

DURAIL J

ETR 300 «SETTEBELLO»

PRESENTE

TEXTE ET DESSINS DE PHIL DAMBLY.



L'ETR 300 (Elettrotreno) a été réalisé en commun par les ingénieurs des Ferrovie Italiane dello Stato (FS) et les techniciens des usines Breda, qui ont collaboré à l'établissement des plans de la carrosserie sous les conseils de l'architecte Giulio Minoletti.

Les ETR 300 sont des trains électriques à long parcours et, comme tels, ils possèdent les installations techniques les plus modernes, une élégance extraordinaire et tout le confort imaginable. Les deux extrémités ont une ligne carénée et sont équipées d'une cabine de conduite surélevée. La partie inférieure de la rame et l'encadrement des fenêtres sont peints en vert foncé, tandis que le restant est gris clair. Le toit est laqué argent, ce qui réfléchit les rayons du soleil et protège ainsi de la chaleur.

La décoration intérieure marie heureusement le bleu et le gris pâle.

Les ETR 300 sont composés de sept éléments, d'où l'appellation « Settebello » (Beau Sept). Ces sept voitures forment trois groupes de deux, trois et deux voitures chacun, accouplés par attelages automatiques Scharfenberg. Elles sont reliées entre elles par des passerelles articulées dont quelques-unes sont disposées latéralement de façon à former un corridor ininterrompu. Extérieurement, la continuité du carénage est assurée par des anneaux en caoutchouc qui relient les voitures.

Chaque rame est entraînée par douze moteurs et repose sur dix bogies, dont

six moteurs et quatre porteurs. La suspension est très douce, même aux vitesses élevées.

L'isolation thermique consiste en fibre d'asbeste, appliquée en couches de 30 mm. sur les cloisons.

Des haut-parleurs diffusent de la musique et permettent d'attirer l'attention sur les sites traversés. Les commentaires sont dits en italien, en français, en anglais et en allemand.

Eclairage par tubes fluorescents, air conditionné, téléphone, tout ici contribue au confort.

Visitons ce train de rêve.

Dans le premier élément, qui constitue une voiture panoramique, nous admirons un salon-belvédère avec de grandes vitres courbes en plexiglas. Il offre onze places assises, non réservées. Passé le poste de conduite surélevé et isolé, on franchit un corridor séparé des compartiments par des cloisons vitrées. Chacun des quatre compartiments de cette voiture a une superficie double de celle des compartiments de première classe des trains ordinaires. Ils offrent dix places se répartissant en deux divans à trois places et quatre fauteuils individuels déplaçables à volonté.

La deuxième voiture comporte, elle aussi, quatre compartiments identiques aux précédents. A chaque extrémité sont disposées des toilettes pour dames et pour messieurs.

Ensuite vient la voiture-restaurant, qui offre 52 places ; elle comprend aussi

un bar dont le comptoir, long de quatre mètres, est muni d'un « espresso » et est complété par une vitrine pour confiserie. Un vaste tableau du peintre Tomasini le décore agréablement.

La quatrième voiture comprend une chambre à provisions, une cuisine alimentée en courant alternatif 220 volts, un compartiment postal et un compartiment avec toilettes et douche pour le personnel.

La voiture suivante est réservée aux bagages. On y trouve un dépôt pour les serviettes, un autre pour les grosses valises, un vestiaire, la cabine radio et une librairie, où l'on peut se procurer journaux, illustrés, souvenirs et cartes postales.

Quant aux deux dernières voitures, elles sont identiques aux deux premières.

Les ETR 300 relient Naples à Rome et cette dernière gare à Milan, via Florence et Bologne.

« Bravissimo, Ferrovie dello Stato! »

FICHE TECHNIQUE

Longueur totale : 165 m.
Largeur : 2 m. 80.
Hauteur cabine : 4 m. 30.
Places : 160.
Poids : 324 tonnes.
Puissance : 3.040 ch.
Tension : 3.000 volts continu.
Pantos : 3.
Vitesse max. : 180 km/h.
Vitesse max. autorisée : 160 km/h.