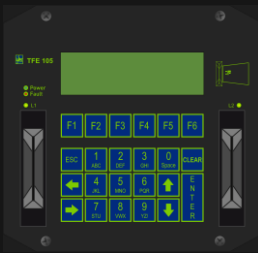


Bedienung des SCMT



DIS: Dieses Gerät befindet sich jeweils auf der linken Seite des Führerpults und beim Drücken der **Enter** Taste kann der Modus zwischen SCMT (ATB-NG (Standardmäßig aktiv)) und SSC (ATB-EG) gewechselt werden. Beim Wechseln des Modus wird automatisch ein Selbsttest durchgeführt der ca. 1 Min. dauert. Mehr zu den Modis weiter unten erklärt.

SR

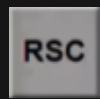
Supero Rosso: Erlaubt den Lokführer bei einem gestörten Haltzeigenden Signal diesen mittels eines Befehls zu überfahren, ohne, dass eine Zwangsbremse ausgelöst wird. Dies hat keinen Einfluss auf den Befehlsmanager, wenn die Signalkripte nicht korrekt geschrieben sind. So kommt es auch vor, dass auch bei einem auf Fahrtzeigenden Signal eine Zwangsbremse ausgelöst wird.

SCMT

Sistema di Controllo della Marcia del Treno: Das Zugsicherungssystem kann mittels der Taste **U** ausgeschaltet und wieder eingeschaltet werden. Standardmäßig ist das SCMT (also die ATB-NG) eingeschaltet.

Zum Abfahren muss der Richtungswender eingelegt werden und die Parkbremse gelöst sein, ansonsten taucht auf dem rechten Bildschirm eine gelbe Fehlermeldung. Falls dies geschieht, einfach den Fahrschalter auf 0 stellen und ggf. die Parkbremse lösen, danach erlischt die Fehlermeldung. Auch bei der Fahrgastaufnahme an einem

Bahnsteig kann erst dann abgefahren werden, wenn die Türfreigabe erlischt und die Bremsen gelöst sind.



Ripetizioni Segnali Continua: Im Regelfall taucht eine Tabelle verschiedener Codes auf, wie es schon der Name verrät. Da dies nicht realisierbar ist, wurde das RSC als eine verlängerte Bremskurve konzipiert.

Nützlich bei nasser Schiene um auf Haltzeigenden Signalen einen längeren Durchrutschweg geschenkt zu bekommen.



Beispiel: Distanz zur nächsten Geschwindigkeitsminderung (blau), die rote Nadel ist immer die aktuelle Geschwindigkeit. Wenn beispielsweise aktuell Tempo 30 gilt und in 200 Meter Tempo 0 gilt, so fährt die rote Nadel automatisch herunter, welche anhand der Eingaben der Zugdaten berechnet wird.



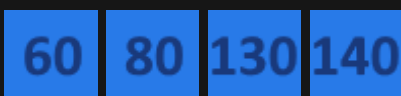
Die gelbe Nadel zeigt an, welches Tempo gefahren werden muss, sowie auch die Digitale Nummer unterhalb des Tachometer.



Wenn der Lokführer nicht auf die Minderung reagiert, so ertönt ein Akustisches Signal, bis man die vorgegebene Geschwindigkeit erreicht hat.

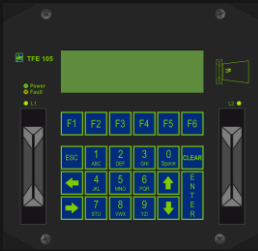
Anfangs klingt es so: «Bip-Bip-Bip-Bip-Bip...» → sollte es nicht reichen mit dem Bremsen, so greift das SCMT automatisch ein und stellt die Bremskraft auf -85%. Sobald die Geschwindigkeit erreicht wurde, erklingt ein weiterer Akustischer Ton, der dann so klingt: «Bip-Bip». Danach kann der Fahrschalter wieder bedient werden und weitergefahren werden. Nicht zu verwechseln mit der Notbremse! Bei der Notbremse werden Pneumatik und Elektrische Bremse auf volle Kraft gestellt und der Fahrschalter nicht bedient werden, bis das Fahrzeug stillsteht. Danach muss manuell die Pneumatische Bremse gelöst werden und der Fahrschalter kann auf 0 zurückgestellt werden. Ein shortcut ist mit der Taste E, diese Taste stellt den Fahrschalter auf 0.

SSC (Sistema Supporto Condotta) ist die ATB-EG, welche auf ausgerüsteten Strecken funktioniert. Christrains hat für diese Version extra ein Magnet erstellt, der diese Beeinflussung erkennt.



Diese Beeinflussungen überwachen den Zug bis Tempo xx, jedoch muss der Lokführer selbst auf die Strecken Höchstgeschwindigkeit achten (abhängend der Streckenkunde)

Funzionamento dell'SCMT



DIS: Questo dispositivo si trova sul lato sinistro del pannello di controllo e premendo il tasto Enter si può cambiare la modalità tra SCMT (ATB-NG (attivo di default)) e SSC (ATB-EG). Quando si cambia la modalità, viene eseguito automaticamente un autotest che richiede circa 1 minuto. Maggiori informazioni sulle modalità spiegate di seguito.



Supero Rosso: permette al macchinista della locomotiva di superare un segnale di arresto disturbato per mezzo di un comando senza innescare una frenata forzata. Questo non ha alcuna influenza sul gestore dei comandi se gli script dei segnali non sono scritti correttamente. Così succede anche che una frenata forzata viene innescata anche con un segnale che punta a correre.



Sistema di Controllo della Marcia del Treno: Il sistema di controllo del treno può essere spento e riacceso con il pulsante **U**. Per default, l'SCMT (cioè l'ATB-NG) è acceso.

Per partire, l'invertitore direzionale deve essere inserito e il freno di stazionamento rilasciato, altrimenti un messaggio di errore giallo apparirà sullo schermo di destra. Se questo accade, basta mettere l'interruttore di guida su 0 e rilasciare il freno di stazionamento se necessario, poi il messaggio di errore scomparirà. Anche quando si raccolgono i passeggeri in una piattaforma, non è possibile partire

fino a quando lo sblocco della porta non si spegne e i freni non vengono rilasciati.



Ripetizioni Segnali Continua: Di regola, appare una tabella di codici diversi, come suggerisce il nome. Poiché questo non è fattibile, l'RSC è stato progettato come una curva di frenata estesa.

Utile su pista bagnata per ottenere una maggiore distanza di slittamento sui segnali che puntano ad un arresto.



Esempio: distanza dalla prossima riduzione di velocità (blu), l'ago rosso è sempre la velocità attuale. Se, per esempio, la velocità 30 si applica attualmente e la velocità 0 si applica tra 200 metri, l'ago rosso scende automaticamente, che è calcolato in base agli ingressi dei dati del treno.



L'ago giallo indica la velocità da percorrere, così come il numero digitale sotto il tachimetro.



Se il macchinista della locomotiva non reagisce alla riduzione, viene emesso un segnale acustico fino al raggiungimento della velocità preimpostata.

All'inizio suona così: "Bip-Bip-Bip-Bip-Bip..." Se la frenata non è sufficiente, l'SCMT interviene automaticamente e imposta la forza frenante a -85%. Non appena la velocità è stata raggiunta, un altro tono acustico suona così: "Bip-Bip". Dopo di che, l'interruttore di guida può essere azionato di nuovo e la guida può essere portata avanti. Da non confondere con il freno di emergenza! Con il freno d'emergenza, i freni pneumatici ed elettrici sono impostati alla massima forza e il regolatore principale non può essere azionato fino a quando il veicolo non si ferma. Dopo di che, il freno pneumatico deve essere rilasciato manualmente e l'interruttore di guida può essere riportato a 0. Una scorciatoia è con il tasto E, questo tasto imposta il controller principale a 0.

SSC (Sistema Supporto Condotta) è l'ATB-EG che lavora su binari attrezzati. Christrains ha creato appositamente per questa versione un magnete che rileva questa interferenza.



Questi controlli controllano il treno fino alla velocità xx, ma il conducente stesso deve prestare attenzione alla velocità massima sul binario (a seconda della conoscenza del binario).