

UŽIVATELSKÁ PŘÍRUČKA

EMJ 460



JachyHm © 2018

Obsah

Obecná omezení a známé chyby	3
První zprovoznění odstavené jednotky	3
1. Vozové baterie a spínač řízení.....	3
2. Hlavní vypínač	3
3. Pomocný kompresor	3
4. Ovládání sběračů	3
5. Ovládání motorgenerátoru	4
6. Ovládání motorkompresorů.....	4
7. Brzdič DAKO BS2	4
8. Brzdič DAKO BP.....	5
9. Poziční světla	5
10. Volba rozjezdového proudu.....	6

Obecná omezení a známé chyby

- Model je určen pro zkušené uživatele hry RailWorks.
- Model je laděný a uzpůsobený pouze pro dva nejvyšší stupně Scenery Quality. Při nižším nastavení nebudou správně fungovat odlesky a kontrolky na stanovišti!
- Z důvodu zamezení možného pádu hry z důvodu nedostatečného výpočetního výkonu je maximální délka soupravy uměle omezena na 27 vozů. Při připojení více vozů vlak NEBUDE fungovat.
- Doporučuje se nepoužívat více, než 10 motorových vozů. Hrozí, že hra bude velice zpomalená.
- Při utažení přímočinné brzdy a přechodu na jiné stanoviště se brzda plně ODBRZDÍ. Jedná se o chybu hry, která bohužel nejde nijak řešit.
- Při stanicování se otevírají všechny dveře. Hra bohužel neumí otevřít pouze ty dveře, které cestující otevře.

První zprovoznění odstavené jednotky

1. Vozové baterie a spínač řízení

- 1.1. Po příchodu na řídicí stanoviště **zapneme stykač baterií** přepínačem na pultu. Tento lze otočit na obě strany. Baterie lze také zapnout klávesovou zkratkou [Ctrl + Shift + B].
Dále zapneme řízení přestavením směrové páky z polohy **ŘÍZENÁ** do polohy **0**.
- 1.2. Totéž provedeme na zbylých stanovištích, kde ale **necháme směrový radič v poloze ŘÍZENÁ**.

2. Hlavní vypínač

- 2.1. Kliknutím na **zdířku klíčku hlavního vypínače** se provede jeho **vložení**. Klíč je pouze jeden pro celou soupravu – tzn. nelze vložit, pokud je již vložen na jiném stanovišti.
Zapneme hlavní vypínač pootočením klíčku o 90° doprava.
Zapnutí HV bude signalizováno slyšitelným **cvaknutím hlavního vypínače**.

3. Pomocný kompresor

- 3.1. Po zapnutí všech baterií se vrátíme zpět na řídicí stanoviště. Zde **zapneme pomocný kompresor** otočením přepínače na libovolnou stranu. Povel se přenesení do ostatních motorových vozů vodičem 310. Na manometru za zády sledujeme tlak v pomocné jímce sběračů. Jakmile tento dosáhne minimálně 5 BAR, můžeme vypnout pomocný kompresor.
- 3.2. **TLAK V JÍMCE SBĚRAČŮ NESMÍ DOSÁHNOUT 10 BAR!**
KOMPRESOR NEMÁ TLAKOVÝ SPÍNAČ!

4. Ovládání sběračů

- 4.1. Nejprve nastavíme přepínačem volby sběračů (VLASTNÍ – OBA – CIZÍ) požadované sběrače. V běžných provozních situacích přepínač ponecháme **v poloze OBA**.

4.2. Zvednutí sběrače potvrdíme **otočením přepínače sběračů** o 90° doprava.

4.3. **SE SBĚRAČI MANIPULUJEME VŽDY, POUZE POKUD SE ŘÍDÍCÍ KONTROLER NACHÁZÍ V POLOZE 0 A PŘEPÍNAČ J-0-B V POLOZE 0 – TEDY TRAKČNÍM OBVODEM NEPROTÉKÁ ŽÁDNÝ PROUD!**

5. Ovládání motorgenerátoru

5.1. Přípravu k zapnutí motorgenerátoru provedeme přepnutím přepínače **MOTORGENERÁTOR – PŘÍPRAVA do polohy 1**. Povel se přenáší do ostatních motorových vozů vodičem 402.

5.2. Samotný start motorgenerátorového soustrojí provedeme **stisknutím a podržením tlačítka MOTORGENERÁTOR – START**. Tím sepne stykač S1-2 rozběhu motorgenerátoru. Současně začíná časovat relé B3. Po uplynutí nastaveného času spínají jeho kontaktem stykače S2-2 a S3-2. Tím se vykracuje rozběhový odporník motorgenerátoru. Zmáčknutím tlačítka začíná současně časovat i relé B4, jehož kontakty spínají stykač spotřeby S4-2. Po uplynutí času tedy stykač sepne a napětí z motorgenerátoru se objeví na vnitřní síti 3x380V. **Zhasnou kontrolky poruchy a skluzu – v tuto chvíli můžeme tlačítko pustit.**

6. Ovládání motorkompresorů

6.1. Přepneme přepínač kompresorů do **polohy AUT**. V případě poruchy tlakového spínače – nesepnutí kompresorů ovládáme kompresory ručně, přepínáním mezi polohami RUČ a VYP.

Asynchronní motory kompresorů se připojují k síti 3x380V stykači S6-2 a S7-2. Tyto jsou ovládané přepínačem KOMPRESORY.

V poloze přepínače AUT jsou kompresory spínané tlakovým spínačem a to tak, že k zapnutí kompresorů dojde při poklesu tlaku pod 8.2 BAR a k vypnutí při dosažení tlaku 9.7 BAR.

V poloze přepínače RUČ je tento spínač překlenut a kompresory jsou zapnuté trvale.

V poloze 0 jsou kompresory vyplé.

7. Brzdíč DAKO BS2

7.1. Brzdíč BS2 je vybaven mechanickým zámkem. Zámek se nachází na zadní straně brzdíče. Tento je nutný před používáním odemknout a to buď **klepnutím na zdířku zámku**, nebo **klávesovou zkratkou [Ctrl + Shift + ů]**. Klíč je pouze jeden na soupravu – tzn. nemůže být vložen, pokud je již odemčený brzdíč jinde v soupravě. Tento je nejprve nutné zamknout a teprve poté je možné odemknout další.

7.2. Brzdič má 20 možných poloh:

7.2.1. Polohu **Švih** používáme při nutnosti rychle odbrzdit soupravu. Dojde k „odblokování“ rozvaděčů tlakovou vlnou.

V této poloze je potrubí doplňováno na tlak **10 BAR**.

V TÉTO POLOZE JE NUTNÉ DRŽET BRZDIČ CO NEJKRATŠÍ DOBU, JINAK DOJDE K PŘIVYKNUTÍ ROZVADĚČŮ NA TLAK 10 BAR A PŘECHOD DO POLOHY JÍZDA A TEDY I SNÍŽENÍ NA 5 BAR ODPOVÍDÁ SNÍŽENÍ O 5 BAR – MAXIMÁLNÍ BRZDNÝ ÚČINEK!

7.2.2. Polohu **Jízda** používáme pro běžné odbrzdění.

V této poloze **je** potrubí doplňováno na tlak **5 BAR**.

7.2.3. Polohu **Závěr** používáme například při zkoušce těsnosti průběžného potrubí.

V této poloze **není** potrubí doplňováno.

7.2.4. Polohy 4 – 18 používáme pro **brzdění**.

První poloha odpovídá snížení tlaku v průběžném potrubí o **0.3 BAR**.

Každá další poloha odpovídá snížení o cca. **0.12 BAR**.

Poslední 14. poloha tedy odpovídá tlaku v potrubí **3.0 BAR**.

7.2.5. Polohu **Uzamykatelný závěr** používáme při uzamykání brzdiče při jízdě z jiného stanoviště.

V této pozici **není** průběžné potrubí doplňováno.

Tato pozice je také jedinná, ve které lze vyjmout klíč a to buď **pootočením klíče**, nebo klávesovou zkratkou **[Ctrl + Shift + ů]**.

PŘED UZAMČENÍM BRZDIČE A PŘECHODEM NA JINÉ STANOVIŠTĚ MUSÍ BÝT PRŮBĚŽNÉ POTRUBÍ VYPRÁZDNĚNO – NEBO MUSÍ BÝT EMJ JINAK ZAJIŠTĚNA PROTI UJETÍ!

7.2.6. Polohu **Rychlobrzda** používáme při **mimořádných situacích**, kdy je potřeba urychleně vypustit průběžné potrubí a tím co nejdříve zvýšit brzdny účinek.

8. Brzdič DAKO BP

8.1. Je lineární brzdič s možností nastavení tlaku ve válcích **od 0 do 4 BAR**.

9. Poziční světla

9.1. Ovládání pozičních světel je zajištěno třemi přepínači na pultě.

9.1.1. VOLBA POZIČNÍCH SVĚTEL slouží k volbě pozičních světel **pro vlak**.

Přepínač má polohy **ČELO** – svítí **obě dolní poziční a jedno horní poziční světlo**,

0 – všechny poziční světla jsou zhaslá a

KONEC – návěst konec vlaku, **obě dolní poziční světla svítí červeně**.

9.1.2. LEVÉ POZIČNÍ SVĚTLO slouží k přepínání levého pozičního světla.

Přepínač má polohy **ČERVENÁ** – **svítí červeně**,

0 – nesvítí,
BÍLÁ – svítí bíle.

- 9.1.3. PRAVÉ POZIČNÍ SVĚTLO slouží k přepínání pravého pozičního světla.
Přepínač má polohy **ČERVENÁ – svítí červeně**,
0 – nesvítí,
BÍLÁ – svítí bíle.

10. Volba rozjezdového proudu

- 10.1. Přepnutím přepínače volby rozjezdového proudu, měníme proud, jakým se **bude jednotka rozjíždět**. Přepínač má polohy **280A, 350A, 420A, 480A a 570A**. K omezení nárůstu tažné síly je poslední zmiňovaná poloha **rovna 570A až od 8. jízdního stupně**. Do té doby se vlak **bude rozjíždět** rozjezdovým proudem **420A**.
- 10.2. Volba se do ostatních motorových vozů přenáší vodiči 397, 398, 399 a 371.