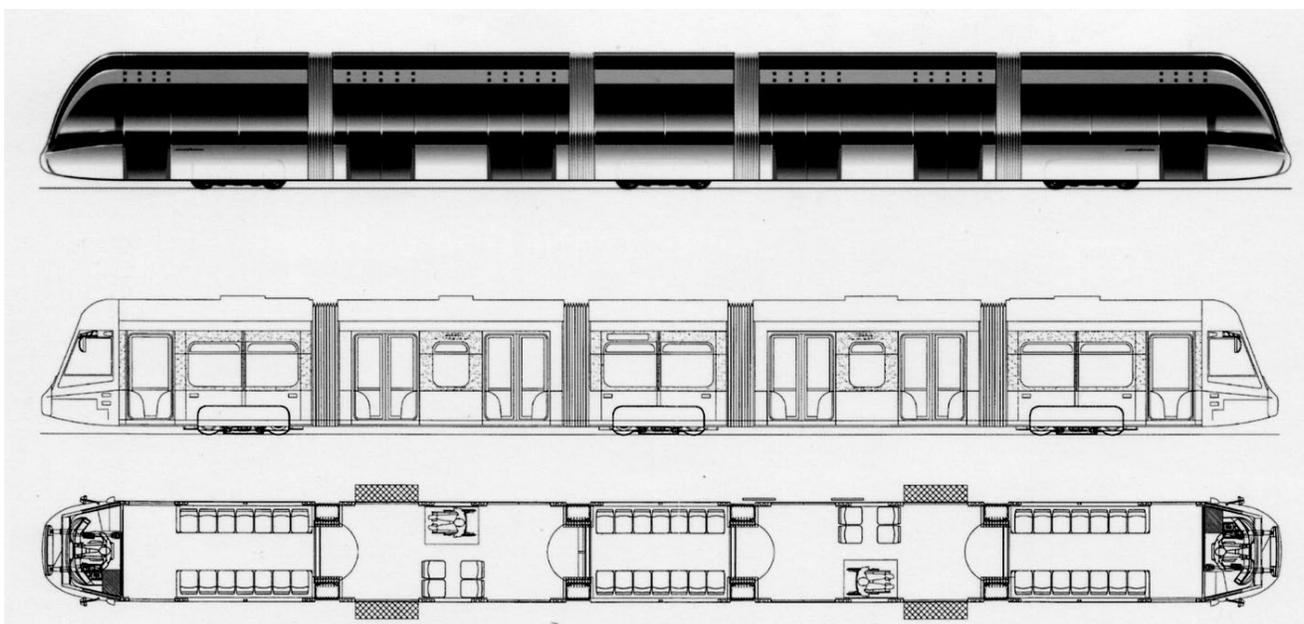


Un tram chiamato “Sirio Milano”

Domenica 15 Dicembre 2002 appassionati del Gruppo Italo Briano si sono aggregati agli appassionati ACT per un giro della città col nuovo tram Sirio Milano (esiste anche la versione Sirio Bergamo) costruito dall’Ansaldo Breda.

In pratica è stata inaugurata la prima vettura (n. 7101) che è uscita dal Deposito ATM di P. Ticinese ed ha percorso binari inconsueti calcando per la prima volta, in anticipo sul servizio, la nuova linea 7 col sottopasso tranviario dello scalo ferroviario di Milano Greco.

Ma parliamo del tram.



Figurino del Sirio Milano (documentazione Ansaldo Breda)

Dai figurini si nota la composizione modulare del tram che ne permette un facile adattamento alle varie esigenze delle diverse città.

Essenzialmente è costituito da un modulo “cabina”, da un modulo “coda” e da vari moduli “con porte” e “carrello” (senza porte) onde consentire di adattarsi ai requisiti richiesti dalle aziende clienti senza allungare tempi di progettazione e consegna. Aggiungasi che anche la componentistica risulta ampiamente sperimentata e quindi affidabile.

Il progetto Sirio è moderno anche nel comfort (basso livello di rumore interno, pavimento a piano ribassato per un veloce incarrozzamento e per favorire i portatori di handicap motorio, nonché aria condizionata).

Il pavimento a soli 35 cm dal p.d.f. riduce i tempi di sosta alle fermate, mentre i sedili, montati senza appoggi a pavimento, consentono rapidità e facilità di pulizia anche con apparecchiature meccaniche.



Elementi modulari (documentazione Ansaldo Breda)

La manutenzione è facilitata dal raggruppamento sul tetto di tutte le apparecchiature, incassate in appositi vani.

Un impianto di telecamere consente sia una sorveglianza interna che di visionare gli ingombri durante la circolazione e in retromarcia.



Interno del Sirio Milano (documentazione Ansaldo Breda)

Il modello Milano dispone anche di porte molto ampie (1800 mm utili). E' di tipo monodirezionale, con due carrelli motorizzati; è formato da 7 casse (per una lunghezza totale di 35,350 metri) poggianti su 4 carrelli o da 5 casse su 3 carrelli per la versione da 25 metri (25,150 per l'esattezza).

La larghezza raggiunge i 2400 mm e l'altezza i 3400 mm.

Ogni carrello motorizzato ha 2 motori da 106 kW, ciascuno controllato da un inverter; l'albero di trasmissione, che collega una ruota per ogni lato, passa sotto il pavimento.

La frenatura in linea è assicurata da un sistema elettrico con recupero di energia; quella di servizio da freni a disco e quella di emergenza da pattini elettromagnetici.



Il Sirio nel Deposito ATM di P. Ticinese e banco di manovra del Sirio (foto G.D.M.)

I posti a sedere sono 71 e 50 rispettivamente per le versioni a 7 e 5 elementi. La capacità totale raggiunge 285 e 191 passeggeri.

Il Sirio è dotato anche di una postazione per disabili.

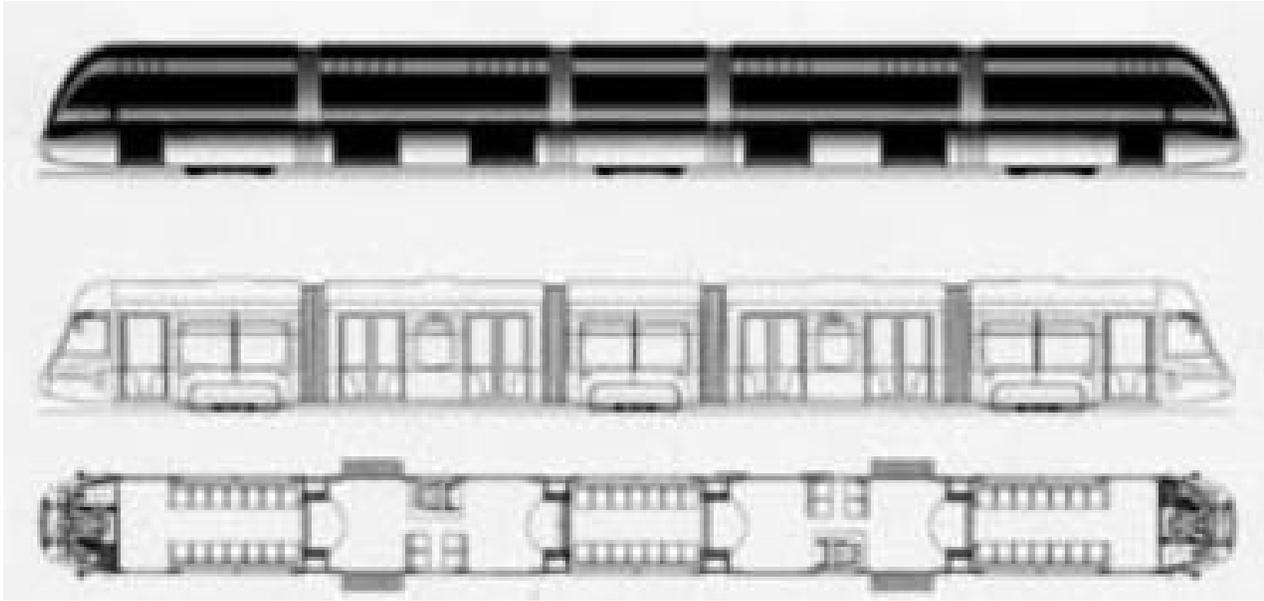
Il passo dei carrelli è di 1700 mm, il diametro delle ruote è di 660 mm, la tensione di alimentazione è di 600 V cc. Il Sirio raggiunge una velocità massima di 70 km/h con un'accelerazione di oltre 1 m/s². Lo scartamento è di 1445 mm.

Il rodiggio è Bo,2,2,Bo (Bo,2,Bo per la versione a 5 moduli) con una potenza di 4x106 kW.

Per notizia, il Sirio modello Bergamo è invece bidirezionale, viene alimentato ad una tensione di 750 V cc, dispone di porte anche sui moduli di testa e di doppie porte su quelli intermedi.

Ha lunghezza massima di 29900 mm ed altezza di 3300 mm. Medesima è l'altezza da terra (mm 350) di tutto il piano di calpestio mentre, a differenza del Sirio Milano, lo scartamento è di mm 1435.

E' strutturato su 5 moduli e può accogliere 50 passeggeri seduti e 202 in piedi. Sono anche previsti due spazi per disabili. Il rodiggio è Bo,2,Bo con i moduli "porte" sospesi fra i tre moduli dotati di carrelli.



Figurino del Sirio Bergamo (documentazione Ansaldo Breda)

Ed ora qualche foto a Milano.



Incrocio del Sirio 7101 con l'Eurotram 7014 sulla nuova linea 7 (Foto G.D.M.)



Il Sirio impegnato nella stretta curva del capolinea provvisorio di Ple Mattei. (foto G.D.M.)



A Ple Lagosta, al calar del sole, due "musi" a confronto: Sirio ed Eurotram (foto G.D.M.).



Vecchio e nuovo: sempre a ple Lagosta un'anziana, ma pur sempre arzilla, vettura tipo "1928" saluta l'ultima arrivata. (foto G.D.M.)