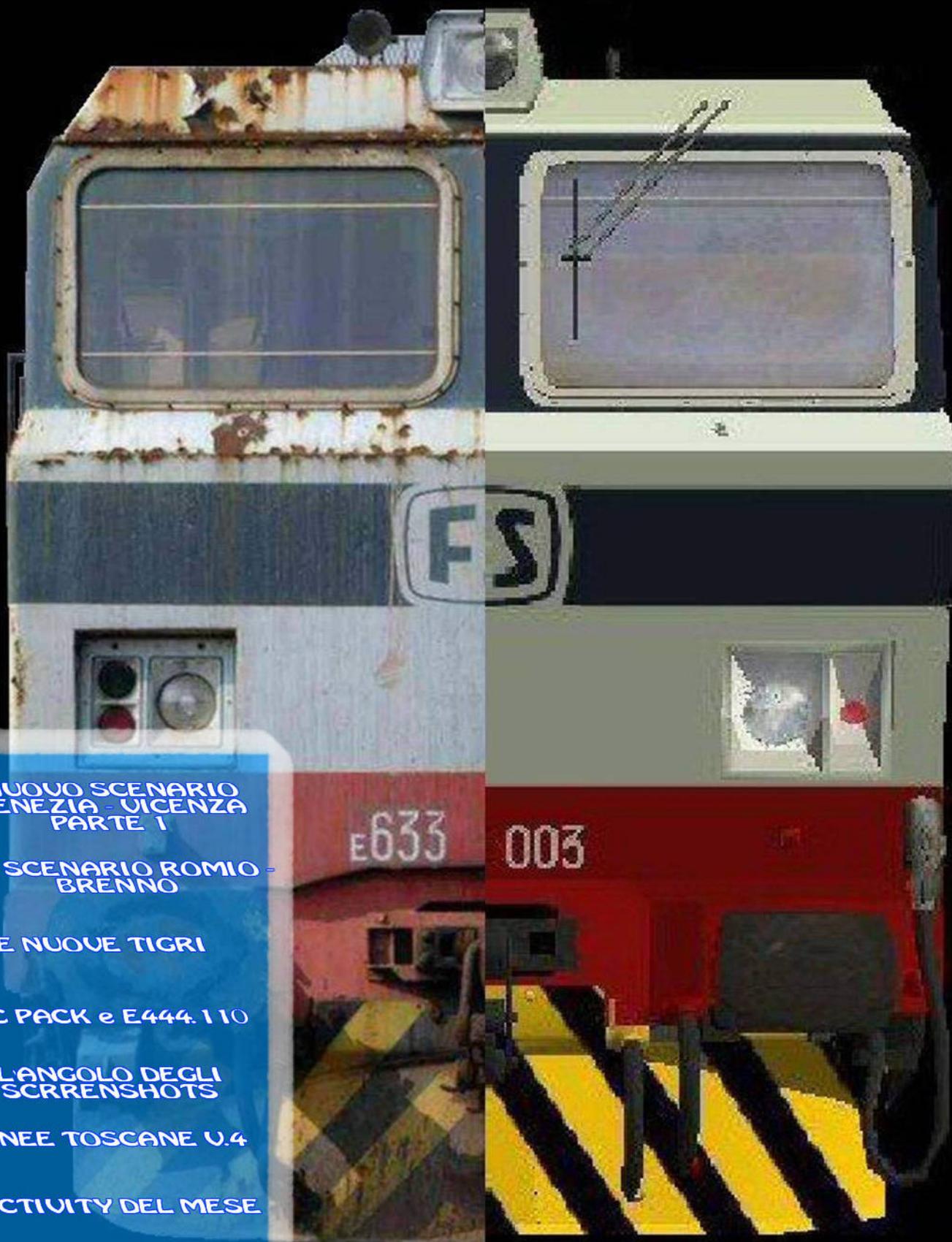


# *Train Simulator* magazine



- ★ NUOVO SCENARIO VENEZIA - VICENZA PARTE 1
- ★ LO SCENARIO ROMIO - BRENNO
- ★ LE NUOVE TIGRI
- ★ IC PACK e E444.110
- ★ L'ANGOLO DEGLI SCRENSHOTS
- ★ LINEE TOSCANE U.4
- ★ L'ACTIVITY DEL MESE

*Numero 1-Novembre 2006*

# SOMMARIO

NOVEMBRE 2006 - NUMERO 1

## NUOVO SCENARIO VENEZIA VICENZA PARTE I

*Pagina 4,5,6,7,8 e 9*

## LO SCENARIO ROMIO—BRENNO

*Pagina 10 e 11*

## LE NUOVE TIGRI *Pagina 12,13 e 14*

## IC PACK E E444.110 *Pagina 15,16 e 17*

## NOTIZIE FLASH *Pagina 18*

## L'ANGOLO DEGLI SCREENSHOTS *Pagina 19 e 20*

## LINEA FERROVIARIA LEOPOLDA, CENTRALE TOSCANA, LUCCA-PISA, MARIA ANTONIA, PORRETANA E LUCCA VIA- REGGIO, AMBIENTATA TRA IL 1890 ED IL 1920.

*Pagina 21 fino a 27*

## L'ACTIVITY DEL MESE *Pagina 19 e 20*



# TRAIN SIM magazine

[WWW.TRAINSIMMAGAZINE.135.IT](http://WWW.TRAINSIMMAGAZINE.135.IT)

## DAL FINESTRINO

Di Marco Paterna

*Tiriamo le prime somme all'alba del secondo numero del magazine: cominciamo col dire che siamo arrivati a quota 133 downloads che, considerando l'uscita un po' "in sordina" lo considererei di tutto rispetto visto che esistono margini di crescita; dopo l'uscita abbiamo ricevuto diversi giudizi: qualche critica come è naturale che sia, qualche suggerimento di cui terremo conto nei limiti del possibile e anche -perché negarlo?- molti complimenti, non solo da comuni appassionati, ma anche da autorevoli "costruttori" i quali, evidentemente, ritengono il magazine un buon punto di riferimento per i loro lavori e questo ci riempie di soddisfazione, non dimentichiamo che la rivista è aperta alla collaborazione di tutti: chiunque può recensire un suo lavoro, dal semplice appassionato al router-modellatore-activity builder "professionista".*

*Da questo numero introduciamo una sezione "screen" di TS dedicata ai frames delle varie activity che -a quanto sembra- incontrano maggiore gradimento rispetto alle foto "reali" del resto come potrebbe essere diversamente visto il maggior "realismo" e dettagli degli scenari e rotabili di ultima generazione?*

*Per il resto continuiamo nel nostro principale obiettivo di recensire i lavori del momento "raccontandone" tutti i dettagli nella speranza di invogliare più lettori possibile a rimanere legati a questo magico mondo della simulazione ferroviaria.*

*Buona lettura a tutti.*

**Littorino**

## LO STAFF

### FONDATORE e AMMINISTRATORE

Marco Paterna (Littorino)

### AMMINISTRATORE e WEBMASTER

Mattia Gazzato (Mattia)

### GIORN. E RESP. SUPERVISORE

Stefano Aiello (Flavio Aezio)

### GRAFICO

Luca Cuzzilla (Lucas)

### GIORNALISTA

Fabrizio Ciccardi (Vivalto)

### SCREENSHOT

Pavel Dalia

## PER CONTATTARCI:

### MATTIA GAZZATO

[mattia.gazzato@gmail.com](mailto:mattia.gazzato@gmail.com)

### MARCO PATERNA

[marcogaggi@libero.it](mailto:marcogaggi@libero.it)

**Le fotografie usate come sfondo sono di Paolo Carnetti [www.645-040.net](http://www.645-040.net) a cui è stata chiesta autorizzazione per la pubblicazione.**

# NUOVO SCENARIO

# VENEZIA - VICENZA

## PARTE I (VENEZIA - PADOVA)

DI MATTIA GAZZATO

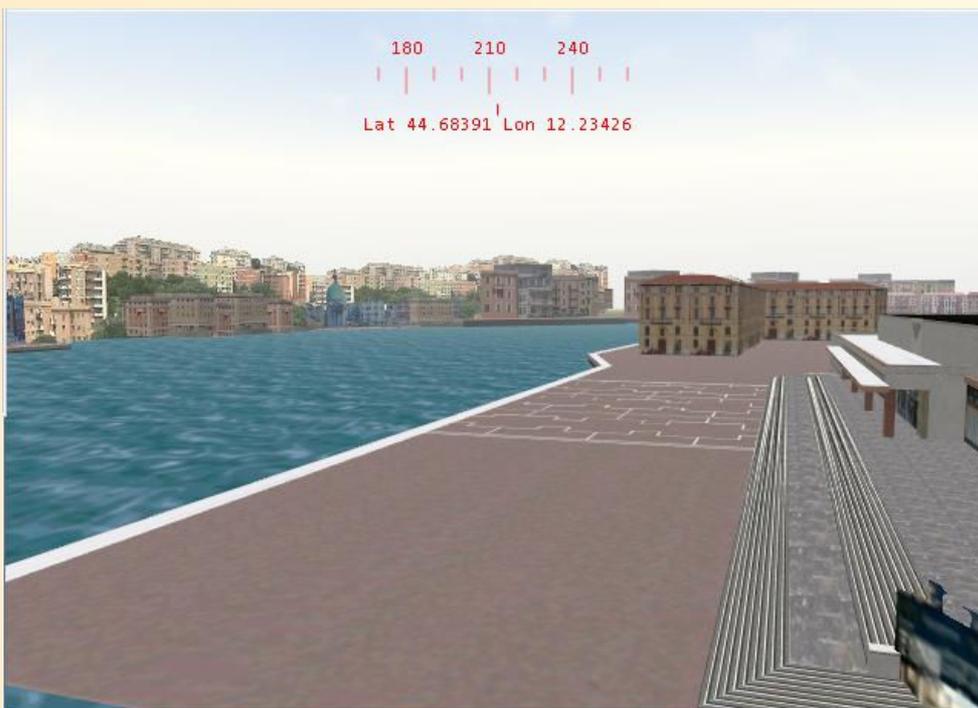
Da ormai sei mesi, con la collaborazione mia, di Riccardo Gennari (meglio conosciuto come Bullo84), Leonardo Milidone (Leo86) ha iniziato a costruire una parte della tratta Venezia Santa Lucia - Milano Centrale.

La tratta è abbastanza corta, 80 chilometri in totale ma, in futuro, se ci sarà la collaborazione di qualcuno, nessuno esclude il proseguimento della linea fino a Milano/Torino.

Gli screens che vi verranno proposti qui sotto sono un'esclusiva per la rivista; il motivo, come abbiamo ben descritto nei vari forum che ospitavano discussioni dedicate a questa tratta è semplice: tanti complimenti, tante belle faccine ma nessun tipo di collaborazione.

La tratta è molto interessante soprattutto per i creatori di activity, infatti nella realtà ogni giorno passano tutti i tipi di treno, dagli Eurostar diretti a Roma / Milano ai regionali e, a differenza di altri scenari, le fermate sono molte. Gli Eurostar ad esempio effettuano ben 4 fermate in 80 chilometri, una ogni 18 minuti circa quindi si potrà guidare un ETR500AV senza annoiarsi, con molto traffico davanti e a velocità abbastanza sostenute (vel. Max. 180km/h).

Ora vediamo il lavoro che finora è stato completato.



### **VENEZIA S.L.**

La stazione regina della tratta è stata creata in modo superbo da Sabino de Gisi. Ecco una piccola anteprima.

*Nella foto qui a fianco si può vedere l'esterno della stazione di Venezia S.L. con la sua grande caratteristica scalinata.*



*Nello screenshot l'esterno della stazione di Venezia S.L. al tramonto.*

### ***IL PONTE DELLA LIBERTÀ'***

Venezia è stata costruita al centro della laguna veneta, a metà strada tra il mare e la terraferma. Fino al 1846, era possibile arrivare in città solo in barca: in quell'anno fu inaugurato un ponte ferroviario lungo quasi quattro chilometri. Si cominciò subito a pensare di costruire anche un ponte stradale, ma non se ne fece nulla fino al 1933, quando fu aperto il ponte che ora si chiama "Ponte della Libertà".

Il Ponte della Libertà è lungo 3.850 metri ed è perfettamente rettilineo e in piano (escluso l'ultimo chilometro dal lato di Venezia).

Nella VE-VI è stato costruito completamente un nuovo 3D con textures fotografiche opera di Riccardo gennari (Bullo84) ed ecco qui l'effetto durante la simulazione. A voi i commenti.



*Nello screenshot qui a fianco si può vedere lun ETR 500 PLT in partenza dalla stazione di Venezia S.L.*



*Nello screenshot l'ETR500 PLT di Salvo Valesse appena partito da Venezia*

### **VENEZIA PORTO MARGHERA**

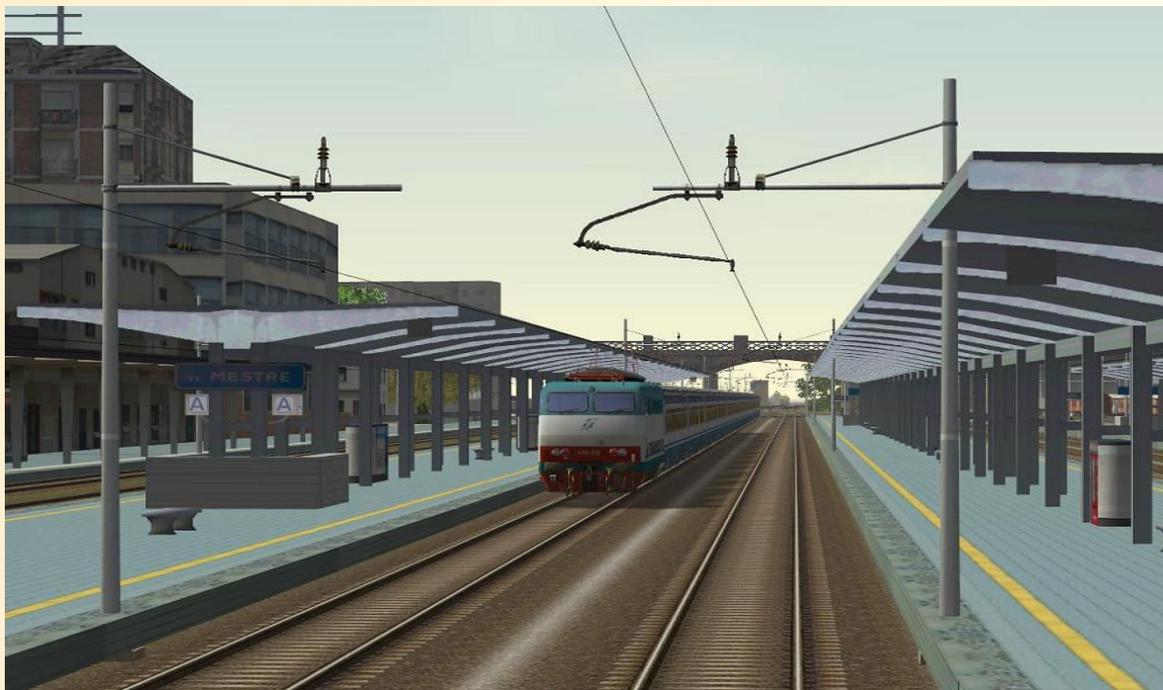
La stazione di Porto Marghera è frequentata molto poco, i treni che fermano (ovviamente solo regionali) sono pochissimi, concentrati nell'orario di punta dei pendolari.

Il 3D per questa stazione l'ho fatto io.



## **MESTRE**

La stazione di Mestre nella classifica delle stazioni più grandi d'Italia è al settimo posto. E' frequentata da 85 mila persone al giorno e 31 milioni all'anno. Da qui partono i collegamenti con Udine/Trieste e accoglie ogni giorno più viaggiatori rispetto a Venezia S.L. Il 3D è stato fatto da **M a r c o** (ale426).



## **MIRA - MIRANO**

Il 3D di questa stazione l'ha fatto **Leonardo Milidone**



## **DOLO**

La stazione di Dolo è servita solo dai treni regionali, comunque abbastanza frequenti (1 all'ora in media) e collega Dolo a Mestre e Venezia in soli 11 minuti al posto di circa 40 in autobus ad un prezzo quasi dimezzato.

Ecco uno screenshot del 3D fatto da Leonardo Milidone



Le altre stazioni, ovvero **VIGONZA - PIANIGA e PONTE DI BRENTA**, attualmente non sono provviste di Fabbricato Viaggiatori quindi non è stato necessario riprodurre un 3D particolare.

## **PADOVA**

La stazione di Padova è attualmente in costruzione, pertanto gli unici screens che possiamo farvi vedere sono quelli del FV ancora in fase di perfezionamento (opera di Bullo84).



Molti chiedono quando verrà terminata, quando ci si potrà girare e domande simili. La risposta è molto semplice, non lo sappiamo nemmeno noi, perché questo dipende da moltissimi fattori quindi l'unico modo per averla prima nei vostri computer è collaborare, altrimenti dovete aspettare e portare pazienza, d'altra parte i capolavori si fanno attendere...

Vi saluto con una piccola anteprima di Venezia S.L.



Arrivederci al prossimo mese con la descrizione completa della tratta  
Padova - Vicenza

# LO SCENARIO ROMIO - BRENNO PARTE I

DI PAVEL DALIA

In questo articolo vi parlerò di una route (scenario o linea ferroviaria per chi non conosce ancora bene il simulatore) a dir poco fenomenale, in particolar modo come paesaggio. Sto parlando della Romio - Brenno di Nello. Nata, inizialmente, come una breve linea di fantasia (Bolzone - Brenno) nel 2003 circa, si è estesa, sempre per mano dell'autore, pian piano fino al momento attuale che porta notevoli dimensioni.

La linea d'origine, attualmente inglobata nella Romio - Brenno, aveva un sapore particolare "di confine", come paesaggio e come infrastrutture presenti, tra l'Italia e l'Austria. Successivamente (2004-2005), vennero implementate le tratte Bolzone - Lucco e Bolzone - Montmedi, nonché al direttrice ferroviaria principale Bolzone - Romio.



*Un Intercity plus, trainato da una E444R in xmp, appena arrivato al binario 18 di Romio Termini.  
(foto 03/09/2006)*



LOCOMOTIVA DELLE OBB IN PARTENZA DA UNA STAZIONE

Nello scenario si hanno le diverse morfologie territoriali e paesaggistiche del nostro amato stivale.

La tratta che raggiunge la cittadina di Montmedi è tipica della costiera ligure; la zona tra Bolzone e Belmonte è caratterizzata da paesaggi toscani; infine, Romio, puro esempio dell'atmosfera romana.

La linea ferroviaria conta complessivamente 232 km.



Da **RomioTermini** sino alla stazione di **S.Michele** la linea è lunga 88km circa,sulla quale viaggiano solitamente Regionali e Diretti. Prolungando il viaggio sino a Bolzone avremo una distanza di **142km**,trafficata per lo più dagli Eurostar ETR460-/480/500P,IC/ICPlus/ICN vari ed EXP diurni e notturni da e per **Bolzone**.



TGV IN PARTENZA DA UNA STAZIONE

Nonché dai **TGV (Train a Grand**

**Vitesse)**provenienti dalla Francia passando per Montmedì o dagli ICE provenienti dalla **Germania**,passando per **Brenno**.

Inoltre riscontriamo anche vari **Eurocity/ EuroNotte**,espletati con materiale rotabile straniero(UIC-X tedesche della **DB** o UIC-Z austriache della **OBB**,per farne un esempio... per non parlare delle UIC-Y francesi di marca SNCF)



ICE IN PARTENZA DA UNA STAZIONE

## LA ROMIO—BRENNO NEL TEMPO



E444R IN LIVREA OLD

Gli anni passano,e con esse le ferrovie...su questa route,sin dagli anni50-60,vi hanno viaggiato i più famosi rotabili delle FS dalle E428 di 1a serie sino a quelle di 4a serie; dalle E326 alle E62-6,passando dalle E444 prototipo sino alle odierne E444r,dalle E636 alle 646,alla famiglia delle TIGRI E632/633/652.fino ai più odierni Caimani E656.La Romio-Brenno ha visto nei decenni numerosi rotabili.

La linea ferroviaria Romio-Brenno ha visto nascere anche nuovi locomotori,tra cui le **E402 prototipo,A e B**,oltre alle internazionali **E405** ed **E412**. nonché carrozze di vari livree di varie epoche e nazionalità.

Un'arcobaleno di livree diverse(dal **GrigioArdesia** al **Rossofegato**,dal **blu scuro** delle **Ten** all'**arancio-viola** delle **MDVC**,passando per il **rosso fuoco-grigio** delle **MDVE**,dal **Crema-grigio** delle prime carrozze **GranComfort** alla **doppia livrea di grigio** delle nuove **UIC-Z**,per non parlare della livrea unificata **Eurofima** color **Arancio**)...sin quando tutte queste livree non furono soppiantate dall'odierna livrea unificata **XMPR**.

# LE NUOVE TIGRI

Di Marco Paterna



La recente pubblicazione delle E633 prototipo da parte di David Villa (Villo\_86) fa parte di un progetto di piu' ampio respiro che prevede la prossima uscita, oltre le versioni prototipo -già on line-, anche delle unità di serie, di tutti e i 4 gruppi di locomotive,

ossia E632, E633, E652 per le FS, ed E620 per le FNM. Ovviamente nella livrea classica e xmpr1 e 2, mentre per le FNM in livrea gialla e verde.

Si puo' certamente prevedere che non sono modelli leggeri ma la qualità e il dettaglio ben curato ripagano ampiamente come altri rotabili realizzati dall'autore che, tanto per citarne qualcuno, annoverano macchine come le E645-646 o un pack di E444 old passando per i locomotori da manovra serie D145 e D213 ma non solo rotabili, attualmente il nostro Villo\_86 sta ultimando, con la collaborazione di Luca Lazzarezza, i dettagli della Stazione

Centrale di Milano, degno coronamento di un'altra grande opera come la Milano-Bologna-Firenze di Peppe Iannuzzi.

Guardando bene i modelli si puo' intuire il rilevante numero di poligoni che si aggira intorno ai 30.000 numero che comunque non deve far spaventare

piu' di tanto infatti il modello gira senza particolari problemi anche su computer non propriamente della NASA a patto di utilizzare il camfg originale e non modificato nelle sue viste 2, 3, 4 e magari accettare un FPS un po' ai minimi.





Un'altra particolarità costruttiva del modello è la realizzazione in 3D senza textures fotografiche (di cui una parte di esse sono state curate da Fabio Carnevale) che può dar luogo a piccole imperfezioni come la scarsa resa di alcuni particolari in funzione delle condizioni di luce e angolazione ma sappiamo che questa è una scelta precisa dell'autore che consente comunque uno stupefacente realismo considerando la possibilità di ritoccare, in futuro il modello in tal senso. Nonostante la sua difficile scelta, David Villa ha utilizzato le textures per la creazione dei vetri frontali e dei carrelli.

Il pacchetto predisposto da David consiste in tre matricole: la 001, 003 e 004, due di esse –la 001 e la 004- hanno i pantografi predisposti per l'inversione del senso di marcia in caso si disponga della patch MST5 bin mentre la 003 ha entrambi i pantografi Faiveley in presa come lo erano, molto spesso, nel modello reale a causa della particolare curvatura di cui erano dotati e che limitavano la superficie aderente sulla linea di contatto.

Il pacchetto è molto ben curato e prevede, oltre ai modelli sopra citati, i tre consist corrispondenti nonché il file "camfg" originale che facilita, come detto prima, la stabilità del gioco contro eventuali crash; completano il tutto due note "leggimi" in italiano e inglese che spiegano in maniera facile ed esauriente l'installazione e l'uso di questo modello; da tenere presente che il pacchetto è privo della cabina che è quella dell'ormai mitico Mayo e deve essere scaricata ed installata a parte nell'apposita cartella "common cab".

Consigliamo sicuramente questo modello ideale per activity stile "old ma non troppo" ambientate tra gli anni '80 e la metà dei '90 periodo in cui queste loco furono accantonate ma la cui filosofia costruttiva è ancora circolante in quasi tutti i binari della Penisola.

E' possibile scaricare il pacchetto su [www.trenomania.it](http://www.trenomania.it)

# Locomotive E633 prototipo

## La storia

I primi esperimenti di applicazione dell'elettronica di potenza in campo ferroviario in Italia si ebbero a metà degli anni '60 con le tre "tartarughe elettroniche", per arrivare all'applicazione in serie di tale tecnologia solamente nella seconda metà degli anni '70 con le locomotive E633, soprannominate "tigri". Nel 1976 la Fiat Ferroviaria presentò, su richiesta delle FS, le caratteristiche di questa nuova e rivoluzionaria locomotiva, tra le quali si trovano la completa circolabilità su tutta la rete elettrificata nazionale, 6 assi motori con carrelli monorotori, costruzione "modulare" della locomotiva, prestazioni almeno uguali alle E645/E656, accesso ai ranghi B e C di velocità.

Nello stesso anno le FS commissionarono all'industria privata la realizzazione di 5 unità prototipo, con la parte meccanica realizzata dalla Fiat Ferroviaria di Savigliano e la parte elettrica curata dal Tecnomasio Italiano Brown Boveri di Vado Ligure; fu la prima volta che le FS fecero costruire una locomotiva abbandonando il tradizionale avviamento reostatico, ma anche la prima volta che il progetto del nuovo mezzo fu interamente affidato alle aziende costruttrici. Quattro di queste locomotive sarebbero state dotate del rapporto di trasmissione "corto" 27/64 da 130km/h, la quinta del rapporto 33/64 da 160km/h; per tutte si ebbe una potenza oraria di 4905kW e continuativa di 4330kW, con sforzi di trazione pari rispettivamente a 308kN, per le 27/64, poi numerate E633 001 - 004 e 252kN, per la E632 001.

Il primo schema di coloritura adottato da queste locomotive si basò sui colori già utilizzati per le E444 ed E656, ossia il grigio perla ed il blu orientale con una fascia blu contenente i finestrini frontali, che prosegue lateralmente assumendo un andamento a "vasca". Altre fasce blu sono presenti sotto al tetto, sul telaio e sul frontale, quest'ultima inglobante il logo frontale, del tipo a televisore, e con un assottigliamento in corrispondenza del primo finestrino laterale. Sempre nel 1979 il periodico aziendale "Voci della rotaia" indisse il concorso "un nome per la E633". Vincitore fu il soprannome "tigre" e, di conseguenza, su tutte le locomotive di serie fu applicato un disegno stilizzato, realizzato da Sergio Ippoliti, raffigurante una tigre.

La cassa è del tipo a struttura portante, realizzata in acciaio unificato, non legato, così come il telaio, costituito da due longheroni laterali realizzati con travi scatolate, uniti con traverse di varia foggia a seconda della posizione e della funzione, come quelli d'estremità, che fungono da panconi, o come quelle intermedi, aventi funzione di reggere gli attacchi per le aste della trazione bassa. Sempre al telaio sono saldate le cabine ed i montanti verticali, collegati tra di loro orizzontalmente, fino a formare uno scheletro al quale sono poi avvitati gli undici pannelli laterali, smontabili per avere rapido accesso alle apparecchiature interne. I carrelli ricalcano sostanzialmente lo schema costruttivo di quelli delle diesel unificate, in particolar modo quelli delle D345 e D445, se non che il passo risulta aumentato a 2150mm, in modo tale da poter accogliere il grande motore di trazione. La cassa poggia su ogni carrello tramite quattro molle ad elica, due per lato, poggianti sulla parte bassa del doppio collo di cigno del carrello tramite supporti in gomma. Sono presenti inoltre due smorzatori antiserpeggio per ogni carrello. Per la prima volta su di una locomotiva FS sono stati inoltre adottati dei freni a disco, in aggiunta alla classica frenatura a ceppi.

Terminato il periodo delle prove e del preesercizio, le locomotive prototipo furono impiegate prevalentemente sui servizi merci, soprattutto per quanto riguarda le E633, e soprattutto sulla linea del Brennero, in turno assieme alle sorelle di serie, fino alla seconda metà degli anni '90, quando furono accantonate, assieme alla E632 001, complice anche la mancanza di condotta a 78 poli per il telecomando. Attualmente le E633 001, 002 e 003 si trovano a Milano Smistamento, la 003 a Foligno, mentre la E632 001 riposa presso il deposito di Verona.

## Dati tecnici

Rodiggio	B'B'B'
Massa	102t
Velocità max	130km/h (E633) 160km/h (E632)
Rapporto di trasmissione	27/64 (E633) 33/64 (E632)
Motori tipo	T 850 FS
Potenza oraria	4905kW
Potenza continuativa	4330kW
Sforzo di trazione	278kN (E633) 227kN (E632)
Lunghezza	17800mm
Passo totale	12650mm
Passo carrello	2150mm
Diametro ruote	1040mm

# IC PACK E E444R-110

*Di Loque91 (Luca C.)*

Chi di voi non ha mai voluto guidare una scattante E.444R "Tartaruga" al traino di un IC? Adesso, con Microsoft Train Simulator e grazie a "Mr. Rokko", che ha realizzato il locomotore e le carrozze, è possibile farlo. Iniziamo, naturalmente, dal locomotore.



Il locomotore da me scelto per questa recensione è la E.444R.110.

Prima di recensire il modello, vorrei parlarvi, in breve, della storia delle E.444. Sono state costruite tra la fine degli anni sessanta e settanta, presso le officine Fiat Ferroviaria di Savigliano (TO) e le officine Reggiane di Reggio Emilia. In quel periodo erano i locomotori più veloci del parco FS (200 Km/h), e vennero chiamate "Tartarughe", per creare un controsenso, visto che gli animali omonimi sono lentissimi! Negli anni '90 le "Tartarughe" (tranne i prototipi E.444.001-004) sono state riqualificate presso le officine FS di Foligno, con l'adozione di nuove cabine di guida. Nel 2000 sono state ricolorate in XMPR, la nuova livrea unificata delle FS, perdendo, così, il caratteristico pittogramma della Tartaruga.

Il modello virtuale, riproduce la E.444R.110, assegnata al Deposito di Roma San Lorenzo, nella colorazione XMPR 2.



Per quanto riguarda le texture, sono state utilizzate foto scattate al vero locomotore, che danno un tocco di realismo in più. La cabina di guida, anch'essa realizzata mediante foto è stata fatta da Mauro Ciociola (per la versione diurna) e da Luca Lazzarera per quanto riguarda la versione notturna)

Grazie alla patch "MSTS Bin" è possibile utilizzare entrambe le (ottime) cabine senza uscire dal gioco. Infatti la patch cambia automaticamente la cabina da giorno a notte (e viceversa) appena si entra in galleria o si esce, oppure quando cala o sorge il sole.

Adesso veniamo alle carrozze.



Si tratta di carrozze del tipo "Gran Comfort", realizzate negli anni '60 per i lussuosi servizi TEE (gli odierni Eurocity) di sola prima classe. Scomparsi i TEE negli anni '90, queste carrozze, sono in composizione a quasi tutti gli Intercity circolanti in Italia.

Il modello virtuale è stato realizzato da Mr. Rokko, e anche qui sono state usate textures fotografiche 1024\*1024 per aumentare il realismo. Grazie a una patch realizzata da Dado è possibile usare la vista passeggero (tasto 5 di MSTS), godendo dei bellissimi interni.

Non è finita qui....

Oltre alle Gran Comfort, che effettuano la sezione di prima classe del nostro IC, la sezione di seconda è effettuata da carrozze del tipo "Eurofima" e "UIC-Z".

Le prime sono state realizzate negli anni '70, nella colorazione europea a-rancione (esperimento durato poco tempo), per effettuare i primi Eurocity. Oggi le possiamo trovare il livrea XMPR, naturalmente sugli Eurocity, ma spesso le troviamo anche sugli Intercity.



Le carrozze del tipo UIC-Z sono state realizzate negli anni '80, per costituire la seconda classe degli Intercity (prima era effettuata da UIC-X appositamente modificate per i 200 Km/h), compito che svolgono ancora oggi. All'inizio erano in due colorazioni diverse: bigrigio e grigio/crema con filetti blu. Dal 2000 hanno assunto la colorazione standard XMPR.



Il pack di carrozze (che contiene anche il locomotore E.656.015) le potete trovare sul sito dell'autore: [www.smistamento.com](http://www.smistamento.com)

# NOTIZIE FLASH

*Di Marco Paterna*

-Prosegue la lavorazione delle Uic-x realizzate da Alex 656-511 e Gaetanoemanele; si tratta di due megapack di cui il primo è basato sulle Uic-x 78-80 di Raffaele Fiore ed è composto da numerose vetture sia per treni regionali che a lunga percorrenza, in questo caso sono stati implementati i LOD e migliorato le textures mentre sul secondo è stato costruito un nuovo 3D e comprenderà le seguenti vetture di concezione più vecchia senza carena:

- Cuccetta Bc con carrelli 24 con freni a ceppi
- Az con carrelli MD con freni a disco
- Bz PAX con carrelli MD e freni a disco
- Brz (ristoro) con carrelli MD e freni a ceppi
- Bz DTR a scomparti con carrelli MD e freni a disco
- Bz DTR a salone con carrelli MD, freni a ceppi e sottocassa per nuovo sistema di condizionamento
- Abz con carrelli MD e freni a disco

Publicato il primo pack dei due in lavorazione!

Sul fronte routes da segnalare la costruzione della Genova-Torino da parte di Fabio464 che si avvale dell'aiuto di un router di provata esperienza come leo86, attualmente i lavori sono attestati all'altezza di Fegino-San Quirico.

Publicato su "Amicitreni" il MOA che è l'acronimo di Modify Objects Activity: si tratta di un Software per la gestione dei rotabili nelle activity esistenti. Con questo software si possono sostituire i consist in movimento, e i convogli fermi in stazione (comprese le singole motrici e i singoli vagoni), presenti nelle activity, maggiori dettagli nei prossimi numeri.

Bullo '84 ha invece intrapreso la costruzione delle carrozze Vivalto: un convoglio che sicuramente non può mancare sulle nostre routes data anche la sua lenta ma inarrestabile diffusione, al momento si sta raccogliendo il relativo materiale (foto) , peraltro abbondante, per realizzare le prime textures.

Publicata su Trenomania, la prima parte della Ferrovia di Tenda , da Cuneo a Ventimiglia a cui seguirà una seconda parte completa fino a Nizza . Lo scenario è stato realizzato da Carlo 58 che, attualmente si sta documentando sulla tratta da Breil s/Roya a Sospel , l'Escarene e fino alla Gare de Nice Ville.

***Nota bene:*** le notizie sono tratte dai principali forum dedicati alla simulazione ferroviaria come Trenomania, Amicitreni e TrainSimNetwork e sono aggiornate fino all'ultima settimana di ottobre.

# L'ANGOLO DEGLI SCREENSHOTS

*Di Pavel Dalia*

## COME FARE UNO SCREENSHOT

- 1) Aprire Train Simulator
- 2) Premere il tasto "Stamp" della tastiera
- 3) Aprire un qualsiasi programma di grafica
- 4) Cliccare su Modifica -> Incolla oppure CTRL+V
- 5) Salvare l'immagine oppure ritoccarla con effetti particolari



*FS ALe582 xmp  
a Lucco(foto 13/01/2003)*

FS D445 1100 xmpr



# LINEA FERROVIARIA LEOPOLDA, CENTRALE TOSCANA, LUCCA-PISA, MARIA ANTONIA, PORRETANA E LUCCA VIAREGGIO, AMBIENTATA TRA IL 1890 ED IL 1920.

*Di Renzo Grassi*



## ***DUE PAROLE DI INTRODUZIONE***

Questo scenario è uno dei primi al quale ho lavorato e comprende buona parte delle linee ferroviarie presenti in Toscana intorno al 1910, epoca d'oro della trazione a vapore.

La scelta del periodo non è stata casuale, ho rivissuto un percorso che avevo affrontato in precedenza anche nel modellismo. Come molti degli appassionati più giovani oggi, ero anch'io interessato ai rotabili che vedevo viaggiare tutti i giorni. Le mie prime locomotive sono state una 424 castano ed isabella, una 646 navetta, carrozze a piano ribassato ed X grigio ardesia che vedevo sulla Pistoia-Lucca e in stazione a Firenze, una vera e propria miniera di rotabili nuovissimi e veloci all'ora come oggi. Poi con il trascorrere degli anni, confrontandomi anche con altri modellisti (in genere adulti e con vere e proprie collezioni), imparai a riconoscere ed apprezzare le locomotive a vapore che però, per me giovane studente, rimasero a lungo desideri dai costi inarrivabili.

Seguirono poi gli studi universitari, il lavoro, il matrimonio, il trasloco e trascorsi quasi 7 anni durante i quali la passione rimase sopita.

Quando acquistai train simulator non c'era che la 424 e il repaint di carrozze tipo 1945. Tra gli scenari non ce ne erano di italiani e cominciai a costruire la Pisa-Lucca, che percorrevo regolarmente ogni giorno per andare a lavoro e che non riuscii a terminare.

Iniziai anche a modellare, prima il D143 poi la Gr.625, la mia prima macchina a vapore (e la prima italiana per MSTs) ed uno scenario di fantasia che chiamai "A vapore in toscana" dove farle girare: era il mio plastico virtuale ambientato negli anni 60/70.

Per riprodurre la 625, iniziai a leggere e studiare il funzionamento e la storia di queste macchine in dettaglio scoprendo un universo, ormai dimenticato, che progressivamente risvegliò la mia passione dando origine anche ad un interesse per un periodo, quello della trazione a vapore, che non avevo vissuto.

Lo scenario "Linee toscane" giunto ormai alla versione 4.0, è nato con la volontà di ridare vita e far conoscere a tutti, e specialmente ai più giovani, la vita avventurosa e ricca di pericoli che hanno vissuto i macchinisti della trazione a vapore durante il periodo di massimo splendore di questa, la Belle Epoque.

### ***La Belle Epoque, ovvero gli anni di ambientazione dello scenario***

Gli ultimi anni del 1800 e fino allo scoppio della grande guerra nel 1914, prendono il nome di Bella Epoque. La tecnologia faceva passi da gigante ed il benessere interessava sempre più famiglie. Era l'epoca dei primi voli su rudimentali aerei, delle grandi esplorazioni, della nascita dell'automobile e, naturalmente, del trasporto su rotaia.

Il treno, frutto della rivoluzione industriale nata proprio in Europa, era il mezzo più veloce per spostarsi sulla terra ferma. Basti pensare che un viaggio da Livorno a Firenze, nel 1840, poteva durare circa 48 ore per le merci e 10 per le persone. Solo dieci anni dopo, con l'apertura della Leopolda, lo stesso viaggio era coperto in due ore e mezza!

Questi anni erano, indipendentemente dalle vicende politiche, un periodo di crescente benessere e culturalmente ed artisticamente vivaci. Il treno entrava a far parte delle abitudini delle persone, le masse dalle campagne si spostavano più facilmente nelle città favorendo i commerci e nacquero i primi lavoratori pendolari nel senso attuale del termine.

Le locomotive che fino dalla nascita delle ferrovie in Italia, erano state importate dall'estero, cominciarono ad essere progettate e successivamente costruite dall'industria nazionale mentre le carrozze, fino ad allora tutte o quasi del tipo a due o tre assi, cominciarono ad essere costruite su carrelli. Aumentandone confort e velocità. Fecero la comparsa l'illuminazione delle vetture, il freno ad aria compressa Westinghouse e le ritirate inizialmente sulle carrozze di prima e di seconda classe e successivamente anche su quelle di terza.



Nel 1905 le varie amministrazioni ferroviarie furono statalizzate e nacquero le Ferrovie dello Stato FS che hanno conservato questa denominazione fino alla fine del XX secolo.

La route è ambientata in questi anni, può ospitare materiale rotabile sia delle RA ed RM, che delle neonate FS. Le strade sono percorse da carri, carrozze e calessi trainati da cavalli e dalle automobili che all'inizio del XX secolo cominciavano a diffondersi pur essendo ancora appannaggio di pochi.

Il periodo di riferimento per gli impianti è circa il 1910 e anche il paesaggio rurale e cittadino si riferisce a fotografie e planimetrie di quegli anni che ho cercato di riprodurre nel modo più fedele possibile.



## LA STORIA

### *La Strada Ferrata Leopolda*

In Toscana, fin dal secolo XVIII, erano diffuse dottrine liberali e alla morte di Ferdinando III il 18 Giugno 1824, il governo del Granducato passò al figlio Leopoldo II assai sensibile allo sviluppo di una rete ferroviaria a patto di lasciare la costruzione all'iniziativa privata. I primi fermenti in tale direzione ebbero nel 1838 quando le case bancarie Pietro Senn e C. di Livorno e Emanuele Fensi di Firenze chiesero ed ottennero l'autorizzazione governativa per lo studio di una linea tra la capitale ed il porto più importante del Granducato. Pur essendo una linea chiaramente commerciale non fu facile trovare i finanziamenti ma in una circolare datata 4 Marzo 1838 e tradotta nelle lingue più diffuse, i due banchieri uniti in società proposero di finanziare la costruzione a capitalisti stranieri.

Ottenute le adesioni (14 Aprile 1838) fu nominata una commissione tecnica di nove membri, ingegneri ed architetti, presieduta dal generale conte Luigi Serristori ed alla quale partecipò anche l'ingegner Giuseppe Pianigiani, futuro progettista della *Strada Ferrata Centrale Toscana*.

Il 5 Luglio successivo veniva presentata una relazione che fu sottoposta all'ingegnere inglese Robert Stephenson, figlio del celebre Gorge, che fu poi incaricato di compilare il progetto esecutivo.

Compiuti gli studi opportuni, Stephenson dichiarò che la linea proposta dalla commissione, avente il tracciato corrente lungo la valle dell'Arno, era quella da preferirsi. Presentò il progetto particolareggiato definitivo il 30 Aprile 1839 e venne approvato dal Granduca con sovrano rescritto il 25 febbraio 1840. La concessione definitiva alla linea fu accordata con motuproprio il data 5 Aprile 1841 ma per l'inizio dei lavori fu necessario attendere la promulgazione del direttore generale delle acque e strade in data 20 aprile 1841.

Il 7 Giugno 1841 ebbe luogo a Firenze la prima adunanza generale della società con l'elezione del primo consiglio di amministrazione. Essa assunse il nome *S.A. per la Strada Ferrata Leopolda* in onore al sovrano e per estensione la linea fu chiamata *Strada Ferrata Leopolda*.

I lavori iniziarono e dopo tre anni ebbe luogo la prima corsa di prova sul tronco Pisa-Livorno di Km 12+300 (27 Gennaio 1844) seguita da altre successive fino alla inaugurazione ufficiale del 13 Marzo successivo. Il successo fu senza precedenti. I lavori per la costruzione degli altri tronchi seguirono alacramente, il tratto Pisa-Pontedera (Km 19+359) fu aperto all'esercizio il 19 Ottobre 1845. La Pontedera-Empoli (Km 26+800) fu aperta il 21 Giugno 1847 e l'anno successivo, fu aperta all'esercizio l'intera linea (4 Giugno 1848).

Inizialmente i treni si attestavano alla stazione di Firenze Porta a Prato (Firenze P.P.) ma il 24 Aprile 1860, fu aperto il raccordo tra la Leopolda e la stazione di Firenze S. Maria Novella (Firenze S.M.N.) stazione terminale della linea *Maria Antonia* che collegava la capitale con la città di Pistoia e la linea per Lucca. La stazione di Firenze S.M.N diventò la principale mentre Porta a Prato fu utilizzata per il traffico merci.

Nella primavera del 1850 fu terminata la posa del secondo binario e nel 1858 fu aperta la stazione marittima di Livorno che incrementò notevolmente il traffico merci.

## ***La Strada Ferrata Centrale Toscana***

Già prima del 1842, il generale conte Luigi Serristori, governatore di Siena, aveva concepito l'idea di una strada ferrata che unisse Siena alla Leopolda attraverso le valli dell'Elsa e della Staggia. Sentito il parere favorevole dell'ingegnere Giuseppe Pianigiani, il serristori pubblico nel gennaio del 1842 una memoria sulla costruzione di questa ferrovia che si doveva congiungere alla Leopolda nella stazione di Empoli. Il 14 agosto 1844 fu aperta una sottoscrizione per trovare i capitali e il 9 settembre successivo, il Granduca di Toscana concesse al Comitato Promotore senese di condurre gli studi necessari. A breve distanza di tempo l'ing. Pianigiani presentò il progetto, accettato con motuproprio il 5 giugno 1845 e fu costituita la Società Centrale Toscana, titolare della nuova ferrovia. I lavori, subito iniziati, furono condotti celermente: il 20 ottobre 1849, la linea da Empoli arrivava all'imbocco nord della galleria di Monte Arioso e il 3 dicembre dello stesso anno, veniva aperto l'ulteriore tratto fino a Siena.

Nel 1854 alla Centrale fu concessa l'apertura e l'esercizio di una linea tra Siena e Perugia. A seguito di questa concessione il 19 settembre 1859 fu aperto il tratto Siena-Sinalunga e il 29 ottobre 1860 il tratto Sinalunga-Torrita. Il successivo tratto fino a Salarco fu aperto il 20 ottobre 1861.

## La Strada Ferrata Lucca Pisa

Il successo della Leopolda e l'inizio di lavori intorno al 1841, spinse un patriota sarzanese, giunto a Lucca dopo un penoso esilio durato 12 anni, a formare il 20 ottobre 1841 con alcuni amici una società preliminare titolata *Società progettante una strada ferrata tra Lucca e Pisa* Con sede a Lucca. L'allora sovrano del ducato di Lucca, Carlo Ludovico di Borbone, desiderando di assumere un atteggiamento innovatore e riformatore, acconsentiva alla costruzione a patto che la società ottenesse dal confinante Granducato di Toscana, la concessione per la costruzione del tratto tra la dogana di Cerasomma e la città di Pisa, in territorio granducale.

Ottenute la concessione il 30 dicembre 1841 e portate a termine tutte le pratiche burocratiche, i lavori iniziarono su progetto dell'ing. Bianchi e il 26 giugno 1846 fu inaugurato il primo tratto Lucca-Ripafratta. I lavori proseguirono velocemente giungendo a Bagni di S. Giuliano il 29 settembre 1846. L'ultimo tratto fino a Pisa, fu terminato il 15 novembre 1846.



Figura 1 Date di apertura dei vari tronchi in Toscana fino a tutto il 1861. Dopo il 1860 tutte le amministrazioni eccetto la Centrale furono fuse nella società Strade Ferrate Livornesi.



**Figura 4 Stazione di Pisa  
C.le**



**Figura 5 Stazione di Lucca.**

***...CONTINUA NEL NUMERO 2 (DICEMBRE)...***

# L'ACTIVITY DEL MESE

*Di Stefano Aiello*

Questo mese ci occupiamo dell'activity di Luque91 sulla Messina – Catania: l'IC-N795.

Questa è la classica activity per chi ama godersi il paesaggio con l'alba sorgere, per chi ama i "ricordi ferroviari" mischiati alla nuova era e soprattutto per chi ama darsi da fare alla guida di una locomotiva.

L'activity è la riproduzione dell'ICN795 "Conca d'oro", proveniente da Roma Termini come ICN793 e diretto a Palermo e Siracusa. Qui è riprodotto il tratto Messina – Catania sul bellissimo scenario SICILIA 1 di Giovanni Grasso e Rossano Privitera.



La partenza da Messina Centrale è, come da orario Trenitalia 2006, alle 7.18 con la E 636-038 in livrea castano che traina 3 carrozze UIC-Z di 2ª classe ed una di 1ª classe. Tutto avviene in perfetto orario, usciamo da Messina e veniamo subito indirizzati in direzione di Catania, incontrando immediatamente un regionale trainato da una 464 che ci dà precedenza.

Tutto procede per il meglio nel tratto a doppio binario e senza intoppi giungiamo a Giampileri, dove la ferrovia diventa a binario unico e dove siamo fermati per una precedenza. Dopo neanche un minuto giunge una 636 in livrea XMPR che traina un regionale e velocemente ci lascia via libera.

Il viaggio continua lentamente e si ha, quindi, tutta la tranquillità per guardarsi il panorama ed il paesaggio ricreato magnificamente dagli autori dello scenario.

Verso le 7.35 siamo fermati alla stazione di S.Teresa di Riva per un'altra precedenza: infatti, dopo qualche minuto, arriva un regionale trainato da una 636 in livrea XMPR che effettua la sua fermata e riparte. Dovremo attendere ancora altro tempo prima di ripartire. Dopo 10 minuti giunge anche una 645 con carri merci che passa velocemente e ci lascia via libera.

A questo punto è evidente l'orario: 7.45. Secondo l'activity, l'orario suddetto prevede l'arrivo a Taormina, secondo l'orario Trenitalia abbiamo a disposizione ancora 15 minuti circa: arriviamo, infatti, in stazione alle 8 circa.

Ripartiti da Taormina, il viaggio procede in piena tranquillità, con un merci che ci dà spazio ad Alcantara ed altri incroci durante il viaggio, concludendosi a Catania.

L'activity è ben svolta, fluida, viva e di media difficoltà. Bisogna stare attenti alla



segnalatica, sia per le precedenze sia per le diverse deviate presenti. Le composizioni sono pressoché reali e ben assortiti nonostante i merci siano di fantasia. Sono stati scelti rotabili di eccellente qualità.

L'unico difetto presente è la sfasatura di orario rispetto quello di Trenitalia 2006 che prevede maggior tempo tra Messina e Taormina; nella simulazione, infatti, avremo sicuramente un ritardo di almeno 15 minuti.

Complessivamente è un'ottima activity che consiglio vivamente a tutti.

link: <http://www.trainsimnetwork.com/downloads.asp?id=43>

Stefano "Flavio Aezio" Aiello.

*Per recensire activities nel prossimo numero scrivete qui: [http://www.gazzato.com/forum/topic.asp?TOPIC\\_ID=48](http://www.gazzato.com/forum/topic.asp?TOPIC_ID=48)  
oppure mandate a [flavioaezio@hotmail.com](mailto:flavioaezio@hotmail.com) entro il 30 novembre.*