

## EN57 w Trainz – skrócona instrukcja obsługi

### 1. Ustawienie w sesji i opcje początkowe

Skład należy wstawić tak, aby ustawienie wagonu silnikowego odpowiadało rysunkowi:



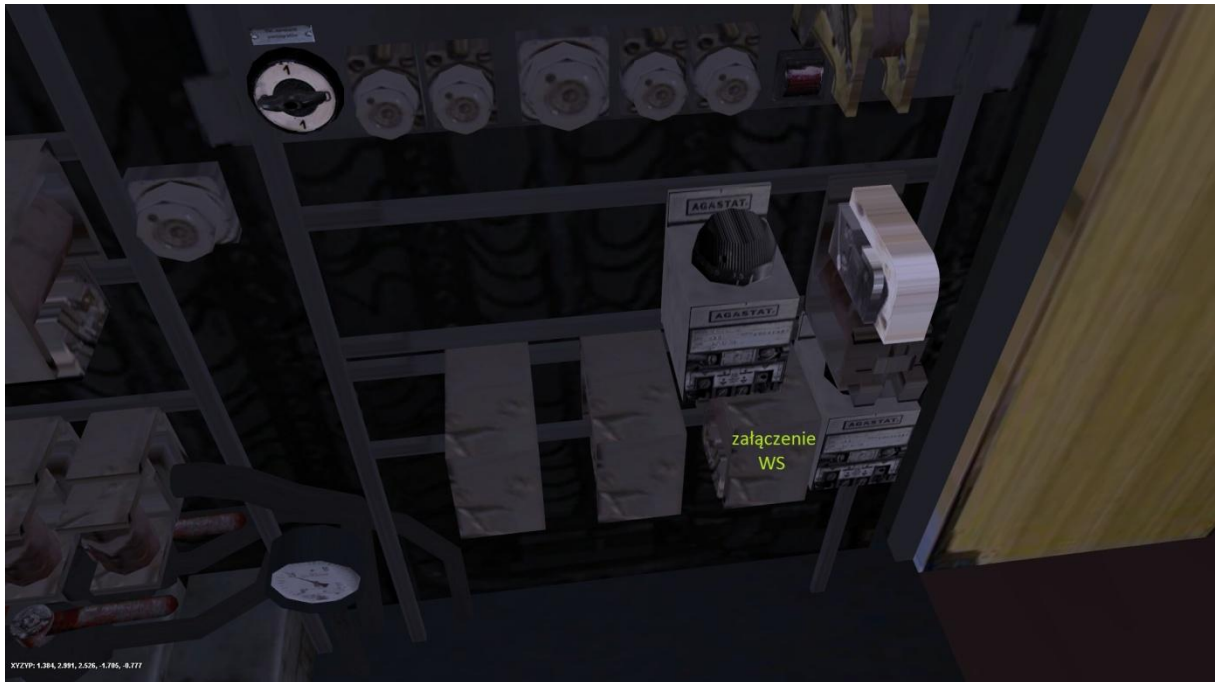
W przeciwnym wypadku zamienione będą pantografy. W opcjach początkowych wagonu silnikowego (tzn. właściwości pojazdu wywoływane z poziomu Geodety) można zmienić numer boczny, przygotować wagon do uruchamiania z kabiny (opcja „BAT+POW”, czyli załączone baterie i napełniony zbiornik pantografów), oraz przygotować skład do jazdy podczas opadów śniegu (opcja „dodatkowa izolacja boczników”). W opcjach początkowych wagonów rozrządzących można ustawić tablice kierunkowe (dowolny tekst) oraz rodzaj zgarniacza (duży/mały/brak).

W menu właściwości wagonów rozrządzących wywoływanym w trybie Maszynisty można otwierać i zamykać drzwi przedziału służbowego – jest to możliwe także z widoku kabinowego.

### 2. Uruchamianie składu i jazda

**Rożmieszczenie aparatury w szafie NN:**





XYZYP: 1.384, 2.891, 2.526, 1.195, 8.177



XYZYP: 1.618, 3.118, 2.526, 1.578, 8.168

1. Odcięcie termostatów
2. Rozrząd przetwornicy ośw.
3. Rozrząd sprężarki z tablicy
4. Odcięcie regulacji ciśnienia
5. Rozrząd sprężarki
6. Zwarcie PWR
7. Zwarcie AWR
8. Zwarcie PZN
9. Rozrząd WS centralny
10. Rozrząd przetwornicy gł.
11. Sprężarka pantografów
12. Baterie
13. Odblokowanie przekaźnika różnicowego
14. Przycisk rozruchowy przetwornicy
15. Przycisk uruchomienia sprężarki pantografów

Wszystkie przełączniki w kabinie maszynisty są czytelnie opisane na pulpicie, stąd brak obrazka w niniejszej instrukcji ;-)

**Uruchamianie składu – wariant skrócony (załączone baterie, oraz powietrze w zbiorniku pantografów):**

- 1) Kombinacją klawiszy Shift-n włożyć klucz nastawnika kierunkowego w gniazdo. Ta sama kombinacja umożliwia wyjęcie go, ale tylko, gdy nastawnik kierunkowy jest w pozycji „W”.
- 2) Załączyć podwójny wyłącznik „**ROZRZĄD**”
- 3) Podnieść pantografy
- 4) Załączyć wyłącznik szybki – powinna zgasnąć lampka WS.
- 5) Załączyć przetwornicę – przełącznik należy przytrzymać do pełnego uruchomienia przetwornicy, tj. aż zgaśnie lampka przetwornicy, a amperomierz NN wskaże ładowanie baterii. Przedwczesne puszczenie przełącznika spowoduje zadziałanie przekąźnika nadmiarowego przetwornicy i wyłączenie WS. Odblokowuje się go przełącznikiem „**Przetwornica gł. Wyłączona i odblokowana**”
- 6) Załączyć sprężarkę
- 7) Przetawić zawór hamulca w pozycję jazdy
- 8) Nastawnikiem kierunkowym wybrać kierunek jazdy.
- 9) Załączyć radiotelefon
- 10) Załączyć odpowiednie oświetlenie czoła. Załączenie oświetlenia manewrowego automatycznie ustawia priorytet składu na „3” oraz wygania wszystkich pasażerów.

Jeżeli skład jest „zimny” (nie załączone opcje początkowe), to przed wykonaniem powyższych czynności należy przejść do przedziału NN w wagonie silnikowym i przygotować skład do uruchomienia:

- 1) Załączyć baterie wyłącznikiem nożowym **(12)**. Zapali się lampka przekąźnika różnicowego i zadziała brzęczyk.
- 2) Odblokować przekąźnik różnicowy przyciskiem **(13)**
- 3) Załączyć przełącznik **(11)**
- 4) Uruchomić sprężarkę pantografów przyciskiem **(15)**
- 5) Po napełnieniu zbiornika pantografów i wyłączeniu się sprężarki pomocniczej wyłączyć przełącznik **(11)**.

*Kolejne kroki są opcjonalne, zbiornik pantografów jest na tyle szczelny, że dalsze uruchamianie można prowadzić po przejściu do kabiny wg instrukcji w poprzednim akapicie. W każdym razie, dla większego realizmu zaleca się je wykonać – tak kaže instrukcja do prawdziwego EN57.*

- 6) Wybrać żądany tryb sterowania pantografami
- 7) Podnieść pantografy (naciskając odpowiednie elektrozawory – zob. rysunek)
- 8) Załączyć WS (przetawiając ręcznie przekąźnik – zob. rysunek)
- 9) Załączyć przetwornicę – trzymając wciśnięty przycisk **(14)** nacisnąć spację na klawiaturze. Przycisk **(14)** musi być wciśnięty aż do pełnego rozruchu przetwornicy, tzn. aż do wskazania ładowania przez amperomierz NN. Zob. wyjaśnienie w pkt. 5) uruchamiania z kabiny.
- 10) Załączyć sprężarkę przy pomocy przełącznika **(3)**
- 11) Przejść do kabiny, załączyć rozrząd oraz utrwalić załączenie sprężarki przełącznikiem na pulpicie.
- 12) Przejść do szafy NN, wyłączyć przełącznik **(3)**, przełączając w ten sposób sterowanie sprężarką na pulpit.
- 13) Kontynuować uruchamianie z kabiny od punktu 7).

W celu zapalenia końcówek należy udać się do kabiny ostatniego wagonu i zapalić je z pulpitu, lub też we właściwościach tego wagonu ustawić światła w jeden z trybów automatycznych („darken” lub „full”).

Hamulec obsługujemy myszą lub klawiszami **A** - pozycja "w górę" (w stronę hamowania), **N** - pozycja "w dół". Lista pozycji:

- 1 - luzowanie EP
- 0 - jazda EP
- 1 - hamowanie EP
- 2 - luzowanie pneumatyczne (napełnianie PG)
- 3 - jazda
- 4 - hamowanie pneumatyczne
- 5 - hamowanie nagłe
- 6 - odcięcie

Sterowanie hamulcem EP działa tylko wtedy, gdy mamy wybrany kierunek. Dla ułatwienia, pozycja luzowania EP (-1) jest częściowo impulsowa, tzn. po wyluzowaniu skrypt przestawi nam kran w pozycję 0 (jazda).

Pozostała klawiszologia:

**Shift-I/I** - otwieranie/zamykanie drzwi lewych

**Shift-O/O** - otwieranie/zamykanie drzwi prawych

**w** - nastawnik + 1

**s** - nastawnik na 0

**x** - brzęczyk

**h** - syrena

**Spacja** – kasowanie czuwaka/SHP.

Ponadto działają wycieraczki, oświetlenie kabiny, oświetlenie pulpitu, oświetlenie przedziałów pasażerskich i oświetlenie tablicy kierunkowej.

Inne ciekawe funkcje:

- wagony posiadają zasymulowany zmieniacz siły hamowania EP w zależności od obciążenia (tj. ilości pasażerów)
- wagony silnikowe cierpią na słabą izolację boczników, wskutek czego podczas opadów śniegu nie zaleca się jazdy z bocznikowaniem, gdyż może będzie często wyrzucać przekaźnik różnicowy. W takim wypadku należy odbyć spacer do szafy i odblokować go przyciskiem **(13)**.
- losowy generator pasażerów - przy każdym otwarciu drzwi skrypt w każdym wagonie losuje liczbę wysiadających oraz wsiadających.
- w kabinie po załączeniu radia słychać losowe rozmowy znane z modelu ST43.
- nastawnik kierunkowy ma dwie pozycje dla jazdy do przodu, które odpowiadają dwóm nastawom przyspieszenia – NI dla wolnego rozruchu i NII dla szybkiego rozruchu.
- działa wyłącznik SHP w kabinie („semaforek”).

W paczce znajduje się również komenda maszynisty, która pozwala na uruchamianie/wyłączanie składu, sterowanie drzwiami, brzęczykiem, oświetleniem,

oraz wybór tablic kierunkowych z listy – lista zawarta jest w dodatku „EN57 tablice kierunkowe txt”.

#### **4. Autorzy**

Autorem tego pojazdu można by nazwać w zasadzie całe PTT – czyli jest to taka „praca zbiorowa pod redakcją” ☺. Model zawiera elementy od Thalysa, Sir-m'a (stary EN57 HDM), Bzyka, VCRDN, jak również wykonane przeze mnie. Pantografy są produkcji Qnia, wózki to VCRDN/Groch, zmodyfikowane przeze mnie w celu zredukowania świecenia obręczy. Tekstury bazują także na teksturach Grocha z modelu VCRDN. Radiotelefon oraz napędy wycieraczek w kabinie pochodzą od MarcinaST43. Uff, chyba nikogo nie pominąłem.

Miłej jazdy ☺