

Carrozze tipi 1947 e 1951 dette Corbellini

Le carrozze di tipo 1947 furono le prime progettate per essere utilizzate per servizi locali. Le caratteristiche principali erano il peso limitato (23 t contro le 35.5 di una Cz 36.000 centoporte) e la sistemazione dei passeggeri in due ambienti comunicanti in un ampio vestibolo centrale. Le ordinazioni iniziarono nel 1947 e proseguirono per circa un decennio.

Questa numerosa famiglia di carrozze può essere divisa principalmente in due gruppi, le carrozze di nuova costruzione e quelle ricostruite su telai di carrozze demolite con cassa in legno.

Le differenze tra i due gruppi sono ben visibili anche dall'aspetto esteriore.

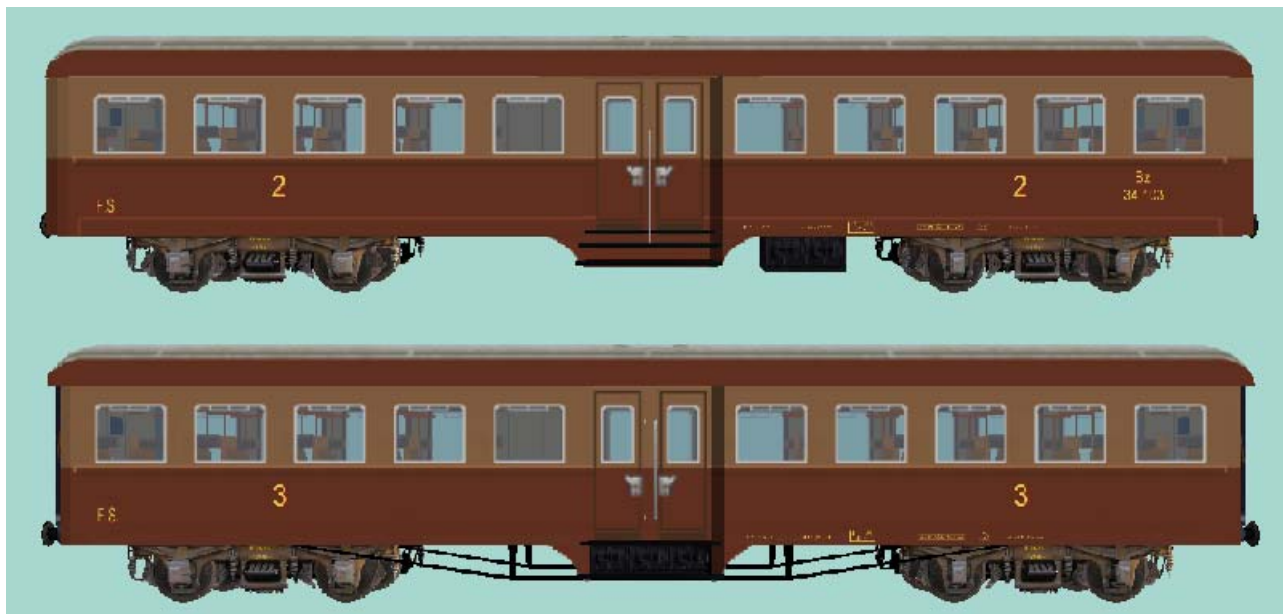


Figura 1 differenze tra carrozze di nuova costruzione (in alto) e ricostruite su telai di carrozze con cassa in legno.

Le differenze maggiori, visibili nell'immagine sopra sono una diversa lunghezza della cassa: le nuove costruzioni avevano una cassa con le estremità arrotondate e con un vistoso coprigiunto alla base. Per accedere ai vestiboli vi erano tre gradini e le porte erano abbastanza rientrate rispetto alla cassa.

Le carrozze ricostruite, avevano ereditato il telaio delle vecchie carrozze con cassa in legno, essi erano dotati di una coppia di tiranti nella parte inferiore e le porte dovendo rimanere a filo con i longaroni erano meno rientrate. Per lo stesso motivo i gradini erano solo due, poco profondi e quasi verticali e tra di esse trovavano posto le casse delle batterie.

Queste carrozze si dividono in quattro serie oltre a quelle modificate per essere utilizzate con elettromotrici o treni navetta.

Le prime carrozze, ordinate nel 1947, furono costruite dal 1948 al 1953 per un totale di 497 unità immatricolate come CI 35.300, di terza classe a due assi e contemporaneamente ne furono costruite 30 unità a carrelli immatricolate come Cz 34.700-729 e destinate inizialmente per le linee della Sardegna.

Pochi anni dopo, nel 1954-55, furono costruite venti unità miste di seconda e terza classe immatricolate BCz 69.700-719 ed infine, in seguito alla abolizione della terza classe nel 1956, furono costruite 70 unità di seconda classe immatricolate Bz 34.900-969 che si distinguevano dalle precedenti per l'adozione dei sedili imbottiti a posto delle panche in legno e per la presenza di quattro aeratori sul tetto.



Figura 2 carrozza tipo 1947 prima serie, CI 35.300



Figura 3 carrozza tipo 1947 serie BCz 69.700



Figura 4 carrozza tipo 1947 serie Bz 34.750

La modifica più importante che ha interessato queste carrozze riguarda trasformazione di 73 carrozze a due assi in carrozze a carrelli in due riprese, le prime 23 furono trasformate alla fine degli anni '50 e ricevettero la classificazione Bz 34.100-122 e le rimanenti 50 furono trasformate negli anni 70 ricevendo la marcatura unificata UIC.

La massa di queste carrozze oscilla tra le 23 t della versione a due assi, alle 32 t della versione a carrelli.

I carrelli sono del tipo A, AA, AA/m e ammettono velocità fino a 100 km/h mentre quelle a due assi sono limitate a 95 km/h.

Versioni contenute nel pacchetto

Il pacchetto contiene:

grigio ardesia, ambientabili dal 1964 al 1995

FS_Bi35300Ga	carrozza a due assi seconda classe
FS_Bz34900Ga	carrozza a carrelli seconda classe
FS_Bz35300Ga	carrozza a carrelli seconda classe
FS_Bz38000ga	carrozza a carrelli seconda classe

FS_Bz38900Ga carrozza a carrelli seconda classe



Figura 5 carrozza tipo 1947 serie Bz 34.900

castano ed isabella ambientabili dal 1947 al 1970

FS_BCz69700Ci	carrozza a carrelli seconda e terza classe
FS_Bi35300Ci	carrozza a due assi seconda classe
FS_Bi35800Ci	carrozza a due assi seconda classe
FS_Bz34103ci	carrozza a carrelli seconda classe
FS_Bz34900Ci	carrozza a carrelli seconda classe
FS_Bz34928Ciluci	carrozza a carrelli seconda classe con luci fine convoglio
FS_Bz38000ci	carrozza a carrelli seconda classe
FS_Ci35300Ci	carrozza a due assi terza classe
FS_Cz38000ci	carrozza a carrelli terza classe

Utilizzo e composizioni

Queste carrozze sono state utilizzate in tutta Italia generalmente in composizione a treni locali (ma non mancano le eccezioni) al traino di tutti i tipi di locomotive eccetto le E444. Alcune composizioni tipo sono riportate negli schemi successivi.



Treno diretto o accelerato del 1950-70, vel. Massima 80 km/h



Treno diretto o accelerato del 1950-70, vel. Massima 70 km/h



Treno diretto o accelerato del 1950-70, vel. Massima 80 km/h



Treno diretto o accelerato del 1950-70, vel. Massima 100 km/h



Treno diretto o accelerato del 1970-90, vel. Massima 80 km/h



Treno diretto o accelerato del 1970-90, vel. Massima 100 km/h



Treno diretto o accelerato del 1970-90, vel. Massima 100 km/h

