

Andrea De Berti
Presenta

Uic-X pack

volume 2: veicoli con disposizione notte in livrea XMPR



Introduzione all' Uic-X pack

Le carrozze Uic-X, oltre ad essere le mie carrozze preferite, sono le più conosciute tra tutte le carrozze passeggeri circolanti e circolate in Italia.

Concepita per la lunga percorrenza con treni diurni, notturni e internazionali, in tanti anni sono state utilizzate su tutti i tipi di treno ed in ogni ambito geografico, anche se con l'arrivo delle più recenti eurofima ed Uic-Z le X sono state via-via declassate a servizi di minor rango. Oggi le carrozze di tipo tradizionale sono state per la maggior parte demolite, soprattutto per quanto riguarda le serie intermedie tra i 6 lotti di costruzione dal 1964 al 1982, mentre tra quelle sopravvissute una parte è stata revampizzata: sia per quelle assegnate alla divisione passeggeri (PAX) che per la divisione regionale (DTR).

La gran varietà di unità costruite, modificate, ristrutturate ed in tanti tipi di allestimenti impone cautela e accurate ricerche di tipo storico e fotografico, anche semplicemente per l'enorme quantità di tipi.

Si impone pertanto la suddivisione in più volumi in base al tipo di allestimento, piuttosto che per la serie di costruzione. Ecco quindi la struttura definitiva del pacchetto:

Uic-X pack volume 1:	vetture Uic-X con posti a sedere in livrea Xmpr assegnate alla PAX
Uic-X pack volume 2:	vetture Uic-X con disposizione notte in livrea Xmpr
Uic-X pack volume 3:	vetture Uic-X con posti a sedere in livrea Xmpr assegnate alla DTR
Uic-X pack volume 4:	vetture Uic-X bagagliai e postali in livrea Xmpr e vetture con livree particolari
Uic-X pack volume 5:	vetture Uic-X con posti a sedere e cuccette in livrea storica
Uic-X pack volume 6:	vetture Uic-X bagagliai e postali in livrea storica e vetture diagnostiche

Cenni storici

Le carrozze standardizzate UIC-X sono carrozze ferroviarie destinate in prevalenza al trasporto di passeggeri su treni a lunga percorrenza prodotte per le Ferrovie dello Stato italiane.

Queste carrozze hanno rappresentato una svolta per il mondo ferroviario, poiché vennero prodotte in un numero enorme di esemplari. Fu la seconda famiglia di carrozze (dopo le tipo Y) ad essere costruita secondo logiche di standardizzazione e di interoperabilità tra i diversi sistemi ferroviari europei.

Progettate nel 1963, rappresentavano un incredibile salto in avanti per quanto riguarda la qualità, staccandosi da ogni altro veicolo visto prima, grazie anche alla scelta di dotarle delle migliori attrezzature di bordo allora esistenti in quanto a sospensioni, insonorizzazione, vetrocamere e illuminazione. Sono state le prime carrozze in Italia ad essere dotate di protezioni in gomma sull'intercomunicante, per agevolare il passaggio da una carrozza all'altra.

Dal punto di vista tecnico la separazione strutturale tra le varie parti del telaio della cassa in sottomoduli (imperiale, fiancate) le rendeva più economiche da produrre e più semplici da assemblare. L'insonorizzazione in fibra di amianto con l'invecchiamento del veicolo si è dimostrata un problema, e negli ultimi anni l'intera flotta è stata sottoposta a revamping e riqualificazione, mentre molte carrozze troppo usurate sono state demolite. Nella versione di prima classe potevano portare 60 passeggeri distribuiti in 10 scompartimenti. Nella seconda classe gli scompartimenti salivano a 12, per un totale di 72 posti più 15 strapuntini. Sono state prodotte anche versioni miste delle stesse, con 30 posti di prima classe e 36 di seconda ognuna.

Nel tempo sono state realizzate anche carrozze speciali basandosi sempre sulla stessa cassa standardizzata: carrozze con cuccette (60 per carrozza), carrozze bar e carrozze ristorante, carrozze barellate, blindate per trasporto detenuti, bagagliai e postali.

Vista l'entità, il progetto UIC-X è stato suddiviso da FS in 6 diversi ordini, con modifiche e aggiornamenti tecnici tra un lotto e l'altro. I modelli più arretrati sono stati poi rimodernati durante le manutenzioni periodiche. Nel 1970, tra la 3^a e la 4^a serie è stato introdotto l'impianto di climatizzazione.

Messa in difficoltà dall'invecchiamento simultaneo di gran parte della flotta, tra gli anni novanta e il 2005 la Divisione trasporto regionale di Trenitalia ha acquisito dalla Divisione passeggeri nazionale alcune centinaia di UIC-X, trasformandole da veicoli per lunghe distanze a veicoli pendolari. La scelta si è dimostrata tuttavia poco saggia, a causa dell'eccessiva altezza delle strette porte di salita che rendono poco agevole l'accesso, per la capienza ridotta e per l'obsolescenza delle parti strutturali e funzionali che le rendono oramai troppo poco confortevoli.



Una carrozza tipo Uic-X della sesta serie ad Alessandria. Foto: De Berti Andrea

Dati tecnici delle vetture a cuccette

Anni di progettazione:	1963
Anni di costruzione:	1968-1985
Anni di esercizio:	1968 - oggi
Quantità prodotta:	707 unità prodotte in più serie e 231 trasformate da altri tipi
Dimensioni:	26.400 x 2.825 x 4.050 mm
Interperno:	19.000 mm
Passo dei carrelli:	2.500 mm
Massa vuota:	tra 40 e 48 tonnellate a seconda della serie
Capacità:	54 posti di seconda classe nelle cuccette C6, 30 di seconda e 16 di prima nelle cuccette miste, 36 di prima nelle T4 comfort ristrutturate.
Velocità max omologata omologazione RIC:	160 o 200 km/h a seconda del modello sì, utilizzabili che su servizio internazionale. In seguito parte delle unità sono state distolte dal servizio estero.

Tratterò ora le varie serie di vetture costruite negli anni, ponendo l'attenzione solo alle vetture disposte a "notte", quindi le cuccette C6 di seconda classe, le miste C4/C6 di prima e seconda e le T4 Comfort. La descrizione quindi non riguarda le vetture con posti a sedere, già trattate nel Volume numero 1 del pack.

Cuccette Uic-X tipo 1968:



Sono le prime cuccette realizzate su telaio tipo Uic-X. Precedentemente circolavano sui telai delle tipo 1959. Possiedono le medesime caratteristiche delle Uic-X di seconda serie, e vennero tutte realizzate con la disposizione a cuccetta a 6 posti (C6):

- Carrelli tipo 24 AU;
- Impianto di riscaldamento ad aria soffiata, alcune con riscaldamento a vapore poi soppresso;
- Alcune unità con gancio automatico sperimentale;
- Scaletta di ingresso con scalino richiudibile e porte a libro;
- Alimentazione dei servizi ausiliari tramite convertitore statico 24V.

Al giorno d'oggi la PAX non possiede più carrozze di questo tipo in servizio ordinario. Qualche unità viene utilizzata come carrozza scudo a Villa San Giovanni e Messina Marittima per imbarchi e sbarchi nei traghetti. In totale vennero costruite 252 veicoli.

Cuccette Uic-X tipo 1970



Questo primo lotto di vetture tipo 1970 possiede le medesime caratteristiche delle Uic-X tipo 1968, e venne realizzato con la disposizione a cuccetta a 6 posti (C6), ma con i carrelli MD-FD anziché i tipo 24AU con un sensibile aumento del comfort e diminuzione della rumorosità:

- Carrelli tipo Minden-deutz FD a dischi;
- Scaletta di ingresso con scalino richiudibile e porte a libro;

Queste vetture oggi non sono più utilizzate, ma qualche unità è sopravvissuta in esercizio fino al 2010. In totale ne sono state costruite 60 unità.

Cuccette Uic-X tipo 1970/1970T

A differenza del primo lotto di costruzione, venne utilizzato il più moderno telaio tipo 1970 usato anche per le vetture con posti a sedere, ovvero con le nuove scalette fisse e con la carenatura centrale nella carrozza. Furono anche le prime vetture cuccette ad avere la climatizzazione (poi soppressa). Parte di questa serie realizzata con disposizione mista AcBc. Possiedono le medesime caratteristiche del lotto precedente. Nel corso degli anni 11 unità C6 adattate per il servizio internazionale.

Queste vetture oggi sono in parte ancora in servizio, in particolare le 11 che nel frattempo hanno ricevuto anche una revampizzazione con reimmissione della climatizzazione, nuovi finestrini bloccati e porte ad espulsione automatica. Le miste sono state tutte demolite. In totale ne sono state costruite 60 unità + le miste per le quali non so fornire un numero preciso.

Cuccette Uic-X tipo 1975



Su queste vetture vengono utilizzati due diversi tipi di telaio: il tipo identico alla serie 1970 per la disposizione C6 e il nuovo tipo con carenatura più avvolgente che comprende anche le scalette di ingresso per le miste. Mentre le miste vennero tutte ritirate dal servizio in tempi recenti, 25 unità C6 vengono ristrutturate con nuovi finestrini bloccati e porte ad espulsione automatica, queste installate recentissimamente. Le vetture C6 montano i carrelli MD-FD, le miste i carrelli FIAT.

Queste vetture oggi sono quasi tutte in servizio, in particolare le 25 che nel frattempo hanno ricevuto anche la revampizzazione. Le miste sono state tutte demolite. In totale risultano costruite 30 unità miste e 30 C6.

Cuccette Uic-X tipo 1979



Su queste vetture viene montato il nuovo tipo di telaio con carenatura più avvolgente che comprende anche le scalette di ingresso per le miste ed i carrelli FIAT. Sono riconoscibili dal tipo più moderno per avere il tetto liscio. Sono tutte realizzate con disposizione C6.

Una parte di queste unità è stata revampizzata come nei tipi precedenti, mentre per quanto riguarda le unità in servizio non ci sono dati molto precisi in merito, sicuramente le ristrutturate lo sono tutte, con qualche presenza anche di quelle originali.

Cuccette Uic-X tipo 1982



Sono le ultime unità realizzate anche le più numerose, con ben 275 esemplari, tutte con carrelli FIAT e tetto cannellato. Parte di queste unità è stato assegnato al traffico religioso e risanato negli interni. Parte di questa serie è stata ristrutturata come nelle serie precedenti, mentre per quanto riguarda le unità in servizio non ci sono dati molto precisi in merito, sicuramente le ristrutturate lo sono tutte, mentre per le unità originali qualche unità comincia ad essere accantonata.

Cuccette Uic-X tipo 195R



Derivano dalla trasformazione di vetture con posti a sedere di prima classe di varie serie con totale ristrutturazione comprendente nuovi finestrini bloccati, nuovi arredi interni con cuccette a 4 posti, nuova insonorizzazione, climatizzazione. Mantengono inizialmente le porte a libro e i carrelli di serie (MD FD o FIAT) mentre negli ultimi anni si iniziano ad installare le porte ad espulsione automatica.

Sono dette T4 Comfort di prima serie. In tutto realizzate 59 unità con 8 compartimenti e 58 con 9. in totale 117 vetture derivanti dalle serie 1968, 1970 e 1975.

Cuccette Uic-X tipo 1998R



Di fatto sono al seconda serie di T4 comfort, con caratteristiche identiche alle precedenti ma con porte ad espulsione automatica di serie, e carrelli FIAT con smorzatori antiserpeggio per elevare la velocità a 200 km/h. In tutto realizzate 57 unità con 8 compartimenti e 57 con 9. in totale 114 vetture derivanti dalle serie 1979 e 1982.

Tipi di Carrelli montati sulle Uic-X con posti a sedere



TIPO 24 AU:

Montato sulle cuccette tipo 1968. Velocità massima 160 km/h, impianto di ricarica delle batterie tramite albero di trasmissione fissato su un carrello da un solo lato della vettura. Un cilindro del freno per ogni carrello. Frenatura a Ceppi.



TIPO Minden Deutz: FD

Montato sulle cuccette 1970 e 1975. Velocità massima 160 km/h. Frenatura a Dischi.



TIPO FIAT

Montato sulle cuccette tipo 1972 e 1982, più le miste tipo 1975,
Velocità massima 160 km/h. Frenatura a Dischi.



TIPO FIAT con smorzatori

Montato sulle vetture trasformate nelle vetture cuccette 1998R.
Velocità massima 200 km/h. Frenatura a Dischi.

Caratteristiche tecniche del modello 3D

I nuovi modelli presentano alcune caratteristiche diverse rispetto al precedente ESCI pack:

- livrea totalmente fotografica o fotoricostruita in base a foto;
- finestrini con riflesso;
- interni e marcature a seconda delle serie e degli allestimenti;
- porte apribili;
- compatibili con MSTSbin per treni reversibili;
- nuovi suoni specifici;
- luci reversibili (fanali per le più moderne, lanterne per le più vecchie);
- Viste interne tasto 5 su tutte le carrozze

Contenuto del pacchetto:

Uic-X cuccette miste C4/C6 – tutte con porte a battente e velocità massima di 160 km/h.



T_X_notte_70_C4C6



T_X_notte_79_C4C6

[T_X_notte_70_C4C6](#)

Vettura Uic-X 1970 con cuccette miste a 4 e 6 posti, carrelli MD-FD, carenatura centrale, Livrea Xmpr
[T_X_notte_75_C4C6](#)

Vettura Uic-X 1979 con cuccette miste a 4 e 6 posti, carrelli FIAT, carenatura avvolgente, Livrea Xmpr

Uic-X cuccette C6 – tutte con porte a battente e velocità massima di 160 km/h.



[T_X_notte_68_C6](#)



[T_X_notte_70_C6](#)



[T_X_notte_75_C6_1](#)



[T_X_notte_75_C6_2](#)



[T_X_notte_79_C6](#)



[T_X_notte_82_C6](#)

[T_X_notte_68_C6](#)

Vettura Uic-X 1968 con cuccette a 6 posti, carrelli 24AU a ceppi, senza carenatura, Livrea Xmpr

[T_X_notte_70_C6](#)

Vettura Uic-X 1970 con cuccette a 6 posti, carrelli MD-FD, senza carenatura, Livrea Xmpr

[T_X_notte_75_C6_1](#)

Vettura Uic-X 1975 con cuccette a 6 posti, carrelli MD-FD, carenatura centrale, Livrea Xmpr

[T_X_notte_75_C6_2](#)

Vettura Uic-X 1975 con cuccette a 6 posti, carrelli MD-FD, carenatura centrale, livrea Xmpr con colore di fondo fuori serie come nelle posti a sedere

[T_X_notte_79_C6](#)

Vettura Uic-X 1979 con cuccette a 6 posti, carrelli FIAT, carenatura avvolgente, Livrea Xmpr

[T_X_notte_82_C6](#)

Vettura Uic-X 1982 con cuccette a 6 posti, carrelli FIAT, carenatura avvolgente, tetto cannellato, Livrea Xmpr

Uic-X cuccette C6 ristrutturate – tutte con velocità massima di 160 km/h.



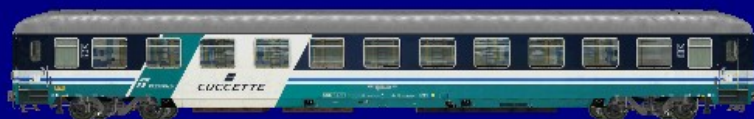
[T_X_notte_75_C6_R1](#)



[T_X_notte_75_C6_R2](#)



[T_X_notte_75_C6_R3](#)



T_X_notte_79_C6_R1



T_X_notte_79_C6_R2



T_X_notte_82_C6_R1



T_X_notte_82_C6_R2

T_X_notte_75_C6_R1

Vettura Uic-X 1975 con cuccette a 6 posti, carrelli MD-FD, carenatura centrale, Livrea Xmpr, porte a battente e finestrini bloccati, interni ristrutturati

T_X_notte_75_C6_R2

Vettura Uic-X 1975 con cuccette a 6 posti, carrelli MD-FD, carenatura centrale, Livrea Xmpr, porte ad espulsione automatica e finestrini bloccati, interni ristrutturati

T_X_notte_75_C6_R3

Vettura Uic-X 1975 con cuccette a 6 posti, carrelli FIAT, carenatura centrale, Livrea Xmpr, porte a battente e finestrini bloccati, interni ristrutturati

T_X_notte_79_C6_R1

Vettura Uic-X 1979 con cuccette a 6 posti, carrelli FIAT, carenatura avvolgente, Livrea Xmpr, porte a battente e finestrini bloccati, interni ristrutturati

T_X_notte_79_C6_R2

Vettura Uic-X 1979 con cuccette a 6 posti, carrelli FIAT, carenatura avvolgente, Livrea Xmpr, porte ad espulsione automatica e finestrini bloccati, interni ristrutturati

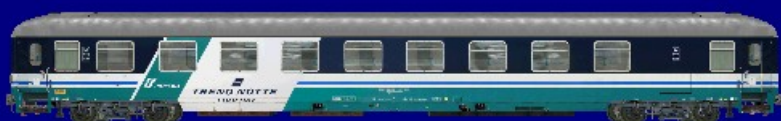
T_X_notte_82_C6_R1

Vettura Uic-X 1982 con cuccette a 6 posti, carrelli FIAT, carenatura avvolgente, Livrea Xmpr, porte a battente e finestrini bloccati, interni ristrutturati, tetto cannellato

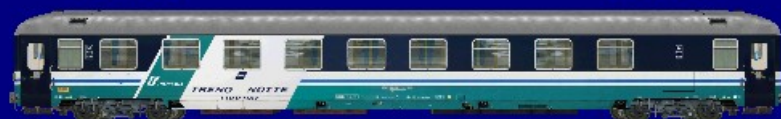
T_X_notte_82_C6_R2

Vettura Uic-X 1982 con cuccette a 6 posti, carrelli FIAT, carenatura avvolgente, Livrea Xmpr, porte ad espulsione automatica e finestrini bloccati, interni ristrutturati, tetto cannellato

Uic-X cuccette T4 comfort



T_X_notte_68_T4_1



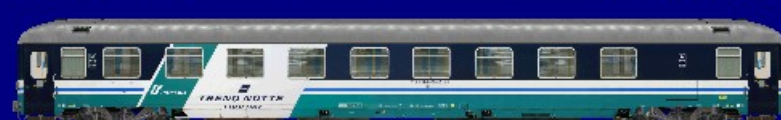
T_X_notte_68_T4_2



T_X_notte_70_T4



T_X_notte_75_T4



T_X_notte_79_T4



T_X_notte_82_T4_1

T_X_notte_82_T4_2

T_X_notte_68_T4_1

Vettura T4 Comfort derivata da Uic-X 1968 di prima classe, con cuccette a 4 posti, carrelli MD-FD, carenatura ricostruita, scalette di origine, Livrea Xmpr, porte a battente e finestrini bloccati
Velocità massima 160 km/h

T_X_notte_68_T4_2

Vettura T4 Comfort derivata da Uic-X 1968 di prima classe, con cuccette a 4 posti, carrelli MD-FD, carenatura ricostruita, scalette di origine, Livrea Xmpr, porte ad espulsione automatica e finestrini bloccati
Velocità massima 160 km/h

T_X_notte_70_T4

Vettura T4 Comfort derivata da Uic-X 1970 di prima classe, con cuccette a 4 posti, carrelli MD-FD, carenatura ricostruita, scalette fisse, Livrea Xmpr, porte a battente e finestrini bloccati
Velocità massima 160 km/h

T_X_notte_75_T4

Vettura T4 Comfort derivata da Uic-X 1975 di prima classe, con cuccette a 4 posti, carrelli FIAT carenatura avvolgente, Livrea Xmpr, porte a battente e finestrini bloccati
Velocità massima 160 km/h

T_X_notte_79_T4

Vettura T4 Comfort derivata da Uic-X 1979 di prima classe, con cuccette a 4 posti, carrelli FIAT con smorzatori antiserpeggio, Livrea Xmpr, porte ad espulsione automatica e finestrini bloccati
Velocità massima 200 km/h

T_X_notte_82_T4_1

Vettura T4 Comfort derivata da Uic-X 1982 di prima classe, con cuccette a 4 posti, carrelli FIAT carenatura avvolgente, Livrea Xmpr, porte a battente e finestrini bloccati, tetto cannellato
Velocità massima 160 km/h

T_X_notte_79_T4

Vettura T4 Comfort derivata da Uic-X 1982 di prima classe, con cuccette a 4 posti, carrelli FIAT con smorzatori antiserpeggio, Livrea Xmpr, porte ad espulsione automatica e finestrini bloccati, tetto cannellato
Velocità massima 200 km/h

Note di funzionamento:

Tutte le vetture richiedono la MSTS bin che si può liberamente scaricare da questo [link](http://mstsbins.uktrainsim.com/data/MSTSPatch1.8.052113en.zip) (o successive):
<http://mstsbins.uktrainsim.com/data/MSTSPatch1.8.052113en.zip> (aggiornata al 06.11.2007)

I suoni:

il pacchetto contiene un set di suoni di Carlo Santucci, da me modificati per adattarli meglio a queste vetture:

T_Uic-X_CEP – per freni a ceppo, montati sulle cuccette 1968

T_Uic-X_FD – per freni a disco, montati su tutte le altre serie

Note di realizzazione dei rotabili:

Modelli 3D: Andrea De Berti

Textures: Andrea De Berti

Settaggio veicoli: Andrea De Berti

Materiale Fotografico: Andrea De Berti – Ernesto Imperato

Suoni: Carlo Santucci, con modifiche di Andrea De Berti

Viste interne: Fabrizio Caramazza

Un ringraziamento particolare va di diritto a:

- Carlo Santucci per l'autorizzazione di utilizzo e modifica dei suoi suoni;
- Fabrizio Caramazza per le bellissime viste interne;
- Davide "Escity" per la solita opera di informazione sulle vetture delle FS;
- Rossano Privitera, Augusto del Bufalo, Riccardo Gennari, Alessandro Sposito per alcuni pezzi di textures e 3d;
- Ernesto Imperato per parte del materiale fotografico;
- Il forum di Trainsimhobby per le numerose indicazioni e per il supporto ricevuto.

Cenni storici, informazioni tecniche e tante nozioni sono state procurate con alcune pubblicazioni dedicate alle carrozze passeggeri delle FS e da dati ricercati sul web per integrazione. Il pacchetto è stato realizzato per quanto possibile afferente alle vere carrozze per le proprietà tecniche. Eventuali errori sono sicuramente non voluti e dovuti all'enorme difficoltà a ricercarne tutti i tipi.

La sola ricerca storica delle informazioni è durata svariati giorni, mentre le foto sono tutte raccolte da vetture reali dal 2007 al 2012. Le marcature sono veritiere a seconda della serie e delle caratteristiche di ognuna.

Per informazioni e altro contattateci ai seguenti indirizzi e-mail:

andrea.trea@libero.it

trea2008@trainsimhobby.com

oppure mi trovate sui forum di trainsimhobby e di trenomania ai nickname :

Trea2008 o Trea2006.

Nei limiti del possibile vi risponderò al più presto.

Note di pubblicazione:

Il pacchetto dei rotabili viene pubblicato, in fase iniziale nei siti:

www.trainsimhobby.it

www.trenomania.it

Eventuali pubblicazioni su altri siti del pacchetto o anche ogni singola parte di esso vanno richieste esclusivamente all'autore.

I files attinenti ai suoni sono di proprietà del relativo autore, che possiede ogni diritto su di essi. Non è possibile pertanto modificare, pubblicare, replicare questi files su altri rotabili se non con autorizzazione da parte dello stesso:

per i suoni: Carlosanit@yahoo.it

Il pacchetto va semplicemente installato mediante il file EXE.

Automaticamente vi verranno installate tutte le vetture ed i suoni.

L'esecuzione del file EXE automaticamente asserisce al rispetto della licenza di installazione sotto riportata.

Non ci si accollano responsabilità del mancato funzionamento, o di danni provocati al PC da questi files.

Questo lavoro è pubblicato in regime di copyright. Sono possibili tutte le modifiche, senza autorizzazione, a patto che queste siano esclusivamente ad uso personale; le stesse modifiche non possono però essere pubblicate in siti internet: eventuali diffusioni di queste modifiche via mail, link, server, sul forum **devono essere autorizzate dall'autore del 3D originale, non da eventuali repainters.**

Il pacchetto non è utilizzabile a scopi lucrativi se non con l'avallo dell'autore su autorizzazione scritta.

I repaints possono essere richiesti solo mediante mail all'autore del 3d che li deve visionare in anteprima e convalidare prima di pubblicarli, sugli indirizzi sopra riportati. L'autorizzazione si riterrà valida solo se riceverà l'avallo (via mail sempre). Non sono tollerate pubblicazioni con riserva nel caso l'autore non da risposta a mail di autorizzazione.

I repaint verranno autorizzati solo dopo la realizzazione di tutti e 5 i volumi di carrozze previsti purchè si tratti di materiale non già realizzato (esemplari inediti o non conosciuti al momento della realizzazione di questo pack)
Eventuali doppiopioni devono essere concordati con il sottoscritto, mi prenderò il tempo di perseguire tutte quelle pubblicazioni che non seguono queste regole, facendole rimuovere senza preavviso.

Tutti i files contenuti nel pack, compreso il presente README (che non può essere modificato), ad esclusione dei files dei suoni sono di proprietà dell'autore.

Non è permessa in nessun modo la divulgazione a scopo di lucro, né una pubblicazione su siti non citati nell'elenco sopra riportato.

E' altresì vietato a norma di legge caricare su servers tutti i files o anche parte di essi senza regolare autorizzazione, sia del pacchetto originale che una lavorazione nella quale siano presenti modifiche

non accordate dall'autore. Questo pack e tutto ciò che vi è contenuto non è iscrivibile in CD\DVD od altri supporti informatici adibiti a vendita e/o noleggio. Anche su siti come e-bay.

Grazie della collaborazione.

Dicembre 2012 - Andrea De Berti

Screens di alcuni rotabili realizzati:

