

Train Simulator Magazine

Lo spettacolo di traini simulator



Numero 0-ottobre 2006

SOMMARIO

OTTOBRE 2006 NUMERO 0

**LE NUOVE E464
DI SALVATORE VALESE E
STP amicitreni.net**

Pagina 4,5,6

LE VERE E 464

Pagina 6 e 7

L'ACTIVITY DEL MESE

Pagina 8 E 9

LE NOVITA' DEL MESE

Pagina 10

**INTERVISTA A BAVVE, UNO DEGLI
AUTORI DELLA GENOVA—LA SPEZIA**

Pagina 11-12

CANNES—GRASSE 2006

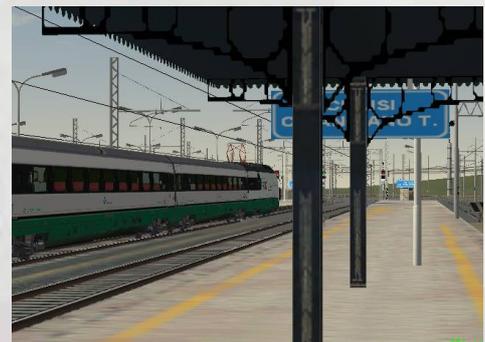
Pagina 13-14-15-16

L'ANGOLO DELLA FOTOGRAFIA

Pagina 17-18

SIMULATORE SISTEMA INFORMATIVO

Pagina 19



N°	Destinazione	Capogiro	Ra	Dis	Ph	Ora	Ext	En	Par	Pa	N°	Provenienza	Capogiro	Ra	Dis	Ph	Ora	Ext	En	Int	Pa
1	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	1	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
2	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	2	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
3	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	3	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
4	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	4	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
5	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	5	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
6	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	6	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
7	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	7	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
8	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	8	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
9	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	9	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
10	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	10	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
11	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	11	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
12	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	12	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
13	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	13	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
14	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	14	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
15	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	15	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
16	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	16	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
17	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	17	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
18	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	18	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
19	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	19	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
20	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	20	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
21	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	21	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
22	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	22	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
23	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	23	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●
24	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●	24	Direzione	0	0:00	0:00	0	0:00	0:00	0:00	I	●

TRAIN SIM MAGAZINE

La nuova rivista online dedicata al modellismo virtuale

WWW.TRAINSIMMAGAZINE.135.IT

DAL FINESTRINO

Di Marco Paterna

E finalmente siamo partiti, anzi, arrivati, e questo dopo un cammino durato anche poco tempo, appena un mesetto dopo avere avuto un'idea e cioè quella di "condensare" in un'unica pubblicazione tutto quello che si sta muovendo nel mondo di Train Simulator rendendo il tutto di facile e immediata consultazione rispetto ai Forum che trattano il tema.

Ci proponiamo, al momento, di uscire come una newsletter stampabile ma non nascondiamo in futuro, se l'idea avrà un grosso seguito, di uscire anche nelle edicole, le carte non ci mancano: siamo un gruppo molto affiatato con elementi bravi nel settore che gli compete: grafica, articolistica, foto, senza contare l'esperienza maturata tramite gli Staff Tecnico Progettuali di AmiciTreni, Trenomania e TrainSim Network, ma le proposte di collaborazione, anche per allargare lo Staff, saranno sempre gradite.

Ci proponiamo inoltre di illustrare, oltre alle novità relative a scenari, rotabili e activity, anche l'approfondimento di lavori già esistenti con i vari pro e contro al fine di dare un orientamento anche a chi quel add-on non l'ha ancora scaricato.

Abbiamo in cantiere anche altre rubriche ma intanto aspettiamo i vostri commenti da inoltrare nel nostro Web-Forum nonché consigli e suggerimenti; perché se la rivista crescerà lo farà anche con l'aiuto di tutti Voi; ringrazio fin d'ora tutti quelli che hanno creduto e crederanno in questo progetto e adesso diamo il fischio di partenza.

Littorino

LO STAFF

FONDATORE e AMMINISTRATORE

Marco Paterna (Littorino)

AMMINISTRATORE e WEBMASTER

Mattia Gazzato (Mattia)

GIORNALISTA E RESP. SUPERVISORE

Patrizio Pastore (Papasgnao)

GIORNALISTA E SUPERVISORE

Stefano Aiello (Flavio Aezio)

GIORNALISTA

Matteo Lizzi (Matli)

COLLABORATORE GRAFICO

Simone (Simonart)

GRAFICO

Stefano Pappalardo (stefano426)

GRAFICO

Luca Cuzzilla (lucas)

GRAFICO

Francesco Paolo

GRAFICO

Davide Vitale (da070893)

GIORNALISTA

Fabrizio Ciccardi (Vivalto)

GRAFICO

Gabriele Nicastro (Niki90)

PER CONTATTARCI:

MATTIA GAZZATO

mattia@gazzato@gmail.com

MARCO PATERNA

marco@gaggi@libero.it

Le fotografie usate come sfondo sono di Paolo Carnetti www.645-040.net a cui è stata chiesta autorizzazione per la pubblicazione.

LE NUOVE E464 DI SALVATORE VALESE E STP amicitreni.net

Di Marco Paterna "Littorino"

Nella vita di alcuni appassionati ferroviari ci sono stati momenti in cui sono state provate emozioni su fatti che si pensava non sarebbero mai potuti avvenire: chi pensava, per esempio, fino a pochi anni fa che sarebbe stato possibile guidare un treno a chi per vari motivi (come il daltonismo per il sottoscritto) in realtà non sarebbe potuto succedere? Questo fu possibile grazie all'arrivo del Train Simulator nel lontano 2001; e fu una grande emozione come fu anche l'uscita dei primi scenari e rotabili in stile italiano. Da allora è sempre



stato un crescendo tra ricchezza di dettagli, migliore grafica 3D e suoni sempre più realistici (ve la ricordate la famosa cadenza *tutun-tun-tun* che accompagnava i primi viaggi dell'Acela e compagnia bella? Altra storia).

Difficile tornare indietro come è difficile comparare la E464 di Salvatore "Sasà" Valesse rispetto alle precedenti realizzazioni di questo "ragazzotto" che ci ha

regalato -molto semplicemente e gratuita-

(Continua a pagina 5)

(Continua da pagina 4)

mente- capolavori come la serie degli ETR500 mono e politensione, lavori che gli sono valsi lo pseudonimo di E404, locomotore atto al



traino convogli di cui sopra. Ma veniamo al modello che il nostro Sasà si appresta a sfornare grazie anche alla indispensabile collaborazione di Fabio Carnevale per gli schemi e Alessandro (Mr Rokko) per alcune parti di textures (al momento della stesura del presente manca la cabina realizzata a parte) [*questa parentesi può essere omessa, se ne parla dopo della cabina*].

Dalle prime foto la macchina si presenta con una linea estremamente pulita ma dall'eccezionale realismo fotografico, ricca di poligoni (circa 6700); la cabina, di concezione completamente nuova rispetto a quella originale dei fratelli Falaschi, sarà realizzata a cura di Mauro "Mayo" Ciociola. Oltre alla nuova veste grafica, della 464 verranno implementati anche i suoni, specie quelli di trazione: tale operazione non risulta facile in quanto le registrazioni



originali dei suoni fatte a bordo di una loco dovranno essere "depurate" da altri suoni estranei come l'inverter o la cadenza binari; pertanto, vista la necessità di tempo per effettuare materialmente le registrazioni, il nuovo gioiello uscirà con i suoni originali di Mr Rokko.

Sono già previsti inoltre i primi repaint a cura di Pasquale Nicolardi e lo STP di amicitreni.net (vedi le immagini), che vedranno la loco in livrea FER, "Leonardo Express" e Vivalto.

Nell'attesa di vedere questo ottimo rotabile circolare sulle nostre reti, potrete vedere le prime immagini in movimento in questo trailer realizzato dallo stesso autore e reperibile a questo indirizzo:



<http://www.italferrovie.net/ProgettiR/TreniTrailer.exe>

LE VERE E464

Di Patrizio "Papasgnao"

Il progetto di una locomotiva monocabina, atta al traino di treni Locali, era in auge nelle ex FS sin dal 1983. In questo progetto, rientrava a pieno titolo la E454, progetto che poi venne abbandonato.

Nel 1994, le FS indirono finalmente il bando di concorso per realizzare n°50 esemplari di una locomotiva leggera, atta principalmente al traino di treni Regionali ma con una potenza oraria di ben 3500 kW. La gara fu vinta dalla società



ADtranz.

La società vincitrice dell'appalto, pensò di ispirarsi per la produzione di queste locomotive alle E412, utilizzando componenti in questo gruppo già affermati, in primis struttura e linea della cabina di guida con il rivestimento frontale di materiale estruso e la cassa con fiancate portanti.

Al posto della doppia cabina, sulla testata dell'intercomunicante, è stato aggiunto un piccolo banco per le manovre all'interno dei depositi/scali.

Come per le E412, i motori sono trifasi asincroni a 4 poli, alimentati a frequenze e tensioni variabili tramite chopper e inverter GTO.

I carrelli, a struttura scatolare saldata

con sospensioni primarie e secondarie, portano due motori ciascuno, disposti parallelamente agli assi e con trasmissione mediante albero cavo.

Inoltre, il gruppo è dotato di serie di aggancio automatico e tradizionale, oltre a freno elettrico a recupero reostatico, freno pneumatico automatico e moderabile a dischi di acciaio e freno di stazionamento a molla.



La prima unità, la E464.000, esce dallo stabilimento di Vado Ligure il 10 aprile 1999, destinazione Firenze, dove vengono effettuati i test di rito prima dell'effettiva acquisizione da parte di FS.

Attualmente, le E464, oltre ai treni ordinari di TI, hanno in carico i servizi dei nuovi treni "Vivalto", sempre di Trenitalia, i regionali della "TiLo" ed i "Leonardo Express", inoltre alcune unità sono state e vengono tuttora ordinate dalla "FER". Considerando anche la mole di traffico locale che queste locomotive muovono per Trenitalia, questo è il segno tangibile che

queste locomotive stanno ormai sostituendo ogni altro mezzo per il trasporto locale, in primis le ormai surclassate E646.

Caratteristiche tecniche del mezzo:

Rodaggio: Bo'Bo'

Lunghezza: 15750 mm

V.Max: 160 km/h

Alimentazione: 3000V c.c.

Motori: 4 x 875 kW

Patrizio "papasnao" Pastore
Le fonti delle notizie qui riportate sono:
"Guide compact DeAgostini: TRENI"
"TuttoTreno - n°200"

L'ACTIVITY DEL MESE

Di Stefano Aiello "Flavio Aezio"

Apriamo una rubrica, su questo primo numero. Come da titolo, questo spazio si occuperà della recensione di un'activity, di promuoverla e raccontarla, senza togliere però il gusto della sorpresa e degli eventi.

Essendo la prima volta, farò un'auto-recensione, presenterò un'activity da me realizzata: Eurostar 9421.

Chi non ha mai desiderato sfrecciare sulla Direttissima Firenze – Roma? Chi non ha mai desiderato percorrere tanti chilometri in poco tempo? Nessuno. Questa è l'occasione giusta!

L'Eurostar riprodotto, nella realtà, effettua servizio collegando le città di Firenze e Roma in 1 ora e 50 minuti fermandosi anche ad Arezzo; in simulazione è esattamente lo stesso servizio con lo stesso orario di partenza ed arrivo. L'activity è svolta con un rotabile-capolavoro:

l'ETR500 Bitensione in livrea classica di Salvatore "Sasà" Valsecchi.

A questo punto una domanda nasce spontanea: ma la simulazione consiste nel far correre l'elettrotreno per quasi due ore, magari incrociando altri simili elettrotreni ma in versione light per non appesantire lo scenario? Assolutamente no! L'autore ha voluto creare un'activity movimentata, forse anche troppo, con sprazzi di Direttissima a 250km/h e momenti di lunghi stazionamenti per diversi motivi.



La partenza, in una calda giornata estiva, avviene, come da orario Trenitalia 20-06, alle 6.40 dalla stazione di Firenze Santa Maria Novella, si esce, dunque, velocemente dalla città e si imbecca immediatamente la Direttissima. Neanche il tempo di arrivare a 180km/h che subito compare, in segnalazione, un giallo seguito da un messaggio che chiarisce la situazione: treno in avaria a Valdarno Sud. Dopo un paio di minuti fermi, in stazionamento completo, veniamo avvisati che saremo deviati sulla linea lenta; il tutto avviene intorno alle 7 circa. Da notare che la fermata ad Arezzo è prevista alle 7.12 ed il ritardo, quindi, sarà notevole.

Sulla linea lenta tutto riprende a scorrere normalmente, eccetto il rumoreggiare della clientela presente sul treno, fin quasi ad Arezzo, dove hanno inizio altri notevoli rallentamenti. All'arrivo nella stazione di Arezzo ci accorgiamo di due fatti: il primo, molto chiaro, è il ritardo che portiamo che si aggira intorno ai 45 minuti; il secondo che la causa dei rallentamenti è la presenza di molti convogli in stazione: l'Intercity Arno, un regionale, il nostro ES*, e l'Euronotte Allegro Toscana. Ci accorgiamo, quindi, che l'Arno partirà prima di noi, non dovendo, il treno, occupare il nostro itinerario sulla Direttissima ma potremo passare l'Euronotte per anticipare i tempi di ripartenza. Dopo questa attesa, possiamo ripartire assicurandoci un posto in Direttissima, in direzione Roma, con un ritardo di circa 50-55 minuti. Nel momento in cui sembra vada finalmente tutto per il verso giusto, arriva il peggio: un'altra deviata all'altezza del bivio Chiusi Nord a

causa di un Eurostar in piena corsa dietro il nostro ed in orario, che ci obbliga a dargli precedenza. Fortunatamente il tempo di percorrenza della deviata in LL non è lungo e praticamente subito, al bivio Chiusi Sud, rientriamo sulla Direttissima. All'altezza di Orte riusciremo ad agguantare il colpevole dell'ennesimo rallentamento, ma dovremo solo assistere al suo arrivo per poi giungere, finalmente, a Roma, con un ritardo di un'ora circa. Aspettate ad uscire dal treno... attendete che tutti i passeggeri siano scesi!



Valutazione: l'activity è molto bella, non noiosa, presenta tutti i possibili casi di traffico e limitazioni in linea. Supportata dallo scenario ITALIA19-v2, che rende la guida molto più interessante e reale. Bisogna prestare attenzione e non distarsi per la notevole presenza di deviate e limitazioni. Il traffico è ri-



prodotto in maniera reale, riprendendo esattamente l'orario Trenitalia 2006. Nonostante tutto, sono presenti alcune pecche, quali la falsità delle composizioni e l'assenza totale di convogli merci. Le uniche composizioni reali sono, oltre al nostro ETR500 Bitensione, i due Intercity (Tacito ed Arno). Un'altra pecca è la mancanza totale di traffico nelle grandi stazioni, causa, come scritto nel leggimi, di conseguente appesantimento dello scenario e suo rallentamento. L'activity è supportata da un

LEGGIMI molto chiaro nel quale è presentato il treno, è spiegata l'installazione della stessa ed è presente la lista dei rotabili; ci sono anche dei brevi consigli di guida, il tutto in un unico file pdf. I rotabili sono pochi, ben scelti e ben distribuiti per lo scenario.

Consiglio questa activity per chi ama la velocità, l'imprevisto sempre in agguato, l'ETR500 e poche fermate in stazione. Questo è tutto.

a presto disponibile su www.trainsimnetwork.com

Stefano "Flavio Aezio" Aiello

***Chi vuole inviare un'activity per la sua recensione, può farlo a questo indirizzo: flavioaezio@hotmail.com
Inviare una sola activity per ogni creatore con il nome dell'autore ed il relativo link. Ogni mese ne sarà pubblicata e recensita una... forse anche di più!!***

Notizie e Novità

Ritorno della E645.021

Il giorno 16 settembre 2006 è uscita la E645.021, entrata da poco nell'assetto dei treni storici, dalle Officine Grandi Riparazioni di Bolzone. La locomotiva è munita del SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) e, oltre ad essere protago-



nista di futuri treni storici, verrà utilizzata nella Divisione Logistica (Cargo) in treni merci a lunga percorrenza.

Testo e foto di A.Licastro.

L'EC "Parsifal" e "Mare e Monti"

I nuovi EC 458 "Parsifal" (Romio – Budapest) ed EC 435 "Mare e Monti" (Ventimiglia – Vienna) entreranno in vigore con il nuovo orario Trenitalia 20-06-2007. Il materiale rotabile dell'EC "Mare e Monti" saranno carrozze della società italo-svizzera Cisalpino invece quello del "Parsifal" sarà tutto italiano (T2 ed Excelsior). L'EC 458 sostituirà l'EC Karl Von Hubert. (Romio – Vienna).



Nell'immagine vediamo, come protagonista dell'EC Karl Von Hubert, la E645.040 presso Brenno il 30 agosto 2006.

L'INTERVISTA

L'intervista ad uno degli autori della fantastica Genova—La Spezia.



In questo numero abbiamo il piacere di poter scambiare 2 parole con Enrico "Bavve" Bavvestrello, co-Autore della "Genova - La Spezia", linea di prossima uscita per Train Simulator. Ciao Bavve!

B: Salve a tutti!

P: prima di tutto, dacci qualche notizia su di te e sulla tua passione per TS ed i treni in generale.

B: Beh, la mia passione non è iniziata durante la mia infanzia, ma nei primi momenti della mia adolescenza, quando per necessità ho dovuto cominciare a prendere il treno. TS è uno strumento che uso per colmare la mia voglia insaziabile di treni.

P: Molto bene! quindi l'idea della Ge-Sp (che se ricordo bene è stata lanciata da te) nasce proprio da questo, dalla tua necessità di spostarti sempre con il treno?

B: Diciamo di sì

Mi attraeva la possibilità di poter un giorno guidare un treno virtualmente su questa linea

P: Finalmente, dopo qualche indecisione, un abile costruttore di route, Marcello, decide di darvi l'appoggio necessario per la costruzione. Cosa ci puoi dire di questa collaborazione?

L'offerta di Marcello di costruire la Genova – La Spezia è stata molto inaspettata da parte mia. Confidavo in Peppe Iannuzzi ma l'aiuto di Marcello è stato ben voluto e presto le mie idee nei confronti di Peppe e di router sono cambiate. Un dettaglio simile alla Genova - La Spezia non l'ho riscontrato in nessuna ruote in circolazione.

P: Dopo il reperimento delle informazioni indispensabili al fine della posa del tracciato (piani binari e planimetrie), arrivò il momento di dover procurare le fotografie per la riproduzione dei fabbricati viaggiatori in 3D. e anche sotto questo aspetto si ebbero non poche difficoltà. Cosa hai da dire a riguardo?

B: Che in un primo momento mi spostavo con il motorino nelle stazioni più vicine a casa mia e mal servite dal treno (Mulinetti - Zoagli e Cavi); successivamente ho conosciuto Matteo Rovatti (Flachi89) e insieme abbiamo percorso tutta la riviera di levante da Nervi a La Spezia Centrale con una parentesi su Genova P. Principe dove siamo stati fermati dalla

Polfer. Le rimanenti stazioni sono state fotografate da Lvmauro (Brignole - Scalo Terralba – D.L. di Brignole – Sturla – Quinto - Quarto). Senza il suo aiuto ci avremmo messo molti mesi in più

P: Veniamo alle note dolenti. sui forum più volte è stato chiesto di non fare domande sullo stato di avanzamento dei lavori, ma in via eccezionale, ci preme informare i nostri lettori sugli ultimi aggiornamenti, siete in fase di testing? Come sta andando?

La ruota è in testing da sabato, ma non abbiamo notizie da parte dei tester, quindi deduco che non desti problemi a questi ultimi.

P: Molto bene allora. Avviandoci alla conclusione, ci preme domandare il perchè del Vostro scherzo, come mai poco tempo fa avete diradato notizia a tutti gli utenti del forum di Amicitreni che la route era andata perduta, nonostante ciò non fosse vero.

B: Come una punizione verso gli utenti testardi del forum di Amicitreni; poi però inevitabilmente la notizia si è propagata anche su Trenomania e allora abbiamo dovuto gettare la spugna. L'idea era quella di sperare che nessuno rispondesse più sul forum, credendo che ormai il progetto fosse stato abbandonato. Purtroppo però abbiamo ottenuto l'effetto inverso e la discussione relativa alla linea è stata alimentata da nuovi post inutili.

P: Se ciò fosse stato vero, ve la sareste sentita di ricominciare tutto da capo?

B: Io personalmente no, ma Marcello sarebbe stato capace di rifare tutto!

P: bene. ti ringrazio per la tua disponibilità, sperando di poter presto gustare il capolavoro che avete realizzato sui nostri schermi. Hai qualche ringraziamento speciale da fare in questa sede?

B: Sì ringrazio tutti, in particolar modo Nello, Marcello, Matteo (e me stesso modestie a parte)

P: Grazie Enrico ed alla prossima!

B: Ciao a tutti, ciao Patrizio!

Patrizio "papasgnao" Pastore

LA CANNES — GRASSE 2006

Matteo Lizzi ci presenta la nuova route di Claude Jousset



LA SCHERMATA DI CARICAMENTO DEL GIOCO

L'autore Claude Jousset aveva cominciato l'impresa costruendo per TS la famosa linea La Bocca-Grasse, recentemente riarmata e rimessa in esercizio a fini turistici, senz'altro facendo anche un enorme favore ai pendolari. Dopo l'enorme successo della prima versione l'autore ha deciso di sfidare nuovamente il famigerato RE (Route Editor) estendendo la linea sia verso Est che verso Ovest e rendendola più utile alla simulazione di vero traffico.

La linea Reale:

La linea fa parte della regione francese "Provence Alpes Côte d'Azur" e parte da

Ventimiglia per arrivare a Tolone e Marsiglia attraversando la splendida costa Azzurra, Il traffico è molto sostenuto come confermato dai dati del volume di passeggeri trasportati; infatti gli assi prediletti per il traffico merci Italia-Francia sono, come tutti ben sanno, La BB 22333 in testa ad un Lunéa presso Anthèor Il Frejus e la linea Modane-Torino.

Questo dirottamento del traffico merci è dovuto al fatto che essendo la linea in territorio francese a doppio binario, i treni merci che arrivano in Italia vanno dimezzati in lunghezza a causa del binario unico che implica lunghezza Max di 350 mt. Per via degli incroci in linea; Lo scalo di Ventimiglia (parco Roja) è effettivamente poco utilizzato per le sue capacità!

Numerosi sono comunque i collegamenti tra Nizza e la capitale Meneghina con 4 coppie di EC al giorno, ed in più la coppia di EN "Nizza" 368-369 Napoli-Nice Ville e vv. Per ciò che concerne il traffico interno di SNCF ci sono 2 coppie di Corail Lunéa che percorrono

la linea, nel tratto Ventimiglia-Nizza un TGV per Parigi, mentre da Nizza a Marsiglia se ne possono

trovare numerose coppie in giornata con destinazioni: Marsiglia, Bordeaux, Parigi, Tolosa.

Il Traffico regionale (TER) è molto sostenuto soprattutto nella bella stagione per permettere lo spostamento di numerose persone verso le spiagge incantate della costa azzurra

La linea è gestita in regime di BAL (Block Automatique Lumineux) che è un po' come il nostro Blocco Automatico poiché i segnali sono permissivi e posti a distanza di blocco uguale tra loro, coadiuvato dal KVB (Kontrol Vitesse Balises) in pratica svolge lo stesso compito dell'SCMT.

La linea è totalmente elettrificata a 25 Kv ca eccezion fatta per lo scalo di Parco Roja e

Ventimiglia alimentati invece a 1.5 Kv cc, così da rendere utilizzabile l'infrastruttura ad entrambe le amministrazioni ferroviarie. Il sezionamento lato Italia è posto poco dopo il ponte superata la fermata di Vallecrosia, mentre lato Francia si trova in località Calandre (per chi conosce la zona), piccolo paradiso di spiaggia.

La tensione di 1.5 Kv cc permette alle macchine francesi BB7200, BB22200, BB26000, BB25500 di entrare in stazione di Ventimiglia semplicemente

commutando la tensione in cabina e alzando il pantografo apposito, per le

macchine italiane il procedimento è simile; infatti esiste un apposito commutatore che automaticamente



LA BB22333 IN TESTA DA UN LUNE'A PRESSO ANTEHEOR



UNA BB7200 CON UN TER DIRETTO AD AVIGNONE

esclude i GS e gli ausiliari che a tensione dimezzata darebbero qualche problema.

La BB 22323 con un Corail TéoZ sul viadotto di Anthéor

La Linea simulata:

La Linea parte dal tunnel che precede la stazione di Nizza, avanzando veniamo affiancati dai binari della linea Bordeaux che ci accompagnano fino in stazione, che ha 8 binari coperti una cupola (come molta altre

stazioni francesi); ripartendo si passa di fianco alla "Tangenziale" nicese che sicuramente ai giocatori più attenti non sarà sfuggito essere sempre chiusa per evitare gare clandestine notturne, che vengono ispirate causa le caratteristiche della strada, che corre rettilinea.

Alla fermata di Nice St. Augustin intravediamo l'aeroporto della città, mentre proseguendo ci affianchiamo nuovamente al mare notandone l'aspetto cristallino e la spiaggia dorata... Giungiamo così anche a Cagnes, nota località turistica molto rinomata e per questo meta di numerosi passeggeri.

Proseguendo il nostro viaggio giungiamo ad Antibes dove è possibile vedere tradotte di carri auto data la presenza di un terminal apposito; la linea si avvicina ora nuovamente al mare e vediamo sfilare Juan les Pins

e Juan Valauris con i loro numerosi complessi alberghieri che ci

accompagnano fino al tunnel che conduce alla stazione semi-sotterranea di Cannes.

Da Cannes possiamo vedere in partenza composizioni di elettromotrici per la linea di Grasse, difatti a 4 Km c'è la stazione di La Bocca, nodo di diramazione;



sta-
da
da



andando verso Grasse si attraversano colli e scenari da cartolina lungo questa linea tortuosa.

Se invece proseguiamo dritti, la linea si sposterà pian piano verso monti lasciando comunque intravedere il mare che tornerà a farsi rimirare sotto il viadotto di Antheòr, splendida opera edilizia, che al tramonto regala fotogrammi indimenticabili. E dopo Antheòr e qualche altro piccolo paesino giungiamo ad Agày

termine della linea simulata... ancora per poco; infatti l'infaticabile Claude

sta già lavorando all'estensione fino a Marsiglia verso Ovest e fino a Ventimiglia verso Est.



Caratteristiche tecniche

La route presenta per tutta la sua estensione la catenaria costruita in 3d e segnalamento corrispondente al reale (con qualche eccezione).

Da persona che l'ha percorsa più volte posso ritenermi soddisfatto della posa del paesaggio, corrispondente al reale.

Certo magari l'eccessiva presenza di oggetti "pesanti" non contribuisce a rendere fluido il FR* che comunque non diventa mai eccessivamente basso anche su computer di medie prestazioni.

*FR = *Frame Rate*

MATTEO LIZZI (Matli)

L'ANGOLO DELLA FOTOGRAFIA

Di Patrizio Pastore (Papasgnao)



Sotto le arcate di Milano Centrale, la E402B.126 pronta a partire al traino di un treno Expr.



La E645.023, in tranito presso Gallarate con un merci da modossola verso Milano.

ALTRI SIMULATORI

Rubrica dedicata agli altri simulatori a carattere ferroviario

Oltre Train Simulator, esistono numerosi simulatori, sempre in ambito ferroviario, che riproducono ogni genere di momento della "vita" di una ferrovia. In questo numero, voglio presentarvi un simulatore originale e particolare: il suo nome è SSI, ovvero, Simulatore Sistema Informativo.

Questo tipo di simulatore riproduce, come il nome stesso indica, il sistema informativo di una stazione ferroviaria, sia attraverso informazioni visive, sia attraverso informazioni sonore. Semplicemente, l'utente avrà il compito di informare, attraverso pannelli ed annunci, i clienti Trenitalia circa la situazione del traffico ferroviario di una determinata stazione. Quindi, le principali attività saranno: la gestione dei tabelloni arrivi e partenze, segnalando, oltre alla destinazione del treno, alla tipologia ed all'orario, il binario ed il probabile ritardo; la gestione degli annunci sonori, cercando di mettere al corrente tutta la clientela; la gestione, infine, dei tabelloni ai binari, stando attenti nel segnalare i binari giusti!

L'autore è Matteo "Leo" Leonardi, unico sviluppatore del progetto, il quale ha lavorato partendo dalla sua passione ferroviaria ed in particolare dall'interesse per i sistemi informativi delle stazioni. Il linguaggio di programmazione usato per costruire SSI è il Visual Basic v6.0, per un totale di circa 20.000

righe di codice. Come l'autore stesso mi ha detto, "le idee si sono messe insieme durante le varie versioni di rilascio del programma, sentendo anche i consigli degli utenti che si sono appassionati a questo programma"; ha aggiunto, inoltre, che ha avuto notevoli difficoltà soprattutto per rendere esattamente reale il monitor di partenze ed arrivi.

In questo momento è in fase di sviluppo la versione 2 che provvederà a dei miglioramenti grafici, pratici e sonori, per esempio, il cambiamento della voce è l'obiettivo primario dell'autore.

Sono stato informato di una grossa novità, che sicuramente renderà felici gli appassionati del genere: è iniziata una stretta collaborazione tra gli autori di SSI e di ACEI, il cui frutto porterà alla possibilità di utilizzare questi due simulatori insieme a favore di una riproduzione reale di una stazione ferroviaria italiana.

N°	Destinazione	Categoria	Rit.	Ora. Pre.	Ora. Eff.	Bin.
0			0,00	0,00		
0			0,00	0,00		
0			0,00	0,00		
0			0,00	0,00		
0			0,00	0,00		
0			0,00	0,00		
0			0,00	0,00		
0			0,00	0,00		
0			0,00	0,00		
0			0,00	0,00		

Numero	Provenienza	Destinazione	Categoria	Ritardo	Arr.	Arr. eff.	Par.	Par. eff.	Binario	Situazione
3127	Firenze Santa...	Livorno Centrale	Regionale		13:58	13:59	2		PARTITO	
3120	Piombino	Firenze Santa...	Regionale		14:01	14:02	1		PARTITO	
11719	Firenze Santa...	Livorno Centrale	Regionale	5	14:12	14:17	14:13	14:18	2	PARTITO
23359	Firenze Santa...	Carara	Regionale		14:29	14:30	2		PARTITO	
23378	Carara	Firenze Santa...	Regionale		14:30	14:31	1		PARTITO	
11764	Siena	Firenze Santa...	Regionale		14:33	14:35	2		PARTITO	
3033	Firenze Santa...	Obbiettivo	Regionale		14:39	14:40	3		PARTITO	
11722	Livorno Centrale	Firenze Santa...	Regionale		14:46	14:47	1		PARTITO	
3133	Firenze Santa...	Livorno Centrale	Regionale		14:58	14:59	2		NP	
3124	Livorno Centrale	Firenze Santa...	Regionale		15:01	15:02	1		NP	
6863	Firenze Santa...	Livorno Centrale	Regionale		15:13	15:14	2		NP	
6876	Siena	Firenze Santa...	Regionale		15:17	15:14	3		NP	

Il simulatore è accompagnato da un editor, con il quale è possibile ricostruire la stazione della propria città oppure quella più amata senza nessun tipo di esperienza, solamente, attraverso un elenco completo del traffico ferroviario con i relativi binari. Sono già presenti numerose stazioni a disponibilità di tutti, anche di grandi città e con una certa difficoltà a causa della grande quantità di traffico presente.

Il simulatore è gratuito e scaricabile da link www.trenomania.it/SSI.

In attesa della versione 2, scaricate quella già presente ed iniziate a gustarvi la possibilità di gestire un sistema informativo di una stazione... iniziate da qualche stazione piccola!

Ringrazio l'autore Matteo "Leo" Leonardi per aver contribuito all'articolo attraverso spiegazioni, informazioni e novità, nonostante i suoi impegni ed il suo poco tempo libero.