

Carrozze tipi 1968 e 1970 con filetto rosso alla base della cassa.



Con l'istituzione di servizi veloci ad oltre 160 km/h di punta, avvenuti dall'orario estivo del 1970 sulla Roma-Napoli, e dal 1973 su alcuni tratti della Milano-Bologna, grazie all'introduzione sistematica della ripetizione dei segnali in macchina tramite il blocco automatico a correnti codificate, le FS formarono una pattuglia di mezzi e veicoli atti a raggiungere effettivamente i 180 km/h di velocità massima, stabilendo che i mezzi di trazione dovessero avere la frenatura elettrica attiva, la ripetizione dei segnali in macchina abbinata al controllo di velocità in frenatura ed una percentuale minima di peso frenato del treno del 125% e di peso frenato elettrico del 10%.

Furono individuate alcune ALe 601 della prima serie (001-022), trasformate con l'introduzione della frenatura elettrica e della ripetizione segnali (entrambe poi "di serie sulle ALe di 3a serie 045-065) alcuni ETR analogamente equipaggiati (alcuni ETR 220 classificati "P/AV", i 250 "Arlecchino" ed i 300 "Settebello") ed un gruppo di carrozze UIC-X ed alcune Y da porre al seguito delle allora nuove E444 "Tartaruga".

Per distinguere all'interno di gruppi omologhi le unità promosse a velocità superiore rispetto al resto degli altri rotabili all'interno di uno stesso gruppo, il Servizio Trazione FS stabilì di dipingere un filetto in rosso segnato alto 20 mm lungo il telaio delle carrozze citate e delle ALe 601 trasformate e quelle di 3a serie e rimorchiate omologhe. Per gli altri ETR non fu necessario, in quanto tutti gli ETR 250 e 300 erano atti ai 180, mentre per gli ETR220 AV si fece una eccezione (forse perché la sigla AV determinava di per sé la caratteristica "veloce"....).

Le carrozze interessate da tale provvedimento furono alcune Az dei lotti 1964, anche BRz con posto ristoro piccolo, Az e Bz 1966/68 non carenate e 16 Y Az di 1a classe, nonché una decina di bagagliai-posta gruppo DUz 93.250 tipo 1964.

Già dal 1973-74 furono quasi tutte riavviate ai 160 km/h di ordinanza, specialmente le unità con freni a ceppi, in quanto gradualmente sostituite dalle unità con carenatura grande e climatizzazione tipo 1970 (prime, seconde, seconde con comparto ristoro e bagagliai-posta omologhi). Queste

ultime viaggiarono così autorizzate dall'immissione in servizio (1972) sino al 1977.

Le poche unità con freni a ceppi rimaste autorizzate ai 180 km/h ricevettero dal 1973 il freno a 3 stadi di pressione, onde evitare surriscaldamenti tra i 180 ed i 160 km/h e pattinamenti sotto ai 60 km/h, facendo intervenire l'alta pressione ai cilindri dei freni solo tra i 160 ed i 60 km/h. Le altre unità con freni a dischi (tutte con carrelli Minden-Deutz MD.f) erano già dotate di apparecchiature antislittanti.



Anche alcune carrozze ristorante ex CIWL tipo 1925R dotate di carrelli Minden-Deutz furono autorizzate a 180 km/h e distinte dal filetto rosso, per essere inserite nei treni impostati ad oltre 160 km/h nelle linee succitate.

Le carrozze dotate di aggancio automatico non furono mai autorizzate a 180 km/h nell'esercizio regolare.

I treni così previsti a materiale ordinario erano i rapidi R33/30 poi 905/904 Milano-Napoli e v/v, eredi dei "Treni Azzurri" del decennio precedente, gli R51/56 poi 903/902 Torino-Napoli e v/v (pure effettuati con carrozze blu e celeste anni prima) ed i 901/900 Torino-Roma e v/v "Tirreno", più una coppia di rapidi tra Roma e Reggio Calabria e v/v.

Nel 1977 le carrozze da 200 km/h TEE e Gran Confort (Bandiera) erano tutte consegnate, rendendo meno importante il ruolo "veloce" di tali carrozze, che furono avviate gradualmente ai 160 km/h.

Le ALe 601 "AV" mantennero sino al 1993 il filetto rosso, sino a quando cioè fu eliminata la norma che prevedeva la frenatura elettrica per superare i 160 km/h.

Avendo tutte ricevuto la ripetizione segnali a 4 codici, tutte le ALe del gruppo si trovavano nella medesima condizione di poter toccare, ma non superare, i 180 km/h (i 200 previsti per i mezzi di 3a serie e per i Settebello ed Arlecchino erano solo teorici, in quanto la ripetizione a 9 codici, necessaria appunto per toccare i 200 km/h dal 1985, su questi mezzi non fu mai installata) e qui il filetto rosso evidentemente non serviva più.

Un dettaglio sottile lo troviamo anche sulle E444: i 4 prototipi 001-004 potevano viaggiare a 180 km/h, ed all'interno della modanatura di alluminio correva un sottile filetto blu; sulle unità di serie, atte in teoria ai 200 (anche in pratica dal 1985 per alcune con RS a 9 codici), il filetto dentro alla modanatura di alluminio divenne rosso.

Ancora una parentesi dal 1985 al 1990 si apre con le carrozze UIC tipo 1982 (quelle rosso fegato e grigio-beige col tetto cannellato in parte degli esemplari), con diverse unità autorizzate ai 200 km/h e quindi temporaneamente dotate di filetto rosso, deflettori ai finestrini ed ammortizzatori antiserpeggio ai carrelli, impiegate specialmente nelle sezioni di seconda classe negli Intercity a materiale ordinario, in attesa delle carrozze tipo Z, ordinate e non ancora in esercizio.