

COMPLESSO DI MEZZI LEGGERI

Ale501 - Le220 - Ale502

Aln501 - Ln220 - Aln502



MANUALE DI CONDOTTA

ATTENZIONE

Il seguente manuale è riadattato per l'utilizzo in Train Simulator 2012. Non utilizzare per l'apprendimento della reale guida del mezzo.

1. BM Unificato FS 93





LEGENDA

- | | |
|--|------------------------------------|
| 1. Chiudi Circuito Batteria | 14. Monitor diagnostico |
| 2. Apri Circuito Batteria | 15. Pannelli Segnalazioni Luminose |
| 3. Freno Moderabile | 16. Consenso Apertura Porte |
| 4. Freno Continuo | 17. Chiave BM |
| 5. Freno di Stazionamento | 18. Chiusura IR |
| 6. Fischio | 19. Apertura IR |
| 7. Leva marcia manuale (LCM) | 20. Pantografo |
| 8. Invertitore (LINV) | 21. Consenso Diesel |
| 9. Leva marcia automatica (LCA) | 22. Parking |
| 10. Leva selezione velocità desiderata (LCC) | 23. Fari |
| 11. Velocità impostata (* confermata) | 24. Luci Cabina |
| 12. Dinamometro | 25. Tergivetro |
| 13. Tachimetro | 26. Freno d'emergenza |

MAPPA TASTI

R Chiudi Circuito Batterie

SHIFT + R Apri Circuito Batterie

SHIFT + F Inserimento/Disinserimento chiave BM (NON UTILIZZABILE TRAMITE MOUSE)

SHIFT + T Consenso avviamento diesel (Versione diesel)

SHIFT + G Alza/Abbassa Pantografo (Versione elettrica)

Y Chiusura IR

SHIFT + Y Apertura IR

W Leva LINV – Aumenta

S Leva LINV - Diminuisce

Q Freno Continuo - Aumenta

E Freno Continuo - Diminuisce

N Freno Moderabile - Aumenta

M Freno Moderabile - Diminuisce

A Leva LCM - Aumenta

D Leva LCM - Diminuisce

I Leva LCC - Aumenta

K Leva LCC - Diminuisce

J Leva LCA - Aumenta

L Leva LCA - Diminuisce

H Conferma Velocità Impostata (NON UTILIZZABILE TRAMITE MOUSE)

SHIFT + P Parking

BACKSPACE Freno a Molla di stazionamento

C/SHIFT+C Accendi/Spengni Fanali (2 scatti)

SPAZIO - Fischio

V Tergivetro

X Luci Cabina

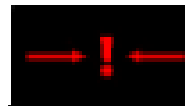
TAB SPAD (Richiedi autorizzazione passaggio con segnalamento via impedita)

T Carico/Scarico Passeggeri

2. Segnalazioni luminose del BM

PANNELLO SEGNALAZIONI SINISTRO

Avaria Generale



Carrello Frenato



Freno a Molla Inserito



PANNELLO SEGNALAZIONI DESTRO

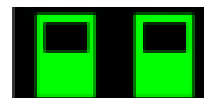
Fanali



Intervento Antipattinamento/Antislittante



Porte Chiuse



3. Operazioni per la messa in servizio

ACCENSIONE

-Chiusura circuito delle batterie **[R]**

-Inserimenti chiave di banco **[SHIFT + F]**

-Attendere 10 secondi che le batterie alimentino i sistemi e scompaia l'avviso di "Avaria Generale"

I monitor si accenderanno e si udirà un BIP

-Alzare pantografo (versione elettrica) **[SHIFT + G]**

-Dare il consenso avviamento diesel (versione diesel) **[SHIFT + T]**

Nel monitor diagnostico si illuminerà di verde le caselle relative al servizio attivato

-Chiudere IR **[Y]**

Nel monitor diagnostico si illuminerà di verde la casella IR e le caselle Trazione

Per lo spegnimento eseguire la sequenza al contario.

MARCIA MANUALE

Viene utilizzata per eseguire movimenti di manovra. Può essere utilizzata in alternativa alla marcia automatica per la normale condotta.

-Selezionare con la leva dell'invertitore la direzione desiderata **[W o S]**

-Spostare la leva LCM in avanti nel settore trazione **[A o D]**

Con la leva LCM nel settore trazione la velocità impostata viene automaticamente azzerata

Per la regolazione della velocità durante la marcia manuale del treno sarà necessario agire sulla leva LCM regolando la coppia erogata. Per la frenatura dinamica portare la leva indietro nel settore FE. A velocità inferiori ai 40Km/h utilizzare in coppia con il freno continuo.

**TENERE PRESENTE CHE IN QUESTO CASO IL RISPETTO
DELLA VELOCITA' MASSIMA E DEVOLUTO INTERAMENTE
AL MACCHINISTA**

MARCIA AUTOMATICA

Viene utilizzata per la normale condotta del treno.

- Selezionare con la leva dell'invertitore la direzione desiderata **[W o S]**

- Impostare con la leva LCC la velocità desiderata. **[I o K]**

- Una volta impostata riportare la leva LCC in posizione di neutro e confermare la velocità **[H]**

- Portare progressivamente la leva LCA a fondo corsa per autorizzare l'inizio del trazionamento **[J o L]**

Se durante la marcia la velocità del treno tendesse a superare la velocità massima impostata, la logica di comando e controllo diminuirà lo sforzo di trazione fino ad azzerarlo e se non bastasse, con velocità superiori a 35 Km/h, verrà comandata la frenatura dinamica fino al massimo sforzo possibile.

Quando la frenatura dinamica non sarà più necessaria la logica di comando e controllo ne comanderà la disinserzione e verrà reinserita la trazione fino ad un valore massimo dipendente dalla velocità e dalla posizione della leva LCA.

Qualora la frenatura dinamica sia insufficiente al mantenimento della velocità impostata utilizzare il freno continuo.

Mantenendo la leva LCA al di fuori del valore 0 sarà possibile, con la leva LCC, variare in qualsiasi momento il valore della velocità impostata.

La velocità di marcia verrà automaticamente adeguata.

Durante la marcia automatica è possibile frenare temporaneamente il convoglio utilizzando la leva LCM nel settore di frenatura. Quando la leva verrà riportata a 0 il sistema riporterà il treno alla velocità di marcia impostata.

QUALORA VENGA IMPOSTATA UNA VELOCITA' SUPERIORE A QUELLA IN ATTO, SARA' NECESSARIO CONFERMARE IL NUOVO VALORE. SE TALE OPERAZIONE NON VERRA' ESEGUITA ENTRO UN TEMPO PRESTABILITO VERRA' RIPRISTINATO IL VALORE (INFERIORE) ESISTENTE IN PRECEDENZA

RITORNO IN MARCIA MANUALE

- Portare la leva LCA a 0 **[J o L]**

- Portare la leva LCM nel settore trazione **[A o D]**

REGOLAZIONE VELOCITA' NEI RALLENTAMENTI

Utilizzare:

- La frenatura dinamica portando la leva LCM nel settore Frenatura
- Il freno continuo nel caso la sola frenatura dinamica non sia sufficiente

Ricordare che la frenatura dinamica è attiva solo sopra i 35Km/h oppure fino ad 10Km/h se utilizzata insieme al freno continuo.

REGOLAZIONE VELOCITA' PER LE FERMATE

Portare la leva di coppia utilizzata (LCM o LCA) a zero ed utilizzare il freno continuo

4. Dinamometro

La visualizzazione del valore di coppia impostato e del valore erogato avviene su un dinamometro a doppio indice.(rosso e bianco) situato sul BM

L'indice rosso indica:

- In marcia manuale lo sforzo richiesto secondo la posizione della leva LCM
- In marcia automatica lo sforzo richiesto con la leva LCA
- In frenatura dinamica il valore di coppia impostato con la leva LCM

L'indice bianco indica:

- La coppia realmente resa in marcia o in frenatura dinamica



5. Antislittante / Antipattinante

TRAZIONE

L'accensione della segnalazione "Intervento Antislittante/Antipattinante" indica che la coppia richiesta è superiore a quella che può essere erogata rispetto alle condizioni di aderenza ruota/rotaia.

In questo caso la logica di comando interverrà sulla sabbiera per cercare di ripristinare l'aderenza.



In condizioni critiche di aderenza diminuire lo sforzo di trazione richiesto in modo da aiutare il sistema a ripristinare le condizioni di aderenza ideali e consentire lo spegnimento della segnalazione.

Successivamente riportare lentamente la coppia richiesta al livello desiderato.

FRENATURA

La segnalazione "Intervento Antislittante/Antipattinante" si attiva anche per segnalare il pattinamento della locomotiva. Con la frenatura elettrica diminuire il valore di frenata richiesto per aiutare la logica di comando a ripristinare le condizioni di aderenza ideali.

6. Parking

La modalità parking è una configurazione che consente al macchinista di cambiare BM o di mettere in stazionamento il treno mantenendo l'IR chiuso e il pantografo in presa o i motori in moto al minimo nei complessi diesel senza disattivare i servizi ausiliari.

CONDIZIONI PER IL PARKING

- BM Abilitato
- Velocità a 0
- Leva LINV a 0 e leve di coppia a zero
- Batterie innestate
- Complesso frenato

INGRESSO IN PARKING

- Portare il manipolatore del freno continuo in posizione di frenata **[Q o E]**
- Accertarsi che il freno diretto sia in posizione di rilascio
- Premere il pulsante parking **[SHIFT+P]**
- Attendere che il pulsante inizi a lampeggiare
- Abbassare l'interruttore dei pantografi/consenso diesel **[SHIFT + G / SHIFT+T]**
- Rimuovere la chiave BM **[SHIFT+F]**
- Attendere che il pulsante Parking si disponga a luce fissa
- Rilasciare il Pulsante Parking

USCITA DAL PARKING

- Verificare che il convoglio sia in parking (pulsante parking disposto a luce fissa)
- Premere il pulsante Parking **[SHIFT+P]**
- Inserire la chiave BM **[SHIFT+F]**
- Attendere che il pulsante parking inizi a lampeggiare
- Alzare l'interruttore dei pantografi/consenso diesel **[SHIFT + G/ SHIFT+T]**
- Attendere che il pulsante parking si spenga
- Rilasciare il pulsante Parking

ECCEZIONE PARKING

Qualora venisse a mancare uno dei prerequisiti previsti al punto “Condizioni Parking” o un errore nella sequenza, si attiva l’”Eccezione parking” che provoca l’apertura dell’IR e l’abbassamento dei pantografi/spegnimento dei motori diesel. In questa condizione il treno deve essere rimesso in servizio prima di poter rientrare in modalità parking.

7. Consigli per la guida e note dello sviluppatore

- ✚ **Non utilizzare mai il Cab Control** per condurre il treno (Hud F4). Gli script del treno sono progettati per funzionare solo da tastiera o da mouse e gestiscono loro stessi i controlli presenti nell'HUD. L'utilizzo di comandi dal Cab Control può portare a comportamenti errati del convoglio.
- ✚ Per la ripetizione del segnale in cabina utilizzare il Track Monitor (Hud F3). Per gli scenari a tempo premere F1 con il Cab Control attivato (F4) per vedere gli orari di arrivo e di partenza.
- ✚ In pezzi di tracciato con grosse pendenze, soprattutto in discesa, il sistema di bordo potrebbe non riuscire a frenare in maniera efficiente il treno per rimanere entro la velocità richiesta. Questo non è un bug ma è il reale comportamento del treno. Aiutare il sistema a mantenere la velocità con il freno continuo.
- ✚ La modalità parking non è obbligatoria durante il cambio di cabina. E' consigliato comunque utilizzarla se si vuole ricreare un'esperienza di guida completa del Minuetto.
- ✚ Nel treno reale la conferma di guida avviene premendo la leva LCC. Per limitazioni del simulatore questo comportamento non può essere realizzato quindi il comando può essere eseguito solo da tastiera (Pulsante H). Inoltre nel treno reale la velocità rimane rossa finché non confermata, solo allora diventa verde. Questo avrebbe richiesto una quantità di texture e script un po' troppo elevata quindi è stato deciso di inserire un asterisco per segnalare l'avvenuta conferma.
- ✚ Gli scenari sono progettati per essere eseguiti in ordine per riuscire a sviluppare una completa capacità di guida del convoglio in ogni situazione.
- ✚ Alla prima esecuzione si consiglia di provare lo scenario Free Roam presente nel TestTrak per provare i comandi e prendere una prima confidenza di guida con il convoglio. Si consiglia inoltre di provare sia la versione elettrica che la versione diesel in quanto i comportamenti durante le accelerazioni e la frenata sono un po' diversi, come al vero.
- ✚ Durante la guida in molte situazioni è richiesto un utilizzo rapido dei controlli. Si consiglia caldamente di imparare prima a guidare utilizzando la tastiera e solo dopo aver guadagnato la necessaria confidenza con il treno passare alla guida in cabina con il mouse.

8. Uso del pacchetto nei propri scenari

Il pacchetto contiene il complesso Minuetto in versione diesel ed elettrico in varie livree.

Per utilizzarlo nei propri scenari:

- Dallo Scenery Editor aggiunga alla libreria il pacchetto
Provider Anemone -> Product MinuettoPack

I rotabili sono così denominati:

- Ale501 + [nome livrea] motrice anteriore del complesso elettrico
- Ale502 + [nome livrea] motrice posteriore del complesso elettrico
- Le220 + [nome livrea] carrozza centrale del complesso elettrico
- AIn501 + [nome livrea] motrice anteriore del complesso diesel
- AIn502 + [nome livrea] motrice posteriore del complesso diesel
- Ln220 + [nome livrea] carrozza centrale del complesso diesel

ATTENZIONE, LA CARROZZA LE220 CONTIENE I PANTOGRAFI CHE SONO PROGETTATI PER ESSERE INSERITI IN UNA DETERMINATA DIREZIONE. SE DURANTE LA MARCIA IN AVANTI, SI ALZA IL PANTOGRAFO ANTERIORE, PROVVEDERE A RUOTARE LA CARROZZA LE220

**TI RICORDIAMO CHE È SEVERAMENTE PROIBITO LA RIDISTRIBUZIONE DEL PACCHETTO “MINEUTTO PACK PER TRAIN SIMULATOR 2012” IN OGNI MODALITA’ E FORMA, COMPRESO NELLE PROPRIE ACTIVITY (DOVRANNO ESSERE PACCHETTIZZATE CON I RIFERIMENTI MA SENZA I NOSTRI ROTABILI).
OGNI INFRAZIONE VERRÀ PERSEGUITA TRAMITE I NOSTRI LEGALI**

MINUETTO PACK 1.10 PER TRAIN SIMULATOR 2012



Anemone Lab S.N.C.

www.anemonelab.it

Project Manager

Simone Gallerini

3D Artist

Milo Porciani

2D Artist

David Farruggia

Nadir Sampaoli

Simone Gallerini

Programmazione Script e Scenari

Simone Gallerini

Si ringrazia sentitamente

Riccardo Riccoboni

per tutto il materiale inviatoci, per i consigli e per il costante test del prodotto

Niccolò Francato

per i suoni esterni e per averci spiegato il funzionamento di alcuni meccanismi in cabina

AmiciTreni.net e i suoi utenti

Per l'ospitalità, la visibilità ed il supporto

Tu

per aver acquistato il prodotto

Tutti quelli che ci hanno supportato e spronato ad andare avanti!

Prodotto con orgoglio in Italia nei nostri studi di Scandicci (Firenze)