

Visita alla ALSTOM Ferroviaria SpA

Il 9 giugno u.s. un nucleo di aderenti al Gruppo Italo Briano ha partecipato alla visita alla Società Alstom di Savigliano, magistralmente organizzata dall'ing. Rivoira.

Viaggio in pullman costeggiando prima la nuova linea AC/AV Torino-Novara e poi puntando decisamente sulla meta. Accolti dall'Amministratore Delegato in persona, in via del tutto eccezionale ci è stato concesso il permesso di fotografare tutto eccetto il Pendolino in costruzione per la Cina, di cui due carrozze erano già in consegna caricate su lunghissimi carrelli stradali. Per amor di verità più che come divieto la cosa è stata chiesta come atto di cortesia al quale tutti si sono attenuti (eccetto il solito *furbetto* che per l'occasione però non si chiamava Pierino!).

Oltre alla visita dei vari reparti specializzati nella componentistica, la cosa che mi ha colpito di più è stato il sistema di costruzione delle carrozze in apposite aree divise da lunghi teli di plastica; il procedimento è modulare e mi ha ricordato il sistema di montaggio usato da mio marito per i suoi modelli: preparazione del fondo, unione delle pareti con i finestrini già abbozzati, posa delle paratie del tetto e chiusura con l'imperiale. Per le vetture di testa c'è anche l'unione su una testata del lungo ed elegante musetto aerodinamico, calcolato per assorbire gli urti senza danni per i macchinisti (al di sotto di una certa velocità).

Dopo il reparto verniciatura (dove erano in lavorazione altri due elementi bianco-azzurri per la Cina) ci hanno fatto visitare un ETR600 in corso di finitura su di un binario esterno. Con sorpresa, a lato del nuovo Pendolino abbiamo ritrovato il prototipo del tram SOCIMI a piano ribassato già fotografato anni fa durante le prove presso il Deposito Leoncavallo dell'ATM di Milano.



Il "Nuovo Pendolino" per Trenitalia

Le caratteristiche dei 12 "Nuovi Pendolini per Trenitalia", fornite da Alstom, possono essere così riassunte: tensione di alimentazione 3kVcc e 25kVca 50Hz (i suoi 14 fratelli Cisalpino hanno anche il 15kVca 16 2/3 Hz), 250 km/h, potenza ai cerchioni 5500kW, accelerazione da 0 a 40 km/h 0,48 m/s², massima accelerazione non compensata 2m/s², lunghezza totale 187,4 m, lunghezza elementi 26,2 m (quelli di testa 28,2 m), larghezza 2830 mm, interperno cassa 19 m, posti a sedere 432, apparecchiature di segnalamento ERTMS e SCMT (nei Cisalpino anche ZUB, LZB, PBZ e SIGNUM); è inoltre dotato di diffusione sonora al pubblico, display interni ed esterni, Server e Wi-Fi per accesso alla rete intranet di treno, ripetitori GSM, GPS e WLAN per comunicazione terra treno, climatizzazione con protezione dai colpi di pressione, bar-bistrot. E' possibile predisporre a bordo anche degli "internet point". La rotazione della cassa avviene a mezzo di un sistema attivo (Tiltronix con logica di comando reattiva oppure anticipativa) ad attuazione eletto-idraulica o elettro-meccanica integrato

all'interno del carrello che permette una rotazione fino a 8° ed una velocità in curva superiore fino al 30% rispetto ad un treno convenzionale. Per la presa di corrente sono utilizzati pantografi definiti "contro-tiltanti".



Particolare del carrello (senza autorizzazione Alstom è vietata la riproduzione delle immagini)

Congedatici, dopo la concessione della cittadinanza onoraria, in Comune, a due illustri veterani del campo ferroviario e dell'assetto variabile, prof. Ing. Franco Di Majo e ing. Oreste Santanera, ci siamo trasferiti al Museo Ferroviario Piemontese, opera meritoria di appassionati, Enti pubblici e privati, dove –dopo il saluto del Presidente dr. Gianfranco Saccione- ci attendeva un ricco buffet a base di appetitose specialità piemontesi oltre ad una locotender T3 sotto pressione e tante altre glorie del nostro passato ferroviario (in trifase e continua).





E 431 027



E 432 031 ancora

da restaurare

La nostra trasferta si è conclusa con le visite al Museo Civico Olmo ed alla gipsoteca "Davide Calandra", fuori del campo dei trasporti ma culturalmente molto apprezzate.

Irene