

Carrozze a vestibolo centrale, tipi 1947 e 1951 dette Corbellini (v. 3.0, dic. 2015)

Le tipo 1947

Le carrozze di tipo 1947 furono le prime progettate per essere utilizzate per servizi locali. Le caratteristiche principali erano il peso limitato (23 t contro le 35.5 di una Cz 36.000 centoporte) e la sistemazione dei passeggeri in due ambienti comunicanti per mezzo di un ampio vestibolo centrale. Le ordinazioni iniziarono nel 1947 e proseguirono per circa un decennio.



Serie origine	Serie dopo 1956	Serie UIC	Quantità	Anno (1)
CI 35.300-416 CI 35.450-754 CI 35.775-849	BI 35.300-416 BI 35.450-754 BI 35.775-849	5083 24-08 300-350 nBI (2) 5083 24-08 351-399 BI 5083 24-18 300-350 BI 5083 24-20 300-350 BI	497	1948-53
Cz 34.700-729		5083 29-20 000-024 B	30	1949
BCz 69.700-719	ABz/Bz 34.750-769 (3)	5083 28-08 400-419 B	20	1954-55
	Bz 34.900-969 (4)	5083 29-08 130-199 B	70	1958-59
	Bz 34.100-122 (ex 35.300-848)	5083 29-08 500-507 B 5083 29-08 598 e 599 B 5083 29-18 500-510 B 5083 29-20 500 e 501 B	23	1958
	(ex 35.300-848)	5083 29-08 508-512 B 5083 29-18 511-555 B	50	1970

(1) Anno di costruzione, l'anno di ordinazione è per tutte il 1947.

(2) Queste carrozze sono state attrezzate per il servizio navetta (marcate nBI)

(3) Passate prima alla serie ABz e poi dal 1959-60 alla serie Bz

(4) Dotate di sedili imbottiti e di quattro aereatori sul tetto

Queste carrozze si dividono in quattro serie oltre a quelle modificate per essere utilizzate con elettromotrici o treni navetta.

Le prime carrozze, ordinate nel 1947, furono costruite dal 1948 al 1953 per un totale di 497 unità immatricolate come CI 35.300, di terza classe a due assi e contemporaneamente ne furono costruite 30 unità a carrelli immatricolate come Cz 34.700-729 e destinate inizialmente per le linee della Sardegna.

Pochi anni dopo, nel 1954-55, furono costruite venti unità miste di seconda e terza classe immatricolate BCz 69.700-719 ed infine, in seguito alla abolizione della terza classe nel 1956, furono costruite 70 unità di seconda classe immatricolate Bz 34.900-969 che si distinguevano dalle precedenti per l'adozione dei sedili imbottiti a posto delle panche in legno e per la presenza di quattro aeratori sul tetto.

La modifica più importante che ha interessato queste carrozze riguarda trasformazione di 73 carrozze a due assi in carrozze a carrelli in due riprese, le prime 23 furono trasformate alla fine degli anni '50 e ricevettero la classificazione Bz 34.100-122 e le rimanenti 50 furono trasformate negli anni 70 ricevendo la marcatura unificata UIC.

La massa di queste carrozze oscilla tra le 23 t della versione a due assi, alle 32 t della versione a carrelli.

I carrelli sono del tipo A, AA, AA/m e ammettono velocità fino a 100 km/h mentre quelle a due assi sono limitate a 95 km/h.

Le tipo 1951

Nel 1951 in seguito ai buoni risultati delle prime CI 35.000 e Cz 34.700, fu deciso di puntare sulla soluzione del vestibolo centrale anche per il programma di ricostruzione delle vecchie carrozze a carrelli con cassa in legno dei tipi 1906 e 1910.



Queste ricostruzione erano state avviate dalla fine degli anni '20 con la costruzione della numerosa famiglia delle 36.000 note anche con il nome di *centoportate*, di cui le ultime unità venivano consegnate proprio negli anni '50.

Tra il 1951 e il 1954 furono ordinate 516 carrozze a vestibolo centrale costruite sui telai a carrelli, ripartite come nella tabella seguente.

Serie origine	Serie dopo 1956	Serie UIC	Quantità	Anno (1)
Cz 38.000-179 (2)	Bz 38.000-179	5083 28-18 000-175 B	180	1951 1952, 54
Cz 38.244-323	Bz 38.244-386	5083 29-08 000-067 B	124	1951
Cz 38.333-357	Bz 38.333-357	5083 29-08 085-099 B		1952
Cz 38.368-377	Bz 38.368-377	5083 29-18 000-017 B		1954
Cz 38.378-386	Bz 38.378-386			
BCz 69.100-201	Bz 38.400-486 (3)	5083 28-18 200-379 B	212	1951
BCz 69.212-233	Bz 38.493-603	5083 28-08 390-395 B		1952, 54
BCz 69.244-331	Bz 38.487-492	5083 38-08 200-207 AB		
	ABz 69.500-504	5083 38-08 500-504 AB	10	1958-59
	ABz 69.505-509	5083 38-18 500-504 AB		
	Bz 38.900-928 (4)	5083 21-18 100-127 B	29	1958-63

(1) Anno di costruzione, l'anno di ordinazione è per tutte il 1947.

(2) Queste carrozze sono state costruite su telai corti tipo 1906 ed hanno ai due estremi un modulo singolo e il relativo finestrino è di dimensioni ridotte.

(3) Passate alla serie Bz e poi 15 unità alla serie ABz.

(4) Ricavate da telai tipo 1910 allungati per ottenere due moduli in più.

L'aspetto generale di queste unità era abbastanza simile a quelle delle carrozze tipo 1947 ma vi erano alcune differenze anche estetiche.

A causa del telaio, le porte del vestibolo erano meno rientrate e in luogo dei tre gradini delle 1947, vi erano due soli gradini abbastanza ripidi. Le batterie erano ospitate sotto uno dei vestiboli e la cassa, più corta e priva delle vele laterali che chiudevano il soffietto intercomunicante, era priva

della cornice in basso. Le due porte erano maggiormente separate e in mezzo vi erano due maniglie per facilitare l'accesso.

Infine nella parte bassa si vedevano i tiranti di rinforzo dei telai originali.

La disposizione degli interni era la stessa delle tipo 1947 a eccezione delle unità costruite sui telai tipo 1906 (Cz 38.300-179) e le unità costruite su telai allungati (Bz 38.900-928).

Con la consegna delle ultime unità nel 1963 si concluse la costruzione di questo tipo di vetture.

Evidentemente le mutate condizioni ed esigenze dei passeggeri, resero necessaria la progettazione di nuovi tipi di carrozze e la serie costruita successivamente fu quella delle carrozze a piano ribassato.

Versioni contenute nel pacchetto

Il pacchetto contiene carrozze divise in tre periodi di ambientazione. Questi sono:

1. lo stato di origine fino al 1956, periodo in cui vigeva ancora la terza classe, i colori erano il castano e l'isabella per la fascia dei finestrini.
2. Lo stato dopo il 1956 con la livrea castano e isabella durata fino verso il 1970 e lo stato dopo il 1961 quando alcune carrozze ricevettero la livrea in solo castano. Naturalmente sopravvivevano carrozze in castano e isabella e i treni erano composti da carrozze con entrambe le livree.
3. Lo stato dopo il 1964 quando entrarono in servizio le prime carrozze tipo UIC-X che adottarono la livrea in grigio ardesia, molte carrozze in revisione furono ricolorate in questa livrea ed alcune ricevettero anche la marcatura UIC a dodici numeri. Ancora una volta sopravvivevano carrozze in castano, in castano e isabella e in grigio ardesia i treni erano composti anche da carrozze con le tre livree.

Nella tabella sotto sono schematizzate le livree che si sono succedute negli anni.

Livrea/anno	1947	1961	1964	1970	1974		1990
Castano e isabella							
Castano							
Grigio ardesia							

Primo periodo: dalla consegna alla soppressione della terza classe nel 1956.

Queste carrozze furono utilizzate in composizione ai treni accelerati, che fermavano a tutte le stazioni, e utilizzati dai viaggiatori per brevi spostamenti.

Era comune vederle in composizione con le carrozze tipo 1928, 1933e 1949, le centoporte, al traino di tutti i tipi di locomotive a vapore ed elettriche anche sulle linee principali.

Al 1956 erano in servizio oltre mille unità dei tipi 1947 e 1951 ed erano diffuse in quasi tutta la Penisola.

In questo primo periodo, del tipo 1947, furono consegnate le 497 vetture a due assi Ci 35.300, le 30 vetture a carrelli Cz 34.700 e le 20 vetture miste di seconda e terza classe BCz 69.700 che mantennero questa classificazione per due soli anni.



Illustrazione 1: Tipo 1947, Ci 35300 (1948-56), nel pack vi sono tre versioni di queste vetture: la versione in figura, una vettura di coda e una vettura di coda con luci (vedi paragrafo *Luci, testa e coda*).



Illustrazione 2: Tipo 1947, Cz 34.702 (1949-56)



Illustrazione 3: Tipo 1947, BCz 69.712 (1954-56) vetture miste con panche imbottite in seconda classe

Delle tipo 1951 furono consegnate le 180 unità costruite sui telai corti tipo 1906 classificate Cz 38.300, le 124 unità Cz 38.244 con telaio tipo 1910 e le 212 unità miste di seconda e terza classe BCz 69.100.



Illustrazione 4: Tipo 1951, Cz 38.110 (1951-56) vetture costruite su telai corti tipo 1906, nel pack vi sono due versioni di queste vetture: la versione in figura e una vettura di testa (vedi paragrafo *Luci, testa e coda*).



Illustrazione 5: Tipo 1951, Cz 38.244 (1951-56)



Illustrazione 6: Tipo 1951, BCz 69.100 (1951-56)

Alcune vetture furono attrezzate per effettuare treni navetta sulle linee Varesine, erano dotate di doppia condotta del freno e del citofono per comunicare con la locomotiva. Altre furono dotate di porte a libro pneumatiche e utilizzate sulla metro di Napoli in composizione bloccata, una carrozza semipilota e una rimorchiata, al traino di una E 624.

Secondo periodo: la decadenza della trazione a vapore, dal 1956 al 1964.

Dopo il 1956 fu abolita in tutta Europa la terza classe e tutte le carrozze furono trasformate in vetture di seconda classe. In realtà in alcuni casi scomparve la seconda classe ovvero molte carrozze di terza passarono alla seconda senza grandi modifiche.

Anche le nostre tipo 1947 e 1951 passarono alla classe superiore senza modifiche di rilievo, alcune ricevettero i sedili imbottiti ma la maggioranza rimase con le panche di legno. Ancora negli anni '80 vi erano carrozze con le panche in legno e una leggera imbottitura sul poggiatesta.

Alcune unità miste tipo 1947 divennero miste di prima e seconda classe per tre, quattro anni, poi furono tutte classificate come seconda classe. Le dieci unità miste tipo 1951 rimasero miste di prima e seconda classe fino agli anni '80.



Illustrazione 7: Tipo 1947, Bi 35300 (1956-70), nel pack vi sono tre versioni di queste vetture: la versione in figura, una vettura di coda e una vettura di coda con luci (vedi paragrafo Luci, testa e coda).



Illustrazione 8: Tipo 1947, Bz 34.900 (1958-70) consegnate nel 1958 e dotate di quattro aeratori sul tetto



Illustrazione 9: Tipo 1947, Bz 34.750 (1958-70) ex miste e dotate di quattro aeratori sul tetto

Tutte le vetture tipo 1951 costruite prima del 1956, con la soppressione della terza classe, furono trasformate in vetture di seconda classe. Nel 1958 furono consegnate 10 vetture miste di prima e seconda classe e per aumentare il numero di unità miste, 15 vetture che erano miste prima del 1956 ed erano state trasformate in seconda classe, furono trasformate nuovamente in miste di prima e seconda classe.



Illustrazione 10: Tipo 1951, Bz 38.100 (1956-70)



Illustrazione 11: Tipo 1951, Bz 38.244 (1956-70)



Illustrazione 12: Tipo 1951, ABz 69.500 (1956-70)

La livrea rimase bicolore in castano e isabella fino verso il 1961 quando per ridurre le scorte nei magazzini fu deciso di eliminare l'isabella e le carrozze sottoposte alla revisione periodica ricevettero la livrea in tutto castano. I treni cominciarono ad avere in composizione sia vetture con la colorazione in castano e isabella sia in tutto castano.

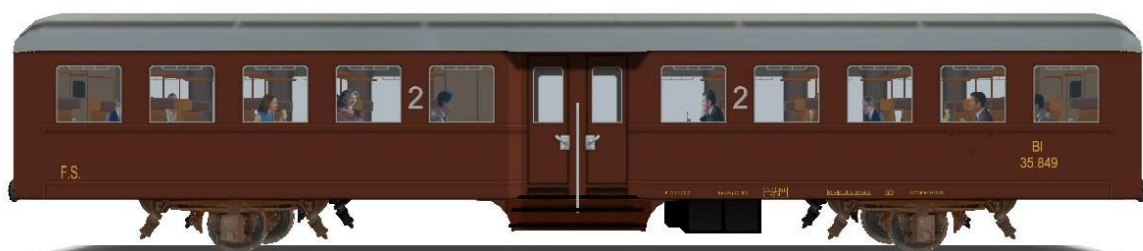


Illustrazione 13: Tipo 1947, Bi 35300 (1961-74)

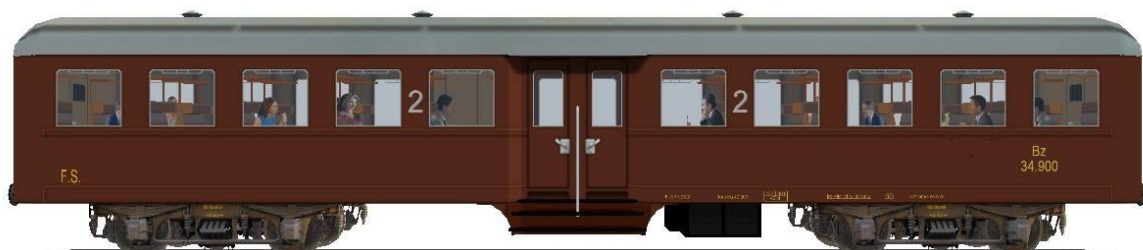


Illustrazione 14: Tipo 1947, Bz 34.900 (1961-74)



Illustrazione 15: Tipo 1951, Bz 38.100 (1961-74)



Illustrazione 16: Tipo 1951, Cz 38.800 (1961-74)



Illustrazione 17: Tipo 1951, ABz 69.500 (1961-74)

Terzo periodo: il grigio ardesia, dal 1964 al 1990.

Con l'entrata in servizio delle prime carrozze UIC-X, fu adottato lo schema con cassa in grigio ardesia che fu esteso anche alle carrozze esistenti in occasione delle revisioni e in poco più di dieci anni scomparve il castano.

Tutte le vetture tipo 1947 rimasero di seconda classe e progressivamente furono sostituite le panche in legno mentre su alcune vetture furono montati quattro aeratori sul tetto, due per ambinate.



Illustrazione 18: Tipo 1947, Bi 35300 (1964-90)



Illustrazione 19: Tipo 1947, Bz 34.900 (1964-90)



Illustrazione 20: Tipo 1947, Bz 34.750 (1964-90) con la classificazione UIC è diventata 50 83 28-08 418-3 B



Illustrazione 21: Tipo 1951, Bz 38.100 (1964-90)



Illustrazione 22: Tipo 1951, Bz 38.244 (1964-90) con la classificazione UIC è diventata 50 83 28-18 026-2 B



Illustrazione 23: Tipo 1951, Bz 38.414 (1964-90)



Illustrazione 24: Tipo 1951, Bz 69.550 (1964-90)

Luci, testa e coda

Alcune carrozze sono dotate di luci di coda di due tipi, il tipo fisso sulle carrozze in castano e isabella e luci lampeggianti sulle carrozze in grigio ardesia.

Fino a circa il 1964 i treni dovevano avere luci di coda rosse fisse accese solo di notte mentre in questa data furono introdotte le luci elettriche lampeggianti tenute sempre accese.

Negli anni '50 fu introdotta anche la tabella a strisce rosse di fine treno.



Illustrazione 25: Carrozza di testa, ha l'intercomunicante chiuso per essere agganciata dietro alla locomotiva o ad un veicolo privo di intercomunicante



Illustrazione 26: Carrozza di coda, ha l'intercomunicante chiuso per poter agganciare posteriormente un veicolo privo di intercomunicante



Illustrazione 27: Carrozza di coda con luci spente di giorno e accese di notte, in uso fino al 1964.



Illustrazione 28: Carrozza di coda con luci lampeggianti sempre accese, in uso dal 1964.

Utilizzo e composizioni

Queste carrozze sono state utilizzate in tutta Italia generalmente in composizione a treni locali (ma non mancano le eccezioni) al traino di tutti i tipi di locomotive eccetto le E444. Alcune composizioni tipo sono riportate negli schemi successivi.



Treno diretto o accelerato del 1950-70, vel. Massima 80 km/h



Treno diretto o accelerato del 1950-70, vel. Massima 70 km/h



Treno diretto o accelerato del 1950-70, vel. Massima 80 km/h



Treno diretto o accelerato del 1950-70, vel. Massima 100 km/h



Treno diretto o accelerato del 1970-90, vel. Massima 80 km/h



Treno diretto o accelerato del 1970-90, vel. Massima 100 km/h



Treno diretto o accelerato del 1970-90, vel. Massima 100 km/h

Train Simulator Add-On
(for english version see below)
Original 3D model, engine e textures: Renzo Grassi

Questi rotabili sono stati ottimizzati per essere utilizzati sia con Train Simulator sia con Open Rails

Istruzioni:

dalla cartella principale di Train Simulator entrare nella cartella "Train".

Copiare la cartella contenuta nello zip in "Trainset" e creare un consist con l'activity editor di MSTTS.

N.B. tutti i file che compongono questo lavoro sono di proprietà dell'autore, non possono essere modificati in alcun modo senza autorizzazione scritta, sono freeware e non possono essere usati per scopi commerciali. Ogni repaint è ben accetto ma gradirei due righe per informazione. Grazie.

=====
=====
This model is optimized for Train Simulator and Open Rails.

Installation:

1. Unzip all in main Train Simulator folder, checking if Winzip has checked "Use folder names" box.
2. Use the editor to make a consist.

- Repainter notice: this model can be freely repainted, but the repainted version MUST give credit to the authors of this work, it can not be sold, and the author of the repaint must tell me of his work and of a site to download it.

- This model is freeware.

This means it can be redistributed, but only if not modified: no files can be deleted from this archive, and no files can be added to the archive without the author authorization. This file can not be sold on the internet, or via optical or magnetic storage devices, or in any other way: you can't make money from this file. The author can ask sites publishing this file, to remove it. "Theft" of this material (all the files in this archive) will not be tolerated.

Renzo Grassi, grassireno@yahoo.it