

*da News ferroviarie del 20 maggio 2004*

## **SCMT per le E.444R**

**di Mario Meirana e Massimo Ricciardi**

Nell'ambito del programma di attrezzaggio dei rotabili trenitalia col sistema SCMT è stata allestita la testa di serie del gruppo E.444R. L'unità prescelta è la E.444R.026.

I test dovevano cominciare in questi giorni, ma un guasto ad un motore di trazione ha reso necessario un intervento presso il DL Di Milano Centrale.

Nelle foto si possono notare le due antenne per la captazione delle boe installate sotto la carenatura centrale in una posizione insolita dovuta all'impossibilità di installare le antenne agli estremi della cassa o sui carrelli per l'ingombro della trazione bassa.

La macchina è stata attrezzata con un sottosistema di bordo Ansaldo.

La testa di serie viene impiegata per verificare il progetto di installazione del sottosistema di bordo sul rotabile in esame e alla fine dei test vengono adottati gli opportuni correttivi, se necessari, e viene rilasciato un nulla osta per l'attrezzaggio dell'intero gruppo.

**Foto Mario Meirana**

**1. Sosta nel DL di Firenze Romito per la E.444R.026 dotata di apparecchiatura SCMT. (Foto Mario Meirana, 30 aprile 2004)**

Il gruppo E.444R rappresenta una tappa importante nell'evoluzione di SCMT.

Fino ad oggi il sottosistema di bordo SCMT è stato validato per velocità fino a 160 km/h mentre con i test per omologare il gruppo E.444R col bordo SCMT, verranno effettuati anche quelli per estendere la validità del "modello treno" da 160 a 200 km/h.

Il modello treno è costituito da una serie di modelli matematici che approssimano il comportamento dinamico del treno.

Il sottosistema di bordo SCMT controlla la velocità del treno in funzione dei vincoli di marcia.

In presenza di variazioni restrittive di velocità (arresto, deviate a 30, 60, 100 ed in futuro 130 km/h) il sottosistema di bordo sviluppa una curva di frenatura che definisce nello spazio la massima velocità ammessa, consentendo di rispettare il punto obiettivo.

Ci sono poi obiettivi dati da altre funzionalità di SCMT (rallentamenti, rango, grado di frenatura).

In ogni caso la curva di frenatura è sempre generata dal modello treno sulla base dei dati forniti da terra (boe e codici RSC) e da quelli presenti nella memoria del sottosistema di bordo.

Attualmente i rotabili per cui è stata approvata l'installazione del sottosistema di bordo SCMT sono i seguenti:

Sottosistema Ansaldo:

E.646

ALe 724

Carrozza pilota P.R. (anche versione revamping)

E.656 (con testa di serie E.656.447)

Sottosistema Alstom:

E.633

E.652

E.464

Carrozza pilota MD



*Foto Mario Meirana*

**2. Particolare dell'antenna SCMT collocata sotto la carenatura centrale della E.444R.026. (Foto Mario Meirana, 30 aprile 2004)**

**Mario Meirana e Massimo Ricciardi - 20 maggio 2004**

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

---

**Ferrovie.it** è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

**(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003**