UŽIVATELSKÁ PŘÍRUČKA

EMJ 460



JachyHm © 2018

Obsah

[Obecná omezení a známé chyby 3](#_Toc519047946)

[První zprovoznění odstavené jednotky 3](#_Toc519047947)

[1. Vozové baterie a spínač řízení 3](#_Toc519047948)

[2. Hlavní vypínač 3](#_Toc519047949)

[3. Pomocný kompresor 3](#_Toc519047950)

[4. Ovládání sběračů 3](#_Toc519047951)

[5. Ovládání motorgenerátoru 4](#_Toc519047952)

[6. Ovládání motorkompresorů 4](#_Toc519047953)

[7. Brzdič DAKO BS2 4](#_Toc519047954)

[8. Brzdič DAKO BP 5](#_Toc519047955)

[9. Poziční světla 5](#_Toc519047956)

[10. Volba rozjezdového proudu 6](#_Toc519047957)

# 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

## Vozové baterie a spínač řízení

* 1. Po příchodu na řídící 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. Totéž provedeme na zbylých stanovištích, kde ale **necháme směrový řadič v poloze ŘÍZENÁ**.

## Hlavní vypínač

* 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**.

## Pomocný kompresor

* 1. Po zapnutí všech baterií se vrátíme zpět na řídící stanoviště. Zde **zapneme pomocný kompresor** otočením přepínače na libovolnou stranu. Povel se přenese 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.
  2. TLAK V JÍMCE SBĚRAČŮ NESMÍ DOSÁHNOUT 10 BAR!

KOMPRESOR NEMÁ TLAKOVÝ SPÍNAČ!

## Ovládání sběračů

* 1. Nejprve nastavíme přepínačem volby sběračů (VLASTNÍ – OBA – CIZÍ) požadované sběrače. V běžných provozních situacích přepínač ponecháme **v poloze OBA**.
  2. Zvednutí sběrače potvrdíme **otočením přepínače sběračů** o 90° doprava.
  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!

## Ovládání motorgenerátoru

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

## Ovládání motorkompresorů

* 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.*

## Brzdič DAKO BS2

* 1. Brzdič BS2 je vybaven mechanickým zámkem. Zámek se nachází na zadní straně brzdiče.

**Brzdič odemkneme** 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 brzdič jinde v soupravě. Tento je nejprve nutné zamknout a teprve poté je možné odemykat další.

* 1. Brzdič má 20 možných poloh:
     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 TLAKU 10 BAR a přechod do polohy Jízda a tedy i snížení na 5 BAR odpovídá snížení o 5 BAR – **maximální brzdný účinek**!

* + 1. Polohu **Jízda** používáme pro běžné odbrzdění.

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

* + 1. Polohu **Závěr** používáme například při zkoušce těsnosti průběžného potrubí.

V této poloze **není** potrubí doplňováno.

* + 1. 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**.

* + 1. 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!

* + 1. Polohu **Rychlobrzda** používáme při **mimořádných situacích**, kdy je potřeba urychleně vypustit průběžné potrubí a tím co nejdříve zvýšit brzdný účinek.

## Brzdič DAKO BP

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

## Poziční světla

* 1. Ovládání pozičních světel je zajištěno třemi přepínači na pultě.
     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**.

* + 1. LEVÉ POZIČNÍ SVĚTLO slouží k přepínání levého pozičního světla.

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

**0** – **nesvítí**,

**BÍLÁ** – **svítí bíle**.

* + 1. PRAVÉ POZIČNÍ SVĚTLO slouží k přepínání pravého pozičního světla.

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

**0** – **nesvítí**,

**BÍLÁ** – **svítí bíle**.

* 1. Na **řídícím** motorovém vozu tedy nastavíme návěst **začátek vlaku** a na **řízené** návěst **konec vlaku**.

## Navolení rozjezdového proudu

* 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**.

Za běžných provozních podmínek se používají předvolby **420A a 480A**.

*Volba se do ostatních motorových vozů přenáší vodiči 397, 398, 399 a 371.*

## Navolení požadovaného směru

* 1. Směr jízdy se volí spínačem V1 umístěným ve středové části pultu.  
     V poloze **VPŘED** je uzavírán obvod elektromagnetického ventilu vzduchového pohonu **směrového přepínače do polohy P**. Zároveň je přerušen obvod nulového ventilu.

V poloze **VZAD** je uzavírán obvod ventilu pohonu **směrového přepínače** **do polohy Z**. Stejně jako u polohy VPŘED je i zde rozepnut obvod nulového ventilu.

V poloze **0** je napájen pouze obvod nulového ventilu – **směrový přepínač je držen v pozici 0**.

*Povely se přenášejí do ostatních motorových vozů vodiči 363 a 367.*