

Le elettromotrici tipo "Desio"

Per i "Corsi di Modellismo" del nostro Gruppo lo scorso anno sono state predisposte delle lastrine di ottone fotoinciso dalle quali era possibile ricavare motrici tranviarie per uso interurbano di diversi tipi: il modello "Desio", salvo la variante dei carrelli, è uno di questi.

In occasione della manifestazione del 7 aprile 2002 relativa alla messa in linea fra Desio e Cusano Milanino di una "doppia" di questo tipo di elettromotrici - per l'esattezza la n.47 e n.48, in livrea arancio ministeriale con fascia nera (per gli appassionati citiamo anche l'esistenza della n. 45, con livrea in due toni di verde, accantonata in Deposito perchè non più atta al servizio attivo e destinata ad un futuro costituendo museo) - è stata distribuita a tutti i partecipanti una copia dei Quaderni ACT relativa a queste macchine.

Ritenendolo più interessante di una semplice cronaca della manifestazione, riportiamo un profilo storico dei mezzi in argomento tratto, con gli adattamenti del caso, dai suddetti Quaderni, ringraziando l'ACT per la gentile concessione.

Anche se in modo succinto, le vicende temporali e geografiche di queste simpatiche macchine si possono così raccontare.....

“”””””””””” A seguito delle elettrificazioni fatte ad opera della STEL (Società Trazione Elettrica Lombarda) sulle linee interurbane milanesi, furono ordinate alla Carminati & Toselli sei nuove motrici, numerate da 44 a 49.

Le prime quattro motrici, consegnate nel 1926, entrarono in servizio sulla Milano-Desio nello stesso anno, a seguito dell'inaugurazione della trazione elettrica sui 14,2 chilometri del percorso, e da questa linea presero il nome (tipo "Desio").

A differenza delle prime motrici tipo "Abbiategrasso" queste nuove motrici furono le prime dotate di comandi elettropneumatici, avevano una nuova cassa parzialmente metallica ed i carrelli erano di nuova concezione. Come detto sopra, le prime quattro motrici 44-47 entrarono subito in servizio sulla linea di Desio mentre le altre due (48 e 49), che si differenziavano dalle prime quattro per un rapporto di trasmissione più veloce rispetto alle prime, entrarono in servizio sulla Milano - Monza. Contrariamente a quanto si possa pensare, le Desio furono le prime elettromotrici bitensione perchè dovevano fare servizio su linee previste sia a 1200 V (come la linea di Desio) che a 600 V; tuttavia la linea di Desio rimase a 600 V c.c. per cui gli apparati bitensione, una volta provati, non potendo essere utilizzati furono recuperati e poi applicati su di una serie di locomotori tramviari costruiti dalla società Costamasnaga. Questi locomotori furono messi in servizio sulla linea di Gorgonzola, alimentata a 1200 V cc, con tratto di penetrazione urbana a 600 V cc. (il sezionamento fra le due tensioni era localizzato a Crescenzago).

L'equipaggiamento in sé era abbastanza complesso, ma in linea di massima possiamo dire che sotto la rete a 600 V i motori erano messi in parallelo, mentre sotto i 1200 V funzionavano in serie. Fin dall'origine queste motrici subirono diversi cambiamenti interni: l'avviatore originale BBC fu sostituito dal controller manuale CGE K35 - per

intenderci quello delle "ventotto" milanesi – e, come detto sopra, fu tolto l'apparato bitensione.

Le prime quattro motrici avevano un rapporto di trasmissione di 16/77, che consentiva a queste macchine, con una potenza complessiva di 220 kW, di poter trainare un convoglio di circa 130 t (motrice compresa) alla velocità commerciale di 18,5 km/h, impiegando da Milano a Desio 50 minuti, con sedici fermate intermedie (contro i 70 minuti impiegati dalla trazione a vapore).

Per la cronaca le due motrici assegnate alla Milano - Monza con rapporto di trasmissione 24/69, potevano raggiungere i 60 km/h, ma nello stesso tempo non potevano trainare più di un rimorchio. Sulla Milano - Desio invece circolavano treni fino a cinque rimorchi, cioè di sei pezzi compresa la motrice.

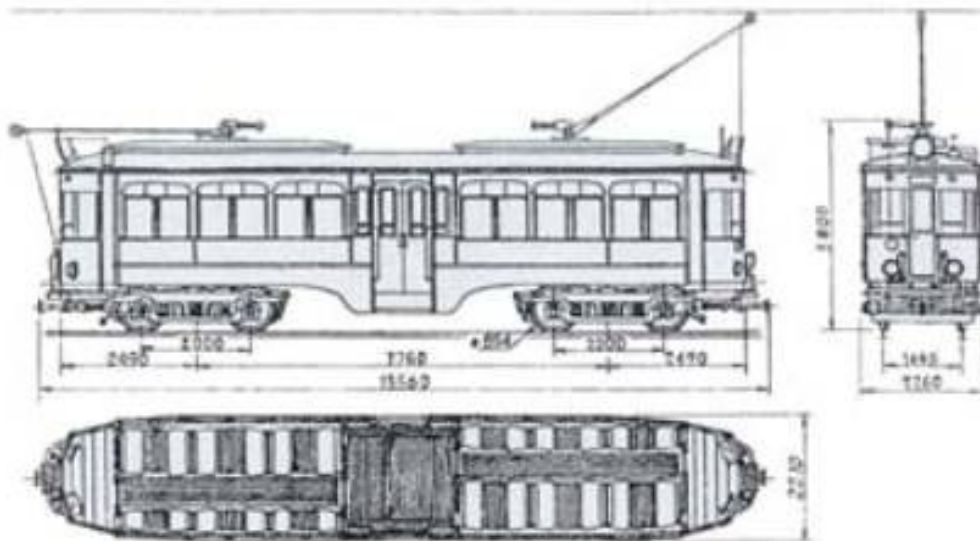
Nel 1974 sono state ammodernate tre elettromotrici tipo "Desio": la modifica più vistosa ha riguardato i finestrini a cattedrale che sono stati chiusi da una lamiera, di recente rimossa per ripristinare l'architettura originale. Dal 1985 tali motrici sono state dotate di pantografi in sostituzione dei vecchi trolley a rotella. Ricordiamo il viaggio ACT, chiamato per l'appunto "ultimo trolley", che ha visto l'impiego dell'elettromotrice tipo "Desio" n 46 da Varedo a Limbiate e ritorno.

Attualmente esistono ancora le motrici tipo "Desio": n° 44 (utilizzata per servizio interno nel Deposito ATM di Milano Teodosio), la già citata n° 45 (nel Deposito di Desio, con cassa in due toni di verde), n° 46 (a Varedo), n° 47 e 48 (sempre a Desio) ancora arzille come le foto scattate nel corso della manifestazione possono testimoniare. "*****"

Dati tecnici

Unità costruite	6
Numerazione	44-49
Anno di costruzione	1926
Parte meccanica e carrelli	Carminati & Toselli
Parte elettrica	TIBB
Motori di trazione	Siemens
Posti a sedere	36
Posti in piedi.....	60
Peso a vuoto	kg 27.000
Peso a pieno carico	kg 33.240
Velocità massima 44-47	km/h 35
48-49	km/h60
Lunghezza max	mm 13.560
Larghezza	mm 2.300
Altezza	mm 3.800
Passo dei carrelli	mm 2.000

Il nostro Gruppo ha anche in programma un Corso per la modifica di una motrice tranviaria per servizio interurbano tipo "Reggio" in una tipo "Desio": a Novegro daremo maggiori informazioni.



Figurino ATM delle metrici tipo "DESIO", (documento ATM Milano).

Nota: anche alcune notizie delle didascalie, come le foto TIBB e ATM sono tratte dai Quaderni ACT.



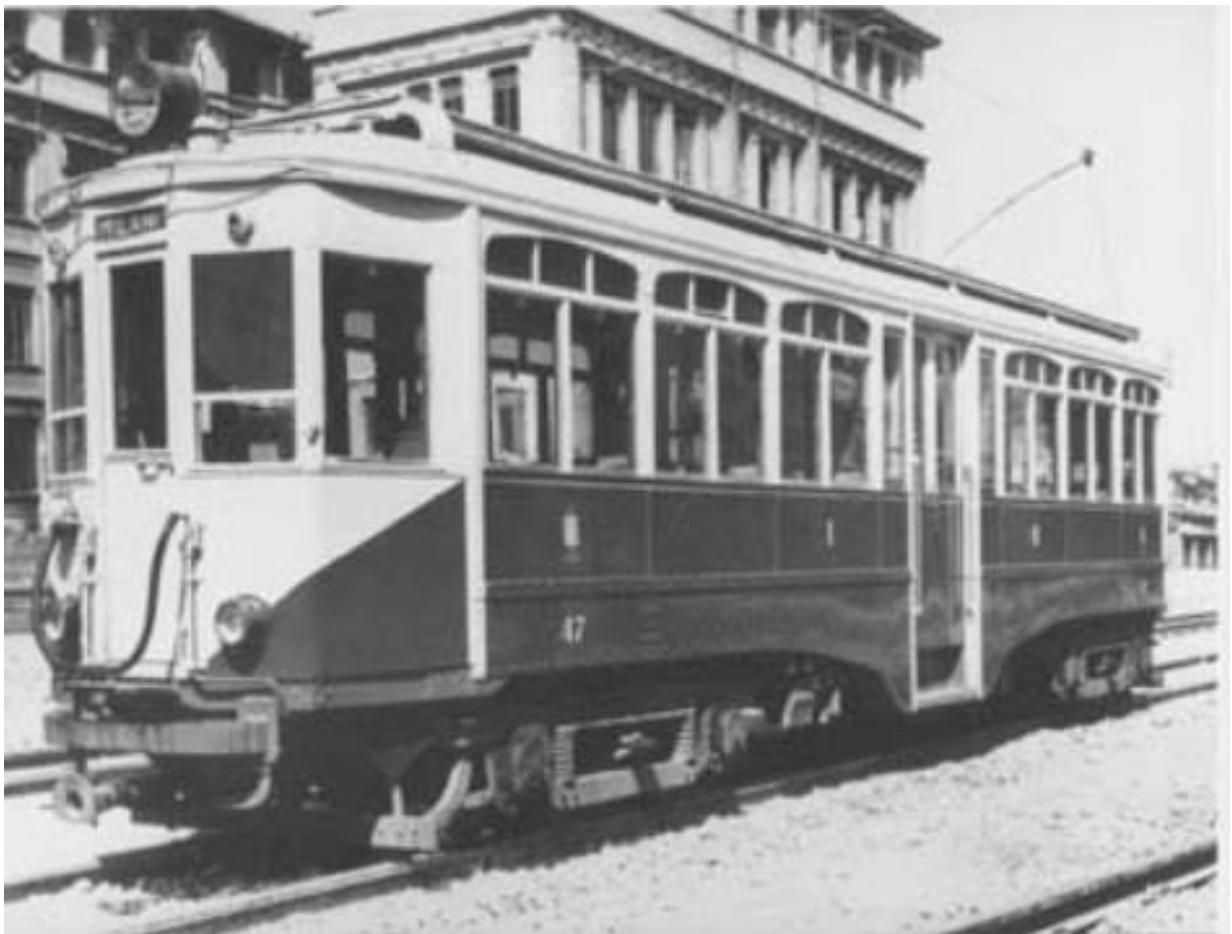
La doppia 47-48 in linea (foto GDM)



La 47 fotografata in località Calderara, dagli appassionati chiamata "pratone" per la grande distesa di verde che presto farà posto ad un importante nodo d'interscambio quando qui sarà realizzato il capolinea della tramvia veloce Milano - Parco Nord - Cusano (Calderara), per poi proseguire fino a Desio ed in futuro raggiungere Seregno. (foto archivio ACT)



Incrocio a Desio delle motrici 47-48 con un bloccato di linea (foto A. B.)



La 47, ancora in livrea bicolore, in una foto ufficiale dell'ATM di Milano.



Una rara immagine della 47 ancora dotata di apparato bitensione posto a fianco del fanalone superiore. Nell'immagine è ritratta presso il deposito di Monza; dopo un breve periodo di prove, sarà inviata a fare servizio sulla linea di Desio. (foto TIBB).



La n.45, ancora in livrea bicolore, come appare oggi, accantonata in Deposito



La 48, con i finestrini a cattedrale abbuaiati, ripresa in Via Valtellina dopo la revisione fatta nel 1974 (foto archivio ACT).