Andrea De Berti – Damiano Piovanelli
in collaborazione con Augusto Del Bufalo – Emanuele Ferrari – Riccardo Gennari

Presentano:

FS MD pack



Introduzione

Descrivere quello che può essere questo pacchetto di vetture è molto complicato; questo perchè contiene di fatto tante sfaccettature che per chi l'ha costruito sono come un caro ricordo.
Per gioco e per il fatto che nell'ottimo pack di MDVC-MDVE di Mr.Rokko mancava la pilota passante, denominata la "castrata", ho cominciato a costruire la prima carrozza di questo pacchetto: proprio lei, la castrata. Realizzata in un primo momento nelle due versioni xmpr e mdvc è stata provata e giocata ma poi subito messa da parte in quanto non aveva senso pubblicare solo quella vettura. Il vecchio modello delle MDVC per quanto fatto bene risale a qualche anno fa e per forza di cose non può corrispondere con il nuovo. Ecco appunto la decisione di realizzare un pack completo.
La fase di ricerca è stata veramente divertente. Si è trattato di sfogliare centinaia di foto nel web e trovare tutte le vetture. Sono davvero tante, non ho realizzato quelle varianti che differiscono solo per i colori dei sedili. Ho individuato tutto quello che poteva essere utile e trovandomi tutti i giorni a contatto con queste vetture è stata una bella soddisfazione, particolare dopo particolare, creare un grande archivio fotografico. L'unica parte dove non ho potuto fare un granchè sono le livree pubblicitarie. In questo ho ricevuto l'aiuto di validissime persone che con tanta passione hanno cercato, trovato e fotografato il materiale mancante.
Comprendendo l'importanza del pack, in quanto non è più necessario scaricare tutti i svariati pacchetti presenti ora nel web ma un solo link, ho pensato di arricchire questo readme di tutto ciò che è concerne alle carrozze vere e simulate.
buona lettura!!

Cenni storici – tipi di vetture

Carrozze tipo MDVC

Nel 1980 le Ferrovie dello Stato si trovavano ad avere in circolazione numerosi veicoli nuovi per le tratte lunghe e internazionali, mentre i servizi interni a media distanza venivano svolti con veicoli obsoleti e poco affidabili o con treni pensati per altri tipi di servizio.
Per completare l'operazione di rinnovamento le FS ordinarono quindi una nuova famiglia di carrozze, denominata "Medie Distanze": negli anni successivi ne furono create due versioni, molto simili se non nel posizionamento dei vestiboli e degli impianti.
La MDVC è la prima versione realizzata: il nome significa Medie Distanze Vestiboli Centrali, anche se sarebbe più corretto definirli paracentrali.



Una carrozza MDVC. foto Ernesto Imperato

Studiate appositamente per le tratte Interregionali ad alta affluenza di pendolari, sono mezzi tecnicamente non innovativi ma di grandissimo successo: lo dimostra il fatto che ancora oggi, a più di 20 anni dalla loro introduzione, sono il "cavallo da lavoro" delle ferrovie italiane.
La cassa nasce dall'esperienza maturata sulle grandi carrozze internazionali degli anni '70 (Eurofima e Gran-Comfort), ed è in lamiera in acciaio al rame ad alta resistenza, con nervature strutturali lungo tutta la copertura. Gli interni mostrano un notevole utilizzo di laminati plastici sia estetici che strutturali, che danno un'eccezionale leggerezza alla carrozza. Nonostante le porte servoassistite siano piuttosto ristrette (soli 1200 mm di ampiezza del vano utile), l'ampio vestibolo permette un incarrozzamento relativamente rapido. Le porte sono dotate di un sistema di sbloccaggio per permetterne l'apertura manuale anche in caso di guasto alla pressurizzazione dell'impianto pneumatico.
Le MDVC avevano originariamente due toilette alle estremità, ora ridotte ad una a causa della necessità di far posto all'impianto di climatizzazione.
Queste carrozze sono dotate di sedili (due tipi diversi - quello più vecchio è ora in fase di sostituzione) in disposizione vis-a-vis, con struttura tubolare in acciaio, che fanno ampio uso di cuscini in poliuretano schiumato pellato e autoestinguente. Si tratta di sedute molto ergonomiche, con morbidi braccioli fissi e poggiatesta con origliere. Nonostante ciò, il colore nero dei cuscini le rende poco igieniche e impedisce una rapida identificazione delle cuscinerie da lavare o sostituire.

Le MDVC esistono in tre versioni:
- semipilota, a loro volta specializzate per l'utilizzo con mezzi diesel ed elettrici, e dotate o meno di musetto aerodinamico
- rimorchiate di seconda classe, che rappresentano la parte più numerosa della produzione
- rimorchiate miste di prima e seconda classe.

Sulla fine degli anni '90 la maggior parte della flotta ha perso la caratteristica livrea bianco greggio-arancio-viola, simile a quella originale delle Due Piani, per passare alla livrea XMPR, anche se con schemi di applicazione diversi tra i vari gruppi di veicoli ripellicolati. Molte MDVC sono state inoltre riqualificate con l'aggiunta di climatizzatore e audiodiffusione. Con il declassamento di parte della flotta al servizio regionale, è sempre più frequente vederle in accoppiamenti insoliti insieme alle vecchie UIC-X acquisite dalla Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia.

Attualmente molte unità stanno ricevendo vari tipi di restyling molto disordinatamente, sia nei sedili che nel climatizzatore (talvolta sull'imperiale), sia nelle pareti interne.



Una carrozza pilota TE, livrea navetta. Foto tobias b. köhler
www.railfaneurope.net

Carrozze tipo MDVE

Negli anni '80 era in corso di conclusione anche la progettazione delle carrozze MDVC, per cui si decise la costruzione di una versione modificata di queste ultime basata su un telaio molto simile per limitare i costi.
Molto simili anche negli allestimenti alle "cugine" MDVC, sono state costruite con una suddivisione in due zone, effettuata tramite pannelli trasversali in cristallo stratificato da 10 mm, per separare l'area fumatori dall'area non fumatori. Con l'estensione a tutti i treni del divieto di fumo a bordo, i tramezzi sono stati rimossi e ora le carrozze sono a salone unico.
La principale differenza tra le due carrozze sta nella posizione dei vestiboli: il nome stesso MDVE significa Medie Distanze Vestiboli Estremi, visto che le porte di accesso di questi mezzi si trovano in posizione molto decentrata, tanto che i vestiboli di accesso coincidono con quelli di interconnessione tra le carrozze.
Le porte di accesso molto strette, ad anta singola da 750 mm, sono uno dei limiti principali di questi mezzi versatili ed efficienti, Le porte sono dotate di sbloccaggio manuale, per aprirle in caso di guasti o di depressurizzazione del cilindro pneumatico.
Dotate originariamente di due toilette sul vestibolo di salita/interconnessione (ora ridotte ad una a causa dell'aggiunta dell'impianto di climatizzazione), possono trasportare 84 passeggeri in seconda classe o 64 in prima, disposti in configurazione vis-a-vis. I sedili in tubolare in acciaio con cuscini poliuretanici con finitura autoestinguente sono gli stessi della prima serie delle MDVC, da cui si differenziano solo per il colore della tela di copertura dello schienale.
Delle MDVE sono state prodotte solo versioni rimorchiate, da usarsi accoppiate alle semipilota delle MDVC.
Anche in questo caso la flotta è stata ripellicolata durante l'operazione di restyling secondo i nuovi colori societari della livrea XMPR, perdendo l'originale colorazione bianco greggio-rosso-arancio.

Alcune MDVE sono state revampizzate e hanno ricevuto il nuovo climatizzatore: sono distinguibili dalla canalina centrale sul cielo della carrozza e per il blocco dei finestrini, alcuni dei quali sono comunque apribili in caso di emergenza con la chiave quadra d'ordinanza in dotazione al personale

Carrozze speciali

Oltre alle carrozze in normale dotazione, in fase di progettazione sono state costruite alcune varianti delle MDVE utilizzate per scopi particolari ma anche in normale esercizio.

Treno mostre

Realizzato in sole due unità e accoppiate a varie carrozze tipo gran comfort, questo treno veniva sfruttato per mostre itineranti e conferenze; poi, dal 1999 in poi come treno verde di lega ambiente. Ogni anno questo treno percorre la penisola organizzando dei convegni ed una mostra all'interno del convoglio, Viene pellicolato diversamente ogni anno.

Carrozza INOX

Si tratta di un unico esemplare, ed ha la caratteristica di avere le fiancate in acciaio inox rinforzate da cannellatura. Prevista inizialmente in livrea dedicata al CNR e di prima classe, oggi viaggia in livrea xmpr e in seconda classe. è riconoscibile dal fatto che la cannellatura sulle fiancate ha letteralmente sfasciato la nuova pellicola. Viaggia nei dintorni di Roma.

Sleeperette

Si tratta di un piccolo gruppo di carrozze MDVE con diversa destinazione di esercizio, ovvero in composizione ai treni notturni. Erano dotate, oltre alle due ritirate, di due lavabi a se stanti e di sedili reclinabili disposti a Pullmann. Nonostante venissero normalmente utilizzate, per il fatto che erano ad unico salone hanno favorito il "non-comfort" sia per i furti ai viaggiatori che per la mancanza di privacy. Sono state così riclassificate in normali carrozze a media percorrenza ma ancora con gli interni originari, cosa che le rendeva molto ambite dai viaggiatori. Con l'arrivo di Trenitalia sono stati demoliti gli interni d'origine in luogo dei classici. Le si distingue dal fatto che i sedili hanno la fodera completamente verde, le bagagliere sono rinforzate e mantengono i due lavabi alle estremità.

Pubblicitarie

E' una tendenza nata a cavallo tra gli anni '90 e i giorni nostri. Un certo numero di vetture MDVC, MDVE e pilote sono state pellicolate con svariati loghi pubblicitari e usate come normali carrozze. Sono frequenti nelle regioni Lombardia, Emilia Romagna e Trentino-Alto Adige.



Carrozza mostre. foto Ernesto Imperato.

Dati tecnici:

Anni di progettazione: MDVC - 1978
MDVE - 1980
Anni di costruzione: MDVC - 1979-1989
MDVE - 1982-1985
Anni di esercizio: MDVC - 1981 - oggi
MDVE - 1983 - oggi
Quantità prodotta: 210 semipilota, 853 di seconda classe MDVC, 250 miste MDVC
731 di seconda classe MDVE, 250 di prima classe MDVE
Dimensioni: 26.400 x 2.825 x 3.965 mm
Capacità: MDVC 82 posti di seconda classe (60 sulle semipilota), oppure 28 di prima + 44 di seconda
MDVE 84 posti di seconda classe, oppure 64 di prima classe
Distanza dal Piano del ferro: 1100 mm
Interperno: 9.000 mm
Passo dei carrelli: 2.400 mm
Massa vuoto: 36000 kg
Diametro ruote motrici: 960 mm
Velocità max omologata: 160 km/h

Contenuto del pacchetto:

Il pacchetto contiene svariati rotabili suddivisibili in varie livree e varie funzioni (rimorchiate e pilote)
(_p) - vettura semipilota di testa convoglio (reversibile)
(_pc)- vettura semipilota di coda convoglio (reversibile)
(_L) - vettura semipilota con luci di coda



FS_MDVC_2cl_xmpr
FS_MDVC_2cl_xmpr_L (con luci di coda)
Vettura Medie Distanze a vestiboli centrali (MDVC) – Livrea xmpr – seconda classe
Interni classici rifoderati in xmpr
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti



FS_MDVC_2cl_xmpr_R
Vettura Medie Distanze a vestiboli centrali (MDVC) – Livrea xmpr – seconda classe
Interni revamp e condizionatori sull'imperiale
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti – Luca Ciavarella



FS_MDVC_1-2cl_xmpr
Vettura Medie Distanze a vestiboli centrali (MDVC) – Livrea xmpr – Mista di prima e seconda classe
Interni classici rifoderati in xmpr
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti – Ernesto Imperato



FS_MDVC_1-2cl_xmpr_R
Vettura Medie Distanze a vestiboli centrali (MDVC) – Livrea xmpr – Mista di prima e seconda classe
Interni revamp e condizionatori sull'imperiale
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti – Ernesto Imperato – Luca Ciavarella



FS_MDVC_1cl_xmpr_R
Vettura Medie Distanze a vestiboli centrali (MDVC) – Livrea xmpr – prima classe
Interni revamp e condizionatori sull'imperiale
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti – Ernesto Imperato – Luca Ciavarella



FS_MDVC_2cl_MD
Vettura Medie Distanze a vestiboli centrali (MDVC) – Livrea navetta – seconda classe
Interni tradizionali
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti





FS_MDVC_1-2cl_MD_1
FS_MDVC_1-2cl_MD_2
Vetture Medie Distanze a vestiboli centrali (MDVC) – Livrea navetta – Mista di prima e seconda classe
Interni tradizionali
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti



FS_MDVE_2cl_xmpr
FS_MDVE_2cl_xmpr_L (con luci di coda)
Vettura Medie Distanze a vestiboli esterni (MDVE) – Livrea xmpr – seconda classe
Interni tradizionali rifoderati in xmpr
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti



FS_MDVE_2cl_xmpr_R
Vettura Medie Distanze a vestiboli esterni (MDVE) – Livrea xmpr – seconda classe
Interni revamp
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Luca Ciavarella - Andrea De Berti



FS_MDVE_1cl_xmpr
FS_MDVE_1cl_xmprB
Vetture Medie Distanze a vestiboli esterni (MDVE) – Livrea xmpr – prima classe
Interni tradizionali rifoderati in xmpr (2 versioni)
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti



FS_MDVE_1cl_old
Vetture Medie Distanze a vestiboli esterni (MDVE) – Livrea old – prima classe
Interni tradizionali
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti



FS_MDVE_2cl_old
Vetture Medie Distanze a vestiboli esterni (MDVE) – Livrea old – seconda classe
Interni tradizionali
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti



FS_MDVE_1cl_xmpr_PV
Vetture Medie Distanze a vestiboli esterni (MDVE) – Livrea xmpr – prima classe
Interni tradizionali rifoderati in xmpr. Dotati di pannelli fotovoltaici “PV Train”
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti – Ernesto Imperato



FS_MDVE_inox_CNR
Vetture Medie Distanze a vestiboli esterni (MDVE) –prima classe
Interni tradizionali. Vettura sperimentale con fiancate in acciaio INOX. Livrea CNR.
Modelo 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: trovate in rete



FS_MDVE_inox_xmpr
Vetture Medie Distanze a vestiboli esterni (MDVE) – livrea xmpr – seconda classe
Interni tradizionali rifoderati in xmpr. Vettura sperimentale con fiancate in acciaio INOX.
Modelo 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti – Damiano Lauro



FS_MDVE_mostre_old
Vetture Medie Distanze a vestiboli esterni (MDVE) – livrea Conferenze old
Vettura Treno Conferenze.
Modelo 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Riccardo Gennari



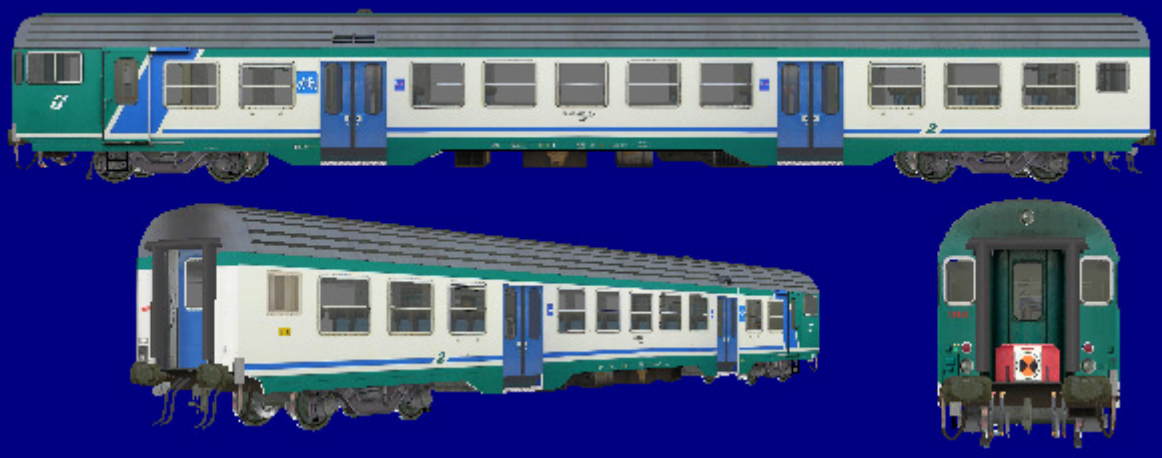
FS_MD_sleeperette_old
Vetture Medie Distanze a vestiboli esterni (MDVE) – livrea sleeperette
Vettura Sleeperette con interni originali
Modelo 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Giuseppe Masieri



FS_MD_sleeperette_xmpr
Vetture Medie Distanze a vestiboli esterni (MDVE) – livrea xmpr – seconda classe
Vettura ex Sleeperette con interni modificati xmpr
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti



FS_MDVE_mostre_xmpr_1
FS_MDVE_mostre_xmpr_2
Vetture Medie Distanze a vestiboli esterni (MDVE) – livree Conferenze xmpr
Vetture Treno Mostre.
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Mauro Rastello



FS_MD_castrata_xmpr_p
FS_MD_castrata_xmpr_pc
Pilota Medie Distanze "castrata"– Livrea xmpr –seconda classe
Interni tradizionali rifoderati in xmpr. atte al telecomando di locomotori elettrici (di testa e di coda).
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti



FS_MD_castrata_MD_p
FS_MD_castrata_MD_pc
Pilota Medie Distanze "castrata"– Livrea navetta –seconda classe
Interni tradizionali. atte al telecomando di locomotori elettrici (di testa e di coda).
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti



FS_MD_mazingaTE_xmpr_p
FS_MD_mazingaTE_xmpr_pc
Pilota Medie Distanze "mazinga"– Livrea xmpr –seconda classe
Interni tradizionali rifoderati in xmpr. atte al telecomando di locomotori elettrici (di testa e di coda).
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti



FS_MD_mazingaTD_xmpr_p
FS_MD_mazingaTD_xmpr_pc
Pilota Medie Distanze "mazinga"– Livrea xmpr – seconda classe
Interni tradizionali rifoderati in xmpr. atte al telecomando di locomotori diesel (di testa e di coda).
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti



FS_MD_mazinga_bar_p
FS_MD_mazinga_bar_pc
FS_MD_mazinga_exbar_p
FS_MD_mazinga_exbar_pc
Pilota Medie Distanze "mazinga"– Livrea xmpr – seconda classe
Interni tradizionali rifoderati in xmpr. atte al telecomando di locomotori elettrici.
Dotate di comparto BAR ed ex comparto BAR (rimosso successivamente) - (di testa e di coda)
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti – Ernesto Imperato



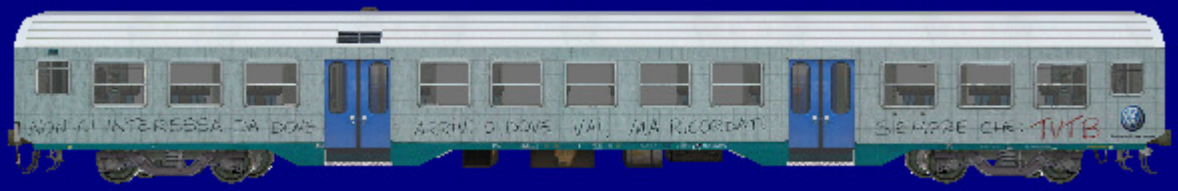
FS_MD_mazingaTD_MD_p
FS_MD_mazingaTD_MD_pc
Pilota Medie Distanze "mazinga"– Livrea navetta – seconda classe
Interni tradizionali. atte al telecomando di locomotori diesel. (di testa e di coda)
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti



FS_MD_mazingaTE_MD_p
FS_MD_mazingaTE_MD_pc
Pilota Medie Distanze "mazinga"– Livrea navetta – seconda classe
Interni tradizionali. atte al telecomando di locomotori elettrici. (di testa e di coda)
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Andrea De Berti



FS_MDVE_TA
Vetture Medie Distanze a vestiboli esterni (MDVC) – seconda classe
livrea pubblicitaria "Treno Amico"
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Emanuele Ferrari
foto: Emanuele Ferrari



FS_MDVC_TVTB
Vetture Medie Distanze a vestiboli esterni (MDVC) – seconda classe
livrea pubblicitaria "TVTB"
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Damiano Piovanelli
foto: Mattia Gazzato



FS_MDVC_biblioteca
Vetture Medie Distanze a vestiboli esterni (MDVC) – seconda classe
livrea pubblicitaria "Biblioteca delle lingue"
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Damiano Piovanelli
foto: Massimo Seghi



FS_MD_mazingaTE_corriere_p
FS_MD_mazingaTE_corriere_pc
Pilota Medie Distanze "mazinga"– seconda classe – Livrea pubblicitaria "Corriere della Sera"
atte al telecomando di locomotori elettrici. (di testa e di coda)
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Andrea De Berti
foto: Francesco Vita



FS_MD_castrata_castelli_p
FS_MD_castrata_castelli_pc
Pilota Medie Distanze "castrata"– seconda classe – livrea pubblicitaria "Città dei castelli"
atte al telecomando di locomotori elettrici (di testa e di coda).
Modello 3D: Andrea De Berti textures: Damiano Piovanelli
foto: Andrea De Berti

Note di funzionamento:

Tutte le vetture, sia ENG che WAG hanno impostate le porte apribili in TS, per cui richiedono la MSTS bin che si può liberamente scaricare da questo link (o successive):
http://mstsbin.uktrainsim.com/data/MSTSPatch1.8.052113en.zip (aggiornata al 06.11.2007)

Inoltre, visto che i sound lo richiedono, occorre aver installata nella trainset la cartella del Suono Italiano di Vittorio dell'Aquila che si scarica da questo link:
http://www.trenomania.it/trainsimulator/file/patceutility/downloadguideutili.asp?ID=190

Note di realizzazione dei rotabili:

Modello 3D delle vetture:	Andrea De Berti
Modello 3D dei carrelli:	Augusto Del Bufalo
Vista interna:	Andrea De Berti
Textures vetture:	Andrea De Berti
Textures Pubblicitarie:	Damiano Piovanelli - Emanuele Ferrari – Andrea De Berti
Settaggio veicoli:	Riccardo Gennari – Andrea De Berti
Materiale Fotografico:	Andrea De Berti - Massimo Seghi - Luca Ciavarella – Emanuele Ferrari - Ernesto Imperato - Giuseppe Masieri – Mattia Gazzato – Riccardo Gennari – Francesco Vita
Suoni:	Carlo Santucci – Damiano Piovanelli
Cabine:	Emanuele Ferrari - Mauro Ciociola

Un ringraziamento particolare va di diritto a:
- Damiano Piovanelli per le numerose vetture in livrea pubblicitaria da lui realizzate e per aver settato i nuovi suoni;
- Emanuele Ferrari per la vettura MDVE pubblicitaria e per avere realizzato ad HOC la nuova cabina per la castrata;
- Mauro Ciociola, per avermi autorizzato ad usare qualche "pezzo" di texture pubblicitaria, e per avermi concesso una lieve modifica alle sue cabine delle pilote MD (TE e TD)
- Francesco Vita per avere realizzato alcune foto;
- Riccardo Gennari per avere settato luci e files ENG/WAG
- Augusto Del Bufalo per lo splendido 3D dei carrelli e delle ruote
- Ernesto Imperato per avermi permesso di utilizzare le sue numerose foto da www.trenomania.it
- Mikecento, Massimo Seghi, Simone Pace, Luca Ciavarella, Fabio Miotto, Alessio Fravola, Ignazio Zito, Maurizio Carnemolla, Massimo Moroni, Christian Cicognani, Manlio Giordano, e Paolo Damiano
  per il grande sostegno che mi hanno dato.

Per informazioni e altro contattateci ai seguenti indirizzi e-mail:
andrea.trea@libero.it
trea2008@trainsimhobby.com

piotiz@alice.it
e414@trainsimhobby.com

oppure ci trovate sui forum di trainsimhobby, di trenomania e di Trainsimitalia, ai nickname : Trea2008, e414, trea2006.
Nei limiti del possibile vi risponderemo 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 alla cabina e ai suoni sono di proprietà dei relativi autori, che possiedono ogni diritto su di essi. Non è possibile pertanto modificare, pubblicare, replicare questi files su altri rotabili se non con autorizzazione da parte degli autori:

per i suoni: carlosanit@yahoo.it
per la cabine: stilmayo@libero.it – manu.c2@libero.it

Il pacchetto va semplicemente installato mediante il file EXE.
Automaticamente vi verranno installate le vetture sopra descritte. L'esecuzione del file EXE automaticamente assentisce 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, eventuali diffusioni di queste modifiche via mail, link, server, sul forum devono essere autorizzate dall'autore.
Il pacchetto non è utilizzabile a scopi lucrativi se non con l'avvallamento dell'autore su autorizzazione scritta. I repaints possono essere richiesti solo mediante mail all'autore, sull'indirizzo sopra riportato. L'autorizzazione si riterrà valida solo si riceverà l'avvallamento (via mail sempre).

Tutti i files contenuti nel pack, compreso il seguente README (che non può essere modificato), ad esclusione dei files delle cabine e dei suoni sono di proprietà dell'autore.
Non è permessa in nessun modo la divulgazione a scopo di lucro, ne' 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.

Luglio 2009
Andrea De Berti – Damiano Piovanelli



Una vettura pilota “Mazinga” TE. Isola della Scala – foto Fabio Miotto.



La vettura Inox ormai in xmpr. Tarquinia – foto Damiano Lauro