Locomotive E 424

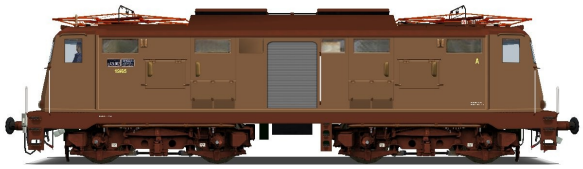
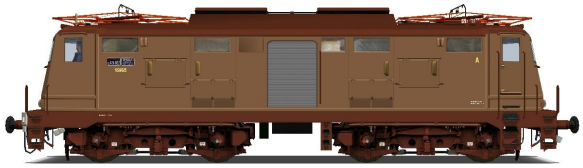
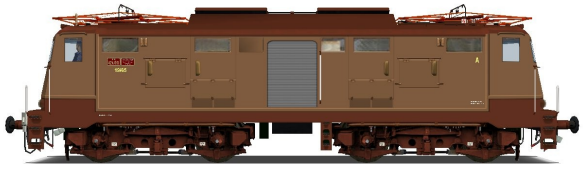
Negli anni trenta del secolo scorso l'ufficio progetti sotto la guida dell'ingegnere Riccardo Bianchi, padre della trazione elettrica in corrente continua in Italia, aveva progettato diversi tipi di locomotive differenti tra cui un piccolo locomotore a 4 assi motori universale per treni leggeri merci e viaggiatori a velocità fino a 90 km/h. Tuttavia pur avendo una potenza minore rispetto alle E 626 nate per il traino dei treni merci pesanti, il peso non era altrettanto minore e il carico per asse risultava eccessivo per la bassa resistenza dell'armamento e dei ponti metallici di allora che fu il vero limite che aveva influenzato la progettazione delle locomotive fino ad allorra comprese le locomotive a vapore. Lo sviluppo del E.326 e del E.428 aveva poi fatto passare in secondo piano il progetto di questa macchina a rodiggio Bo' Bo':
Con la realizzazione dell' E.636 venne rimessa in discussione progetto; infatti venne ripresa l'idea del riutilizzo unificato delle parti meccaniche della E.636 (progetto di cui fece parte l'ingegner D'Arbela, già noto per il suo separatore adottato sul gruppo E.428) Sul nuovo gruppo E.424 vennero adottati tutta una serie di accorgimenti e parti già utilizzate sulle E.636, tipo di carrello e sospensione, tipo di motori, utilizzo della saldatura delle parti della cassa, e l'applicazione dell'avviatore automatico, già sperimentato sulle elettromotrici ALe di allora.
Tra il 1943 e il 1944 , alla Breda, vennero costruite e consegnate le unità prototipo 001-003 che furono danneggiate dai bombardamenti (la 003 in modo grave) prima ancora di aver terminato le prove di trazione.
Dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale poté iniziare la produzione vera e propria resa possibile grazie agli stanziamenti del piano U.N.R.R.A. (United Nation Relief and Rehabilitation Administration) noto anche come piano Marshall. La costruzione delle locomotive fu ripartita tra: Breda, Officine Reggiane/Ercole Marelli, Officine Savigliano, Tecnomasio Italiano-Brown-Boveri, OM/CGE e Ansaldo. Ne furono costruite 158 unità.
Alla consegna alcune unità avevano la sola porta frontale dato che erano state dotate del comando multiplo poi raramente utilizzato. Negli anni '50 furono tutte dotate anche delle porte laterali e negli anni '70 furono saldate le porte frontali.
A partire dal 1987 un certo numero di unità è stato trasformato per l'uso con treni reversibili (navetta), attuando in fondo la vocazione originaria del gruppo, con modifiche estetiche della cassa e della livrea adottando i colori delle vetture MDVE e successivamente la livrea XMPR.
Nel 2001 sono cessati definitivamente i servizi delle macchine non trasformate, tutte concentrate presso il deposito di Alessandria. Le unità navetta sono sopravvissute ancora alcuni anni, ma tra il 2007 e la prima metà del 2008 è arrivato anche per loro l'accantonamento, a causa dei costi di manutenzione divenuti eccessivi, dell'antieconomica installazione delle nuove apparecchiature di sicurezza (come l'SCMT) ma soprattutto per via della progressiva immissione in servizio delle moderne E.464.

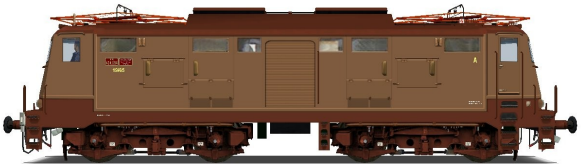
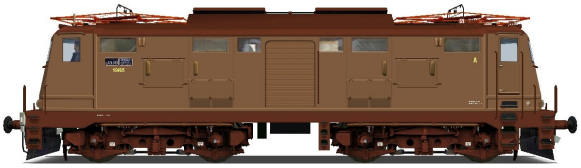
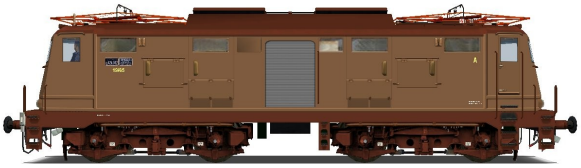
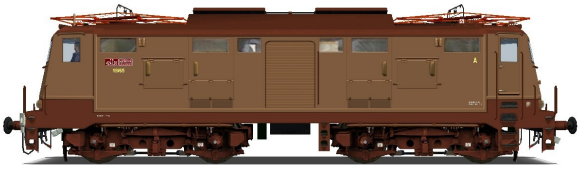
I treni navetta e di valico

Negli anni '40 furono introdotti i primi treni navetta con locomotiva presenziata soprattutto su linee a con notevole traffico locale per il quale l'uso di treni bloccati rendeva più veloce il servizio dato che nelle stazioni di termine corsa, non era necessario sganciare la locomotiva e portarla in testa al treno.
I primi convogli erano composti da una locomotiva E626, alcune vetture intermedie e una vettura pilota attrezzata con un citofono tipo "Perego", il rubinetto del freno e il fischio. Successivamente furono attrezzate con il citofono anche delle locomotive E636 ed E424.
I primi treni furono utilizzati sulle linee dei nodi di Roma (Roma-Nettuno, Roma-Fiumicino e Roma-Mandela.), Torino (Torino-Susa, Trofarello-Chieri e Bricherasio-Barge) e Napoli dove erano composti da una elettromotrice E624 e vetture corbellini attrezzate.
Negli anni '60, il boom economico e l'orientamento politico del periodo, ebbe come effetto anche la diffusione delle automobili purtroppo a scapito di molte linee ferroviarie e la quasi totalità delle linee tranviarie extraurbane, che furono chiuse e smantellate spesso fin troppo velocemente.
Tuttavia le infrastrutture non erano ancora in grado di sopportare questo incremento di traffico stradale in modo particolare sulle statali di valico (le autostrade non erano state ancora costruite), lunghe e tortuose e impraticabili in inverno a causa della neve.
Le ferrovie di diversi paesi europei organizzarono dei treni "navetta" composti da carri pianali e con una carrozza pilota ad una estremità in modo da non dover sganciare la locomotiva con notevole risparmio di tempo.
In Italia questi treni erano in servizio per i valichi del Frejus, del Bracco, della Cisa e del Tenda al costo di circa 1500 lire di allora pari al costo di circa 10 litri di benzina
La locomotiva E424.120 (presente in questo pack) era dotata della presa per il citofono Perego e adatta ad entrare in composizione con i treni navetta per passeggeri (i treni di valico usavano le E626).

Le unità riprodotte

Ho scelto di riprodurre solo le macchine in livrea castano e isabella, da poter ambientare dagli anni della consegna fino a metà anni '80.

	Locomotiva E 424.002, costruita nel 1943 dalla Breda, riprodotta allo stato di origine (senza le porte laterali), ambientazione 1943-1952.
	Locomotiva E 424.022, costruita nel 1947 dalla Breda, riprodotta allo stato di origine con separatore D'Arbela e valvola Musso sull'imperiale, ambientazione 1947-1975.
	Locomotiva E 424.031, costruita nel 1949 dalla Ansaldo, riprodotta allo stato di origine (senza le porte laterali), ambientazione 1949-1952.

	Locomotiva E 424.034, costruita nel 1949 dalla Ansaldo, con porte anteriori saldate e vetri di sicurezza, ambientazione 1970-1988.
	Locomotiva E 424.100, costruita nel 1949 dalla Breda, con vetri di sicurezza e vomere anteriore, ambientazione 1949-1985.
	Locomotiva E 424.102, costruita nel 1949 dalla Breda, riprodotta allo stato di origine con separatore D'Arbela e valvola Musso sull'imperiale, ambientazione 1949-1975.
	Locomotiva E 424.120, costruita nel 1950 dalla Tibb, con porte anteriori saldate, vetri di sicurezza e presa per citofono Perego, usato fino ai primi anni '80 per treni navetta con locomotiva presenziata ambientazione 1950-1985.

Buon divertimento, renzo428.

www.ildeposito.net

grassirenzo@yahoo.it