



Carrozze X pilota in lavorazione

di Stefano Patelli

Presso l'Officina di Firenze Porta al Prato è in corso la trasformazione di carrozze tipo X in semipilota, per la composizione di convogli reversibili composti da carrozze X revamping.

Queste nuove pilota, dotate di condotta elettrica a 78 poli, possono telecomandare tutte le locomotive attrezzate, pertanto dispongono sul banco di manovra della predisposizione per E.646 (valida anche per le E.424, E.656 CE) e per E.632 (valida anche per le E.652 e, con valori leggermente diversi, per le E.633).

In futuro le X pilota potranno telecomandare anche le nuovissime E.464 attraverso la condotta a 18 poli e sistema TCN (Train Communication Network).



Foto Giancarlo Modesti



Foto Giancarlo Modesti

1. Banco di manovra di una vettura X pilota in lavorazione nell'Officina di Firenze Porta al Prato. E' evidente la dicitura "E646 E633" che identifica la tipologia di locomotiva da telecomandare. (Foto Giancarlo Modesti, 15 novembre 1999)

2. Frontale di una X pilota in avanzata fase di lavorazione nell'Officina di Firenze. (Foto Giancarlo Modesti, 15 novembre 1999)

Il telecomando della locomotiva dalla vettura pilota

Le prime vetture pilota che le FS hanno messo in circolazione sono state quelle a piano ribassato di 1a serie (carrelli tipo 24 con freni a ceppi); esse erano atte al telecomando attraverso condotta a 78 poli delle E.646 186-210. Successivamente queste pilota e le successive di 2a serie (carrelli 24 con freni a disco) nonché quelle di nuova costruzione (MDVC passanti e non passanti), con la messa in esercizio delle prime locomotive E.633 furono modificate o rese atte per il telecomando anche di queste ultime locomotive sempre con condotta a 78 poli.

La modifica è stata quella di applicare su ciascuna indicazione del banco di manovra valevole per le E.646 il corrispondente significato, se la loco telecomandata era una E.633. Esempio: Sul manipolatore di trazione è presente per ogni posizione (M-S-SP-P-PP) un valore di corrente impostato sulla E.633; le segnalazioni degli indebolimenti di campo (PC-1-2-3-4-5) sono i valori di velocità impostata sulla E.633 in marcia automatica, ecc...

Purtroppo la messa in servizio delle E.632 e poi delle E.652 in telecomando ha fatto sì che alcuni aspetti delle suddette modifiche per le E.633 non fossero uguali ai valori desiderati sulle 632 e 652 stesse (diverso rapporto di trasmissione e velocità maggiore). La situazione è tuttora così in quanto una modifica relativa avrebbe appesantito notevolmente il banco di manovra (targhette per E.633, targhette per E.632, targhette per E.652...).

Da tutte le vetture pilota è inoltre possibile telecomandare le E.424 e le E.656 CE con le stesse indicazioni delle E.646.



3. Locomotiva E.632.036 in spinta ad un treno Interegionale nei pressi di Rimini, telecomandata da una carrozza pilota tipo MD. (Foto Maurizio Tolini, luglio 1996)

Un discorso a parte meritano invece le 35 pilota Z1, che potranno telecomandare in TCN solo locomotive gruppo E.402A, E.402B ed E.412; esse infatti sono sprovviste della condotta a 78 poli.

La differenza delle segnalazioni sarà fornita a mezzo del monitor diagnostica, mentre i comandi di trazione, frenatura e di impostazione di una velocità sono identici per tutte le suddette macchine (sarà il sistema TCN a trasmetterle in modo adeguato alla logica di veicolo della singola locomotiva in telecomando).

Stefano Patelli - 30 novembre 1999

☐ 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