvisti del vano per le apparecchiature Alta Tensione, dei sistemi di messa a terra dei circuiti AT ed equipaggiati con 1 carrello motore (lato testata piana) ed 1 carrello portante (lato cabina di guida).

Ciascun complesso (M1 + M2) può circolare accoppiato in comando multiplo ad un altro complesso dello stesso gruppo.

Attualmente la circolazione in Comando Multiplo non è ammessa.

I complessi 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 devono considerarsi inseriti nel raggruppamento "T" della "tabella accesso alle sigle" riportata sui Fascicoli Linea delle linee ove hanno autorizzata la circolabilità.

In caso di richiesta di soccorso devono essere applicate, oltre alle norme comuni, anche quelle stabilite al successivo punto 1.4.

La velocità massima consentita in esercizio è di 100 Km/h.

1.2 CARATTERISTICHE DEI VEICOLI

MASSA IN ASSETTO DI SERVIZIO

COMPLESSO	Massa a vuoto (t)	Massa a Carico Massimo (t)
ALe 122 (M1+M2)	90	121



MASSA DA FRENARE E MASSA FRENATA

COMPLESSO	MASSA DA FRENARE a vuoto (t) (1)	MASSA FRENATA (t)		N° di posti di comando del freno a molla (2)
		con freno continuo (t)	con freno di stazionamento a molla (t)	
ALe 122 (M1 + M2)	90	88	40	2

(1) Senza viaggiatori;

(2) Il comando agisce su entrambi gli assi del carrello portante di ciascun elemento.

AFFOLLAMENTO MEZZI LEGGERI ELETTRICI

COMPLESSO	Numero di viaggiatori	
	Solo su posti a sedere	Numero massimo ammesso
ALe 122 (M1+M2)	120	281

I posti a sedere disponibili sono 120 di cui 2 per viaggiatori diversamente abili sul veicolo M2.

1.3 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 coppie di motori.

	Coppie motori escluse	Grado di Prestazione
1 Complesso	0	31
	1	29
2 Complessi	1	31
	2	30
	3	15

1.4 SOCCORSO

I complessi ALe 122, lato testata aerodinamica, sono dotati di aggancio automatico ed ogni complesso ha in dotazione un'apposita maschera di accoppiamento da montare sul rotabile che presta soccorso per consentirne il recupero.

In caso di guasto che ne impedisca il proseguimento con i propri mezzi, i complessi ALe 122 possono essere soccorsi:

- con una locomotiva diesel od elettrica realizzando l'accoppiamento tramite il dispositivo in dotazione al complesso (maschera per recupero di emergenza) solo per traino alla velocità massima di 30 Km/h.
- con altro complesso dello stesso gruppo fermo restando che la composizione massima realizzata non superi comunque i 2 complessi (16 assi massimo) alla velocità massima di 30 Km/h.

Qualora il soccorso avvenga con le modalità previste nel caso a), il personale di condotta, dopo aver provveduto alla predisposizione della maschera per il recupero di emergenza sul mezzo di soccorso, eseguirà l'operazione di accoppiamento arrestando preventivamente la Locomotiva a circa 20+40 cm dalla ALe 122 (distanza fra le teste di accoppiamento) e successivo accostamento a bassissima velocità utilizzando il minimo sforzo, fino a realizzare l'aggancio. Il Personale di condotta del rotabile che ha chiesto soccorso provvederà a verificare l'avvenuto aggancio.

Nessun agente deve introdursi tra i rotabili quando sono in movimento.



Dovranno essere collegate la Condotta Generale del freno e, qualora il complesso ALe 122 non fosse in grado di produrre aria per i propri servizi, anche quella Principale tramite gli accoppiatori flessibili in dotazione ai complessi ALe 122 stessi.

Sulla Locomotiva di soccorso dovrà essere esclusa la Frenatura Elettrica se presente, non dovrà essere utilizzato il freno diretto, e dovranno essere evitate repentine variazioni dello sforzo di trazione in tutte le fasi di marcia, sia in accelerazione che in decelerazione.

Terminata la fase di recupero occorre provvedere ad una verifica agli organi di trazione della locomotiva di soccorso utilizzata per il recupero; il Personale di condotta del rotabile che ha chiesto soccorso avviserà il Personale di condotta della locomotiva di richiedere tale verifica sul libro di bordo.

La spinta con locomotiva è sempre vietata.

1.5 SEGNALAZIONI DI TESTA E DI CODA

Sono applicabili le norme previste dal "Regolamento sui Segnali" relative ai treni composti con materiale reversibile a composizione bloccata.

2. NORME PARTICOLARI

2.1 IMPIEGO DEI COMPLESSI IN ESERCIZIO

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

Le procedure di utilizzo dei complessi sono contenute nei manuali d'uso.

2.2 COMANDO FRENO EMERGENZA

Per il comando della frenatura di emergenza può essere utilizzato anche il rubinetto pneumatico posto in cabina di guida lato secondo agente di condotta.

L'azionamento di tale pulsante provoca la scarica della condotta generale; il rubinetto, una volta azionato, permane nella posizione stabile di "aperto", se non riportato nella posizione di "chiuso"

2.3 NORME RELATIVE ALLE PORTE

Per l'accesso dei viaggiatori, i complessi ALe 122 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. relative ai treni di mezzi leggeri.

Entrambi i rotabili M1 ed M2 sono dotati in ciascuna cabina di guida di una porta a chiusura manuale ubicata nel lato del primo agente di condotta.

Il comando in apertura e chiusura di delle porte a comando elettropneumatico è realizzabile dal "commutatore locale" a seguito della concessione del consenso apertura porte da parte del Personale di Condotta.

Tutte le porte, comprese quelle delle cabine di guida sono provviste di controllo centralizzato.

Nel rotabile non presenziato la porta interna ed esterna di accesso alla cabina di guida devono essere chiuse a chiave durante il viaggio.



2.4 ACCESSO AI COMPARTI AT – MANIPOLAZIONE DELLE CONDOTTE AT

Per l'accesso ai compartimenti Alta Tensione e/o per la manipolazione delle condotte Alta Tensione, devono essere rispettate le norme relative all'esercizio dei mezzi leggeri elettrici.

2.5 ANTINCENDIO

I complessi sono dotati di un impianto antincendio di tipo automatico. L'attivazione dell'impianto è segnalata dalle apposite segnalazioni (ottica ed acustica) presenti in cabina di guida.

In caso di attivazione delle segnalazioni "Incendio" in cabina di guida, il Macchinista dovrà applicare le procedure previste sui Manuali d'uso.

Il P.d.C. durante la messa in servizio dovrà verificare l'efficienza delle segnalazioni dell'impianto Antincendio.

Nel caso di indisponibilità, intervento (automatico o comandato) dell'impianto conseguente ad incendio a bordo, o di inefficienza di entrambe le segnalazioni (ottica ed acustica) sul banco di manovra utilizzato per la condotta del treno, il P.d.C. dovrà richiedere la sostituzione del complesso.

2.6 SOSPENSIONI PNEUMATICHE

I complessi sono dotati di sospensioni secondarie di tipo pneumatico. Lo stato di efficienza di tali sospensioni è segnalato da un'apposita segnalazione sul banco di manovra. In caso di inefficienza delle sospensioni, il proseguimento della marcia potrà avvenire non superando la velocità massima di 30 km/h.

2.7 APPARECCHIATURA TRAIN STOP

I complessi sono dotati di un sistema denominato "Train Stop" utilizzabile per la circolazione sulla linea Casalecchio Garibaldi (stazione comune) – Vignola non compresa tra le linee dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Tale dispositivo, durante la circolazione sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, deve essere escluso.

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 provvisorie restano valide le norme comuni vigenti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, per quanto applicabili.

