

Elettromotrici Ale790 e Ale880 prebelliche

Le ALe a testate piatte: le elettromotrici di 2a serie¹

Le ALe 790 furono ordinate a partire dal 1936 e ne fu ordinato un primo lotto di 22 unità numerate ALe 790.001-022 costruite tutte da FIAT e avevano la particolarità di aver la cassa in alluminio rivettato con i rivetti coperti da coprigiunti.



ALe 790.001-022 costruite dalla FIAT

Erano dotate di due saloni separati dal bagno, destinati alla seconda e terza classe per un totale di 79 posti.

La velocità massima, a seconda del rapporto di riduzione, andava dai 115 ai 135 km/h, ridotti poi a 130 Km/h e, a partire dagli anni '70, a 115 Km/h.

Nel 1937 fu ordinato un successivo lotto di 34 elettromotrici ma con posti di sola terza classe, portando il numero dei posti a 88 e furono classificate ALe 880.001-034



ALe 880.001-034 costruite dalla OM (unità 001-010) dalla ANSALDO (unità 011-024) e SAVIGLIANO (unità 025-034)

Queste ebbero la cassa in acciaio, che poteva essere saldato, e non presentavano alcun coprigiunto e la fascia inferiore in castano era più alta rispetto alle similari unità Fiat. Il numero e la disposizione dei finestrini era identica a quella delle 790

Elettromotrici di 2a serie	790	880
Anno di costruzione	1938	1938-39
Unità costruite	22	34
Numeri di servizio (originali)	790.001-022	880.001-034
Numeri di servizio (finali)	790.009; 013 (1)	(vedi tabella successiva)

(1) Queste sono le due sole unità rimaste, le altre sono state perdute per cause belliche.

¹ Questa classificazione secondo il Cornolò, (Automotrici Elettriche, Albertelli 1985; p.90) le elettromotrici di 1a serie sono quelle con entrambe le testate aerodinamiche

Ricostruzione cronologica delle vicende delle singole unità

Anno	ALe 790.001-022	ALe 880.001-034
1938	Consegna dell'intero gruppo.	
1938-39		Consegna dell'intero gruppo.
1940	ALe 790.009 viene allestita con posti di sola seconda classe e viene classificata ALe 630.001 e assegnata prima a Bologna e poi a Roma. Nel 1959 viene di nuovo allestita come mista e classificata ALe 790.009.	
	ALe 790.002-019 vengono allestite con posti di sola terza classe e classificate ALe 880.101;102.	
1940-45	Le precedenti ALe 880.101;102 perdute per cause belliche.	Demolite per cause belliche 6 unità: 002; 008; 017; 018; 020 e 022.
	Quattro unità sono disperse (002; 006; 019 e 020) le rimanenti 17 gravemente danneggiate.	Cedute alla Jugoslavia: 005 e 025.
1946	Si procede al graduale riallestimento di 16 unità superstiti (per la 013 vedi riga seguente) allestite con posti di sola terza classe con panche di legno. Vengono classificate ALe 880.201-222 con numerazione saltuaria. L'ultima unità sarà messa in servizio nel 1953.	Le restanti 26 unità sono state ricostruite: 15 come rimorchiate Le 880.001-033 a numerazione saltuaria. Le rimanenti 11 unità sono state ricostruite con panche in legno e classificate ALe 880.303-334 a numerazione saltuaria. L'ultima unità sarà messa in servizio nel 1949.
1947	La ALe 790.013, mancante dell'equipaggiamento elettrico, sarà trasformata in rimorchiata Le 790.013.	
1959	La ALe 630.001 viene di nuovo allestita come mista e classificata ALe 790.009 e la Le 790.013, rimotorizzata, diventa ALe 790.013.	Rimotorizzazione delle unità adattate a rimorchiate. L'ultima unità sarà messa in servizio nel 1961.
1962		L'intero gruppo ha ripreso la numerazione di origine.
1961-64	Le ALe 880.201-222 ottenute dalla trasformazione delle 790 vengono rinumerate ALe 880.101-116.	
Anni '70	Applicazione delle apparecchiature di ripetizione segnali in cabina su alcune unità.	

Le ALe con una testata piatta e l'altra aerodinamica: le elettromotrici di 3a serie

Le elettromotrici appena consegnate non avevano una linea aerodinamica e non soddisfacevano i canoni estetici dell'epoca che volevano i mezzi terrestri: automobili e treni, sinonimo di velocità e dinamismo.

Si ovviò a questo con un compromesso: una terza serie di elettromotrici che avevano ad una estremità la testata piatta e all'altra estremità una testata aerodinamica.

Nel 1938 venne ordinato un primo lotto di 68 unità di sola terza classe numerato ALe 880.035-102 ripartito tra Soc. Naz. Delle Off. di Savigliano (unità 035-047), OM (unità 048-061), Breda (unità 062-069), Fiat (unità 070-090) e Ansaldo (unità 091-102).



ALe 880.035-100 costruite dalla Soc. Naz. Delle Off. di SAVIGLIANO (unità 035-047), dalla BREDA (unità 062-069), dalla FIAT (unità 070-090) e dall'ANSALDO (unità 091-102). Nell'immagine l'unità Ale 880.080 costruita da FIAT riconoscibile dalla presenza dei coprighiunti sulla cassa.

La disposizione interna era identica a quella delle unità di 2a serie come anche la disposizione di finestrini, porte e saracinesca.

Ancora una volta le unità costruite da Fiat, numerate 070-090 e consegnate tutte nel 1939, erano in alluminio e dotate dei coprighiunti come per le ALe 790.001-022.

Le ultime unità del gruppo furono consegnate nel 1940 a guerra iniziata ad eccezione della 101 e 102 alle quali le FS avevano rinunciato.



ALe 790.023-068 costruite dalla Soc. Naz. Delle Off. di SAVIGLIANO (unità 023-037), dalla OM (unità 038-052) e dall'ANSALDO (unità 053-068).

Nel 1939 furono ordinate anche altre 47 unità miste numerate ALe 790.023-068 e la loro consegna fu rimandata a causa della guerra appena iniziata. Le unità furono consegnate tra il 1942 e 1946 con la perdita completa per cause belliche delle unità 052; 067 e 068.

le ditte appaltatrici erano: Soc. Naz. Delle Off. di Savigliano (unità 023-037), OM (unità 038-052) e Ansaldo (unità 053-068).

Elettromotrici di 3a serie	790	880
Anno di costruzione	1942-46	1939-40
Unità costruite	43(2)	66
Numeri di servizio (originali)	790.023-068	880.035-100
Numeri di servizio (finali)	790.023-066	880.035-100

(2) le unità 052; 067 e 068, pur costruite e numerate, non furono consegnate perché distrutte per cause belliche prima del loro completamento.

Ricostruzione cronologica delle vicende delle singole unità

Anno	ALe 790.023-068	ALe 880.035-100
1939-40		Consegna dell'intero gruppo.
1942-44	Consegna delle prime dieci unità del lotto OM, ALe 790.038-047	
1942-44	Consegna di buona parte del lotto Ansaldo, ALe 790.053-068	
1943-44	Consegna del lotto Off. Savigliano, ALe 790.023-037	
1940-45	L'unità ALe 790.052 viene perduta nell'incendio dello stabilimento OM e non rimpiazzata. Le unità ALe 790.067 e 068 in costruzione presso l'Ansaldo, vengono perdute per cause belliche.	Distrutte per cause belliche 11 unità mentre di altre 5 unità se ne perse traccia nonostante le ricerche protratte per oltre 10 anni: 880.037; 053; 082; 083 e 086. Sono state considerate radiate dal 1958
1945	Consegna dell'unità del lotto Ansaldo, ALe 790.066.	
1946	Consegna delle rimanenti unità del lotto OM, ALe 790.048-051 A causa della guerra vengono demolite le unità: 790.027; 029; 032; 033; 039; 040; 043; 045; 056; 058 e 059. Le unità rimanenti vengono rimesse gradualmente in servizio anche se in alcuni casi arredate con panche in legno.	Le unità rimanenti vengono rimesse gradualmente in servizio anche se in alcuni casi arredate con panche in legno.
Anni '50-'60	Demolizione delle unità ALe 790.023; 042; 050 e 054.	
Anni '70	Applicazione delle apparecchiature di ripetizione segnali in cabina su alcune unità.	

Le ALe 400, elettromotrici ristorante

Queste dieci elettromotrici costruite da Breda, erano identiche alle precedenti per quanto riguarda i carrelli, equipaggiamento elettrico e dimensioni generali della cassa ma, a causa del differente impiego, avevano un aspetto sensibilmente diverso.

Erano dotate di una cucina posta circa al centro della cassa e la posizione era individuabile dall'esterno per la presenza di un finestrino di dimensioni ridotte. I posti erano solo 40 non solo a causa dell'ingombro della cucina ma anche per il maggior modulo dei sedili tra i quali era posto un tavolino basculante. La cucina, del tipo a carbone permetteva di preparare 40 pasti caldi contemporaneamente pari all'intera capienza dell'elettromotrice.

Il compartimento bagagli era dotato di due serrande, una per lato, ed erano poste in prossimità della testata aerodinamica al contrario delle Ale 790 e 880 che ne avevano una sola in prossimità della testata piatta.

Furono utilizzate insieme alle Ale di terza serie, con una sola testata aerodinamica, spesso inserendone una di seconda serie, con entrambe le testate piatte, ottenendo così treni di tre elementi versione minore degli elettrotreni articolati che operarono comunque su relazioni prestigiose come il rapido Milano-Bari, che fino alla metà del 1941 veniva effettuata in sole 9 ore e 33 minuti con trazione elettrica fino ad Ancona. Una Ale 400 da Ancona a Bari proseguiva trainata da automotrici termiche.

Le Ale 400 furono concentrate nei depositi di Roma S.Lorenzo e Reggio Calabria ed operavano, oltre che sulla relazione Milano-Bari, anche sulla Roma-Ancona, Roma-Napoli-Reggio Calabria e Roma Napoli-Foggia.

Le vicende belliche portarono alla distruzione della Ale400.003 che fu demolita mentre le Ale 400.001, 006, 008 e 009, pure danneggiate, furono ricostruite senza cucina portando i posti da 40 a 48 e classificate Ale 480.001, 006, 008 e 009. Tra il 1961 e il 1962 queste quattro unità furono riconvertite tutte come in origine riadattando la cucina ed assumendo la numerazione di origine.

Furono impiegate sulle relazioni Roma-Bolzano, Roma-Bari e Roma-Venezia per pochi anni dato che stavano entrando in servizio le nuovissime elettromotrici per servizio di lusso Ale 601 che le avrebbero presto sostituite.

Le Ale 400 furono nuovamente trasformate tra il 1964 ed il 1969 con la soppressione della cucina e del reparto bagagli e adottando poltrone doppie su entrambi i lati. I posti disponibili salirono a 78 e furono classificate Ale781.001-008.



Elettromotrice ristorante ALe 400 vista dal lato cucina (individuabile dalla presenza del finestrino di dimensioni ridotte)

Ricostruzione cronologica delle vicende delle singole unità

Anno	ALe 400.001-010	ALe 781.001-008
1939-40	Consegna dell'intero gruppo.	
1940-46	L'unità ALe 400.003 distrutta durante il conflitto e demolita, le unità 001, 006, 008 e 009 pure danneggiate vengono ricostruite senza cucina e classificate Ale 480. 001, 006, 008 e 009	
1961-62	Riconversione delle unità Ale 480. 001, 006, 008 e 009 come in origine e nuovo cambio di classificazione: Ale 400. 001, 006, 008 e 009	
1964-69	Trasformazione dell'intero gruppo in Ale 871.001-008	

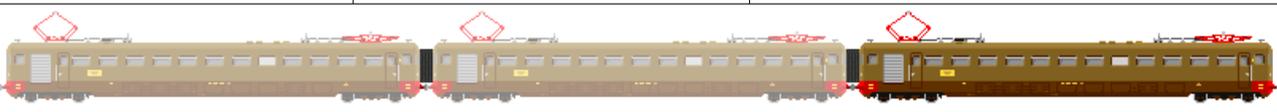
Elenco rotabili contenuti nel pack

Automotrici 790 seconda serie

Nome shape	Note	Ambientazione
FS_ALe790009_38.s	ALe 790.009 (Fiat) elettromotrice isolata	Dal 1938 al 1940 (porte castano)
		
FS_ALe790009_59.s	ALe 790.009 (Fiat) elettromotrice isolata	Dal 1959 al 1990 (porte isabella)
		
FS_ALe790009_59_i.s	ALe 790.009 (Fiat) elettromotrice di testa	Dal 1959 al 1990 (porte isabella)
		

Automotrici 880 seconda serie

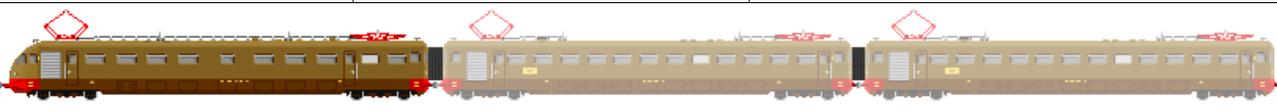
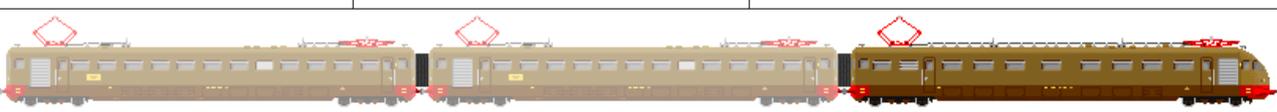
Nome shape	Note	Ambientazione
FS_ALe880303_46_i.s	ALe 880.303 (OM) elettromotrice di testa	Dal 1946 al 1962 (sedili in legno)
		
FS_ALe880201_46_ij.s	ALe 880.201 (OM) elettromotrice intermedia	Dal 1946 al 1962 (sedili in legno)
		
FS_Le880001_46_j.s	Le 880.001 (OM) rimorchiata di coda	Dal 1946 al 1962 (sedili in legno)
		

FS_Le880006_46_ij.s	Le 880.006 (OM) rimorchiata intermedia	Dal 1946 al 1962 (sedili in legno)
		
FS_ALe880005_62_i.s	ALe 880.005 (OM) elettromotrice di testa	Dal 1962 al 1990
		
FS_ALe880013_62_ij.s	ALe 880.013 (OM) elettromotrice intermedia	Dal 1962 al 1990
		
FS_ALe880025_62_j.s	ALe 880.025 (OM) elettromotrice di coda	Dal 1962 al 1990
		

Elettromotrici 790 e 880 di terza serie

Nome shape	Note	Ambientazione
FS_ALe790026_46_i.s	ALe 790.026 (Savigliano) elettromotrice di testa	Dal 1946 al 1990 (porte isabella)
		
FS_ALe790066_46.s	ALe 790.066 (Ansaldo) elettromotrice isolata	Dal 1946 al 1990 (porte isabella)
		
FS_ALe880080_46.s	ALe 880.080 (Fiat) elettromotrice isolata	Dal 1946 al 1960 (porte castano)
		
FS_ALe880035_46_i.s	ALe 880.035 (Savigliano) elettromotrice di testa	Dal 1946 al 1990 (porte isabella)
		
FS_ALe880080_46_j.s	ALe 880.080 (Fiat) elettromotrice di coda	Dal 1946 al 1960 (porte castano)
		

Elettromotrici Ale400, 480 e 781

Nome shape	Note	Ambientazione
FS_ALe400008_46_i.s	Ale 400.008 (Breda) elettromotrice di testa	Dal 1940 al 1969
		
FS_ALe400008_46_j.s	Ale 400.008 (Breda) elettromotrice di coda	Dal 1940 al 1969
		
FS_ALe480006_46_i.s	Ale 480.006 (Breda) elettromotrice di testa	Dal 1940 al 1969
		

Utilizzo e composizioni

Le elettromotrici prebelliche nacquerò per svolgere servizi veloci composti da una o più unità. Oltre le quattro unità si preferiva utilizzare gli elettrotreni oppure il materiale ordinario.

Dagli anni '50 fino alla fine della loro carriera furono utilizzate a lungo per servizi locali e fino al 1984 erano distribuite uniformemente su tutto il territorio nazionale ad esclusione dei compartimenti di Genova, Bari e Palermo e con prevalenza in quelli di Bologna, Firenze e Ancona. Dopo aver operato numerose nel compartimento di Roma sulla linea del Castelli fino all'inizio degli anni '60, alcune sono ritornate nel 1983 per la elettrificazione della Attigliano-Viterbo.

Raramente operavano in unità singole, più frequentemente erano accoppiate ad un rimorchio Le 640, in composizione bloccata di due motrici all'estremità ed uno o due rimorchi Le 640 intermedi o in coppia di due o tre unità motrici.

Le composizioni erano molto varie e comprendevano treni composti da unità con testate piatte e aerodinamiche agganciate in modo da aver la possibilità di percorrere l'intero treno senza scendere. Spesso questa regola non poteva essere seguita specie per quei convogli che erano composti da sezioni che venivano agganciate o sganciate lungo il percorso.

Le ultime unità sono state accantonate nel corso degli anni '90.

Le figure seguenti mostrano alcune composizioni di treni effettuati con queste elettromotrici.

I treni sono raffigurati dal fianco destro ovvero il convoglio si sposta da sinistra verso destra e a destra si trova l'elettromotrice di testa. Per treni composti da oltre tre unità quelle seguenti sono raffigurate sotto le prime.



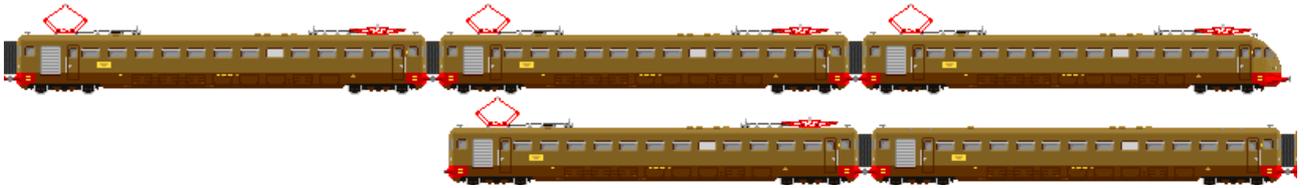
Treno Viareggio-Firenze anni 1970-90. In testa la ALe 790.038 al centro la ALe 880.003 ed in coda la ALe 790.009, che ha operato dal 1940 al 1959 come Ale630.001 (p96cor)



Treno Novi L.-Tortona anni 1970-90. Elettromotrice ALe 790 del sottogruppo 038-052 (p98cor)



Treno locale Milano-Bologna inizio anni '50. dopo la motrice di testa, vi è una motrice demotorizzata Le 880 (p101cor)



Treno diretto Roma-Cassino-Caserta-Napoli anni '50.



Treno impiegato sulla linea dei Castelli Romani anno 1962. Elettromotrice ALe 880.114 già ALe 190.021 (p104cor)



Treno diretto Udine-Trieste inizio anni '50. composto da due elettromotrici ALe 790 con al centro un rimorchio Le 880 (p104cor)



Treno diretto Roma-Cassino-Caserta-Napoli anno 1950.



Treno locale Pisa-Lucca anni 1970-90. In testa la ALe 880.084 seguita dalla ALe 790.013 e dalla ALe 880.036 (p106cor)



Treno locale Udine-Tarvisio anni 1970-90. In testa la ALe 790.060 seguita dalla ALe 880.040 e dalla ALe 880.060 (p106cor)



Treno locale Bologna-Porretta-Pistoia anni 1970-90.



Treno locale Fidenza-Bologna anni 1970-90.



Treno Attigliano-Viterbo P.F. anno 1983. Elettromotrice ALe 790.026 (p110cor)



Treni bloccati di tre elementi Con ALe 400 (elettromotrice ristorante) e due ALe790/880 una di seconda serie e l'altra di terza serie. Furono utilizzati negli anni 1940-42 su relazioni prestigiose come versione ridotta degli elettrotreni. Dopo la guerra furono utilizzati di nuovo per questi servizi fino agli anni '60 quando furono sostituiti dalle ALe 601.