

**Version 2012
Premium Edition**

Update Version 12.1

Ergänzungen / Neuerungen / Änderungen

von
Bernd Senger



INHALTSVERZEICHNIS

1	VORWORT	4
2	WIN-DIGIPET 2012.1 - INSTALLATION DES UPDATES	5
2.1	Sichern der vorhandenen Daten	5
2.2	Herunterladen des Updates 2012.1 von der Win-Digipet Webseite	5
2.3	Installieren des Updates 2012.1	5
2.4	Starten von Win-Digipet 2012.1	6
3	ALLGEMEINES	7
3.1	Digitalzentralen / Hardware	7
3.1.1	Steuerung mit Digital-S Inside Suite 2	7
3.1.2	Loconet Handregler FRED	7
4	HAUPTPROGRAMM	8
4.1	Hauptprogramm: Lokeditierfenster	8
4.2	Neue Einstellungen zum intelligenten Zugnummernfeld	9
4.3	Fahren mit „Stellen und Fahren“	9
5	FAHRZEUG-DATENBANK	11
5.1	Vermessen von Geschwindigkeitsprofilen	11
5.1.1	Arten der Messungen	11
5.1.2	Beschleunigung des Messvorgangs	12
5.1.3	Messung von Einzelpunkten	13
5.2	Erweiterung der Herstellerliste	13
5.3	Erfassung nicht rückmeldefähiger Waggons	13
5.4	Sonderfunktionen eintragen	14
6	GLEISBILD-EDITOR	15
7	FAHRSTRASSEN-EDITOR	16
7.1	Anhalteposition „Am Signal“	16
7.2	Zugname in Fahrstraßen erlauben	16
7.3	Prüfkontakt im Zusammenhang mit iZNF	17
7.4	Bremskontakt im Zusammenhang mit iZNF	18
7.5	Automatische Fahrstrassenaufzeichnung	18



8	PROFIL-EDITOR	19
8.1	Fahrbefehle an Kontakten innerhalb intelligenter Zugnummernfelder	19
9	ZUGFAHRTEN-AUTOMATIK-EDITOR	20
9.1	Auswertungsmöglichkeiten in Bedingungsäumen	20
9.1.1	Auswertung Zugname in Bedingungsäumen	20
9.2	Auswertung Fahrzeuganzahl in Bedingungsäumen	21
9.2.1	Auswertung Lokfarbe auf Kontakt	21
9.2.2	Auswertung Lokfarbe	21
9.3	Anhaltepositionen	22



1 Vorwort

Diese Update-Information richtet sich an alle Anwender, die bereits über die **Win-Digipet 2012 *Premium Edition*** verfügen.

Ziel dieser Update-Information ist es, die Neuerungen von **Win-Digipet 2012.1** darzustellen und neue Funktionen von der Bedienbarkeit her näher zu erläutern.

Des Weiteren sind in dieses Update Korrekturen von Programmfehlern eingeflossen. Diese fallen unter die allgemeine Programmpflege und werden, sofern sich keine wesentlichen Änderungen in der Funktionalität oder Bedienung ergeben, in dieser Abhandlung nicht näher erläutert

Daher wird vorausgesetzt, dass Sie mit den Funktionen und der Bedienung des Programmes **Win-Digipet 2012 *Premium Edition*** vertraut sind.

Details lesen Sie bitte in Ihrem Handbuch zur Version **Win-Digipet 2012 *Premium Edition***.

Bei eventuellen Rückfragen wenden Sie sich bitte an die Hotline (Montags, von 20.00 – 22.00 Uhr unter 0172 – 20 11 009) oder an das allseits bekannte Forum unter www.windigipet.de, im Bereich „Forum“.

Sofern nicht anders vermerkt, gelten alle Informationen für alle von **Win-Digipet 2012 *Premium Edition*** unterstützten Digitalsysteme und Modellbahn-Maßstäbe.

Diese Update-Info ist nach „Bestem Wissen und Gewissen“ erstellt. Eventuelle Fehler bitten wir zu entschuldigen. Sollte Ihnen etwas auffallen, teilen Sie dies bitte unter den oben genannten Kontaktmöglichkeiten mit. Korrekturen werden nach Prüfung eingearbeitet.

Wir haften nicht für eventuell entstehende Schäden, die direkt oder indirekt durch die Benutzung der Software oder dieser Update-Information hervorgerufen werden könnten.

Diese Update-Information darf frei kopiert und unverändert weitergegeben werden. Eine weitergehende Nutzung, Teile oder Bilder dieser Update-Information dürfen nicht ohne schriftliche Genehmigung des Autors dieser Update-Information weiterverarbeitet oder verändert werden.



2 WIN-DIGIPET 2012.1 - Installation des Updates

Bevor Sie das Update auf **WIN-DIGIPET 2012.1** (Version 12.1) durchführen, müssen Sie in jedem Fall erst die Version 2012 nach dem Abschnitt **3.3** des **Win-Digipet 2012** Handbuches installieren.

Weiterhin wird davon ausgegangen, dass Sie **Win-Digipet 2012** *Premium Edition* standardmäßig im Verzeichnis „C:\WDIGIPET“ installiert haben.

Ist dies bei Ihnen nicht der Fall, dann ändern Sie während der Installation den Installationspfad zu Ihrem vorhandenen **Win-Digipet 2012** *Premium Edition* Verzeichnis.

Das Update 2012.1 finden Sie auf der Win-Digipet Webseite im Menü Download – Updates.

Das Update 2012.1 ist **nur lauffähig** mit der Original Win-Digipet 2012 CD – Premium Edition. Sie müssen beim Installationspfad als Installationsverzeichnis unbedingt das Verzeichnis eintragen, in welchem sich Ihre alte **WIN-DIGIPET**-Version (Vorgabe: C:\WDIGIPET) befindet.

Bereits erfasste Daten werden nicht überschrieben!

2.1 Sichern der vorhandenen Daten

Haben Sie bereits mit der Version 2012 gearbeitet, so sollten Sie **vor dem Update** eine Datensicherung nach Abschnitt **18.19** oder ein automatisches Backup nach dem Abschnitt **4.10** des Handbuches der Version 2012 durchführen.

2.2 Herunterladen des Updates 2012.1 von der Win-Digipet Webseite

Auf der Win-Digipet Webseite im rechten Menüpunkt Download – Updates finden Sie den folgenden Eintrag zu **Win-Digipet 2012.1**.

- **WIN-DIGIPET Update 2012.1** (WDUP_2012_1.exe)

Zum Installieren des Updates 2012.1 laden Sie die Datei herunter.

2.3 Installieren des Updates 2012.1

Speichern Sie die komprimierte (gezippte) ausführbare Datei (WDUP_2012_1.exe) in Ihr Win-Digipet-Verzeichnis (dies sollte C:\WDIGIPET sein).

Doppelklicken Sie anschließend auf diese Datei und extrahieren die gezippten Daten in Ihr Win-Digipet-Verzeichnis. Danach können Sie die Datei WDUP_2012_1.exe gefahrlos löschen oder in einem anderen Verzeichnis Ihrer Wahl aufbewahren.



2.4 Starten von Win-Digipet 2012.1

Nach der Installation des Updates starten Sie wie gewohnt **Win-Digipet 2012.1**

Nach dem Start von **Win-Digipet 2012.1** erhalten Sie kurzfristig auch das neue Startbild. Das Startbild enthält neben den Angaben zum Copyright auch die aktuelle Versionsnummer des Programms.¹



Ab dem vollständigen Hochfahren des Programmes **Win-Digipet 2012.1** sollten Sie nun wie gewohnt Ihr Gleisbild auf dem Bildschirm sehen.

¹ Bild über Menü <Hilfe> <Über>: Die letzten drei Ziffern der Versions-Nr. können von Ihrer Version abweichen.

3 Allgemeines

3.1 Digitalzentralen / Hardware

3.1.1 Steuerung mit Digital-S Inside Suite 2

Ein wichtiger Hinweis betrifft alle Anwender, welche die Digital-S Inside Suite 2 (DSI-2) der Firma modellplan als Digitalzentrale zur Steuerung einsetzen. Bedingt durch einen Fehler in der DSI-2 wurden Magnetartikel bislang verkehrt herum geschaltet. In der aktuellen Version von Win-Digipet wurde dieses jetzt geändert.

Bitte überprüfen Sie Ihre Magnetartikel auf korrekte Funktion und korrigieren Sie eventuelle Fehler.

3.1.2 LocoNet Handregler FRED

Auf Anregung aus dem Kreis der Anwender kann in Win-Digipet die Übergabe einer Lokomotive auf einem FRED² auch aus Win-Digipet heraus initiiert werden. Realisiert wurde diese neue Funktion über einen Button im Lok-Control.

Diese Schaltfläche  entspricht in ihrer Funktion der Übergabe einer Lok von einer Intellibox über das Menü auf einen FRED.

Beachten Sie bitte unbedingt, dass diese Funktion nur bei Einsatz einer Intellibox bzw. anderen LocoNet Steuergeräten sichtbar ist, die Lokomotive muss also zwingend einer solchen Digitalzentrale zugeordnet sein. Bei der Lokübergabe auf einen FRED muss sich dieser im Dispatch-Modus befinden.



² FRED = FREMO Einfacher Drehregler

4 Hauptprogramm

4.1 Hauptprogramm: Lokeditierfenster

Das Lokeditierfenster ist über die WDP Schaltfläche des Lok-Controls auf einfache Weise zu erreichen. Bislang konnten Sie an dieser Stelle Einstellungen zu den Fahreigenschaften einer Lokomotive, den Matrixeinstellungen, sowie der Fahrzeuglänge vornehmen.

Mit der aktuellen Version 12.1 ist es nun möglich, die Steuerung des Fahrzeuges auch in diesem Dialog einem anderen Digitalsystem zuzuweisen.

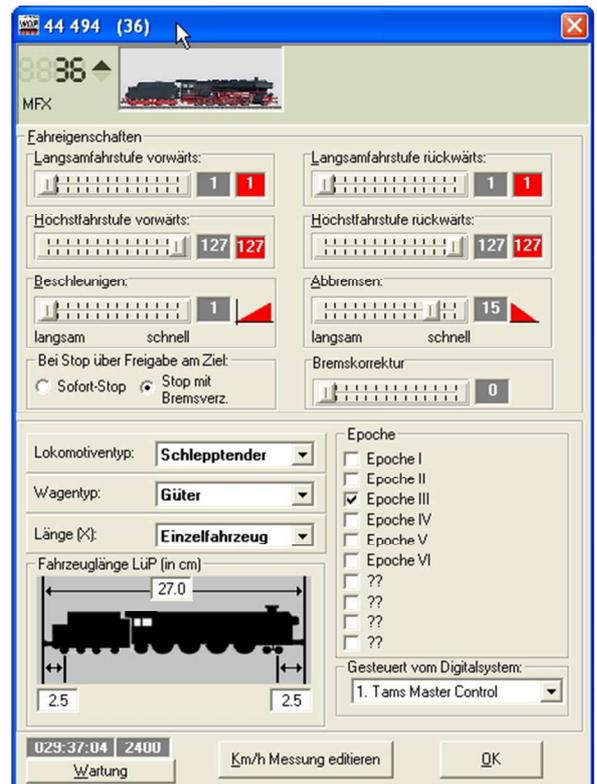
Ebenfalls neu aufgenommen wurde in das Lokeditierfenster ein Schieberegler für die Bremskorrektur.

Die Bremskorrektur kennen Sie bereits aus dem Dialog zum Einmessen der Lokomotive.

An beiden Stellen lässt sich hier die Geschwindigkeitsreduzierung einer Lok in gewisser Masse ausgleichen, wenn die Lok über einen definierten Anhaltepunkt hinausfährt.

Ursachen für ein solches Fahrverhalten können zum Beispiel zu hoch eingestellte Werte für die Bremsverzögerung oder auch eine große Schwungmasse, welche das Fahrzeug durch das Gewicht nach vorn treibt, sein.

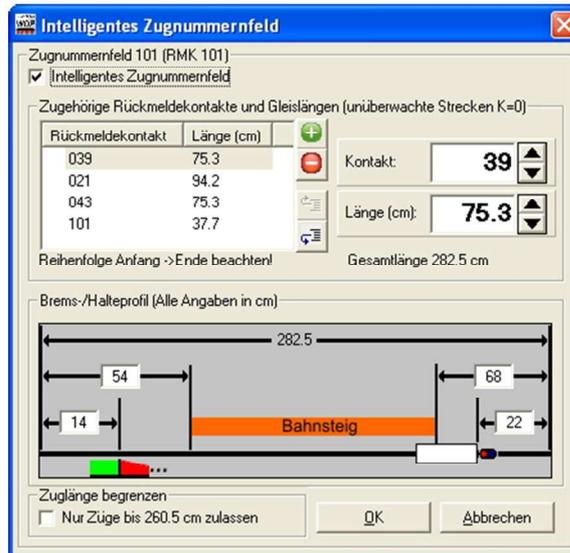
Die Bremskorrektur sollte als letztes Mittel gesehen werden, wenn die Einstellmöglichkeiten zur Bremsverzögerung im Decoder ausgeschöpft, d.h. deaktiviert sind.³



³ Vgl. hierzu Workshop 32 Abschnitt 5.3 zum Thema intelligentes Zugnummernfeld (www.windigipet.de)

4.2 Neue Einstellungen zum intelligenten Zugnummernfeld

Die Verbesserungsvorschläge aus dem Win-Digipet Anwenderforum führten zu einer Erweiterung des Dialoges zur Einrichtung intelligenter Zugnummernfelder. Zusätzlich zu den bereits bekannten Werten können Sie nun die Entfernung vom Signal bis zum Ende des Gleises eingeben.



Die Entfernung zum Signal wird von den Gleisen aus gemessen und eingetragen. Im oben dargestellten Beispiel, ist der Wert für den Abstand Signal zum Ende des Gleises mit 22 cm angegeben. Die Entfernung Bahnsteig zum Ende des Gleises beträgt hier 68 cm.

Somit können beispielsweise Güterzüge, die in einem Bahnhof halten müssen, vorbildgerecht vor dem Signal halten. Die dafür notwendigen Einstellungen werden in dieser Abhandlung in den Abschnitten 7.1 *Anhalteposition „Am Signal“* bzw. 9.3 *Anhaltepositionen* behandelt.

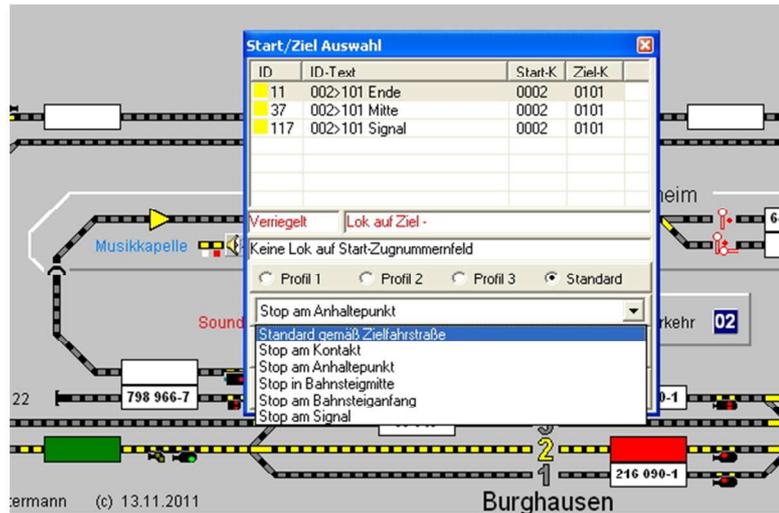
4.3 Fahren mit „Stellen und Fahren“

Viele Anwender fahren häufig manuell, d.h. sie nutzen die Möglichkeit ‚Stellen und Fahren‘ in Win-Digipet. Mit Hilfe von Klicks auf die Start- bzw. Zielzugnummernfelder, werden die entsprechenden Fahrstraßen aufgerufen.

Der diesbezügliche Dialog wurde in der Version 12.1 dahingehend erweitert, dass bei der Auswahl von Fahrstraßen, deren Ziel ein intelligentes Zugnummernfeld ist, die vier möglichen Anhaltepositionen ausgewählt werden können.

- Stop am Anhaltepunkt
- Stop in Bahnsteigmitte
- Stop am Bahnsteiganfang
- Stop am Signal

Ergänzt wird diese Liste der Anhalteoptionen durch die Variante ‚Stop am Kontakt‘, wodurch bekanntlich die automatische Bremswegberechnung außer Kraft gesetzt wird und der Zug, wie auf einem normalen Zugnummernfeld, mit Erreichen des Zielkontaktes zum Stillstand kommt.



Als weitere Variante kann durch Auswahl des Eintrages ‚Standard gemäß Zielfahrstraße‘ die im Fahrstraßen-Editor hinterlegte Anhalteoption angefahren werden.

Somit lassen sich nun auch im „manuellen Betrieb“ die Vorzüge der intelligenten Zugnummernfelder nutzen.

5 Fahrzeug-Datenbank

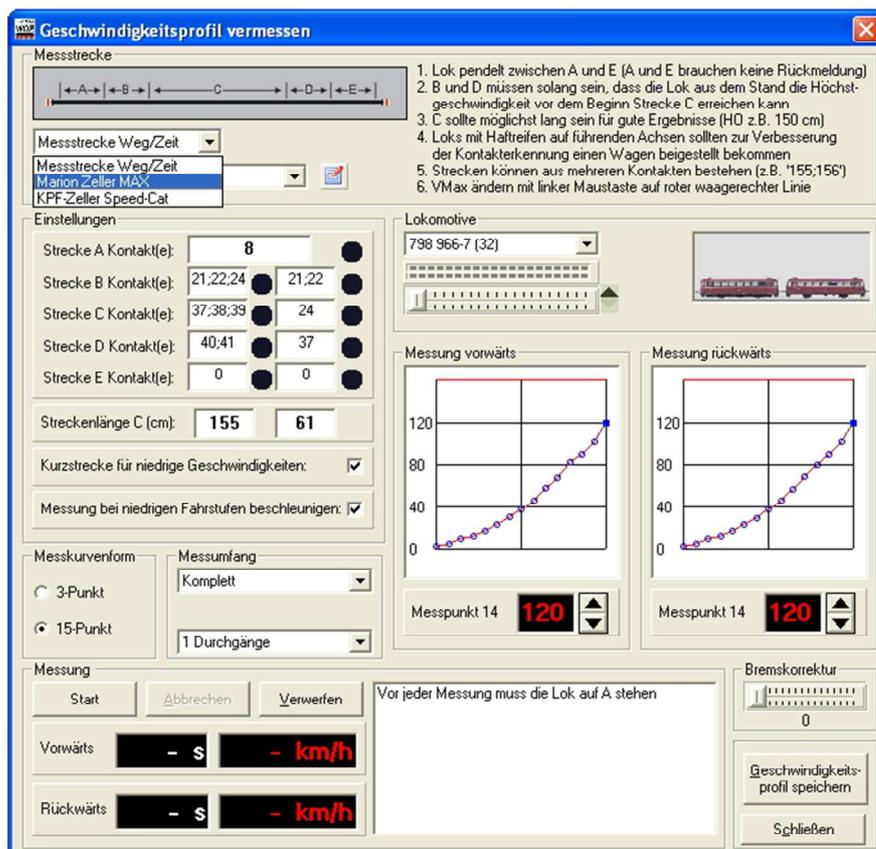
5.1 Vermessen von Geschwindigkeitsprofilen

5.1.1 Arten der Messungen

Die Auswahl der Messarten hat, bedingt durch eine Erweiterung, ein eigenes Listenfeld zur Auswahl der Messmethode erhalten. Bislang war diese Auswahl im Listenfeld ‚Messumfang‘ beheimatet.

Ab der Version 12.1 werden drei mögliche Messmethoden unterstützt:

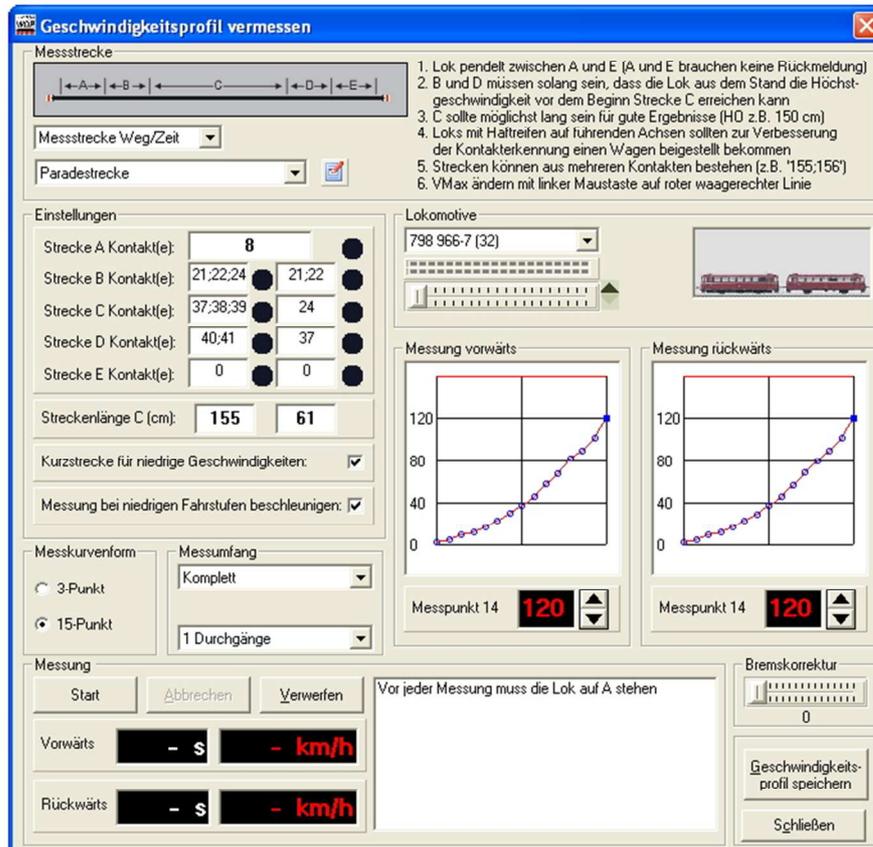
- Messstrecke Weg/Zeit
ist das Einmessen auf einer definierten Messstrecke auf der Modellbahnanlage
- Geschwindigkeitsmesssystem Marion Zeller MAX
unterstützt das externe Messsystem MAX von Marion Zeller
- Geschwindigkeitssystem KPF-Zeller Speed-Cat
hier wird das externe Messsystem Speed-Cat der Firma KPF-Zeller unterstützt



Zu beachten ist unbedingt, dass bei Messungen mit den Rollenprüfständen das eingestellte Produkt ausgewählt wird, da sich die beiden Produkte konstruktiv unterscheiden und es bei falscher Auswahl zu falschen Messwerten kommen kann.

5.1.2 Beschleunigung des Messvorgangs

Auf Wunsch vieler Anwender wird in der vorliegenden Version 12.1 eine weitere Variante zur Beschleunigung des Messvorgangs implementiert.



Messstrecke

Messstrecke Weg/Zeit
Paradestrecke

Einstellungen

Strecke A Kontakt(e): 8

Strecke B Kontakt(e): 21;22;24 21;22

Strecke C Kontakt(e): 37;38;39 24

Strecke D Kontakt(e): 40;41 37

Strecke E Kontakt(e): 0 0

Streckenlänge C (cm): 155 61

Kurzstrecke für niedrige Geschwindigkeiten:

Messung bei niedrigen Fahrstufen beschleunigen:

Messkurvenform: 3-Punkt 15-Punkt

Messumfang:

Messung

Start

Vorwärts: - S - km/h

Rückwärts: - S - km/h

Lokomotive

798 966-7 (32)

Messung vorwärts

Messpunkt 14 120

Messung rückwärts

Messpunkt 14 120

Bremskorrektur

0

Vor jeder Messung muss die Lok auf A stehen

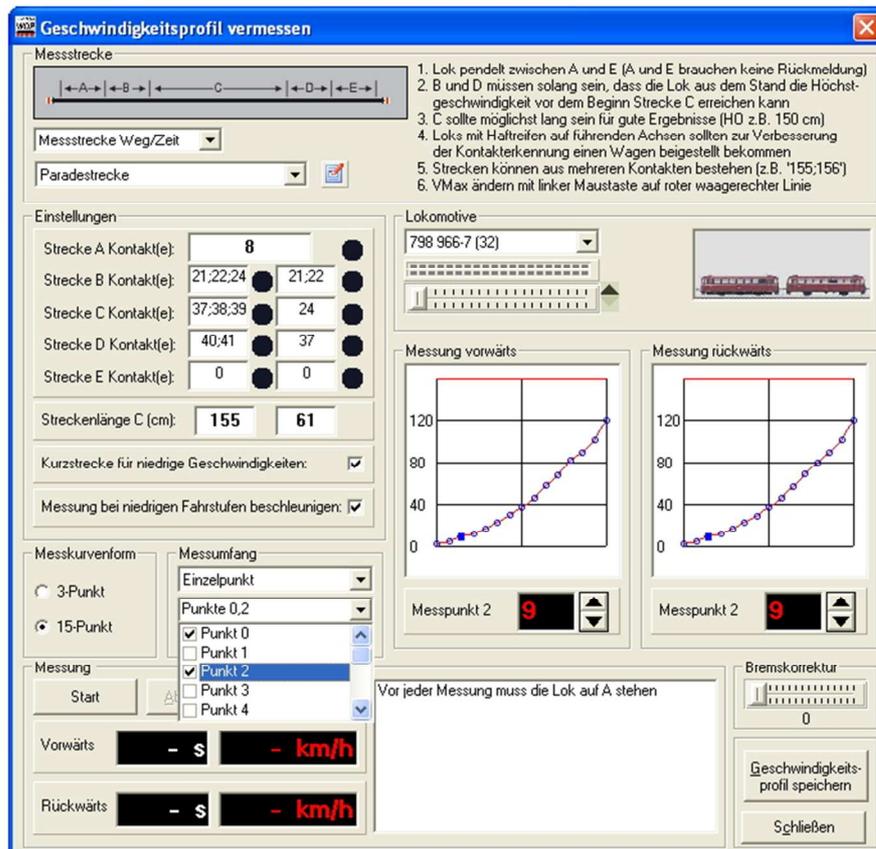
1. Lok pendelt zwischen A und E (A und E brauchen keine Rückmeldung)
2. B und D müssen solange sein, dass die Lok aus dem Stand die Höchstgeschwindigkeit vor dem Beginn Strecke C erreichen kann
3. C sollte möglichst lang sein für gute Ergebnisse (HD z.B. 150 cm)
4. Loks mit Hälfreifen auf führenden Achsen sollten zur Verbesserung der Kontakterkennung einen Wagen beige stellt bekommen
5. Strecken können aus mehreren Kontakten bestehen (z.B. '155;156')
6. VMax ändern mit linker Maustaste auf roter waagerechter Linie

Optional besteht ab sofort die Möglichkeit, mittels eines Hakens, das Fahrverhalten der Lok während der Messung auf der Messstrecke zu verändern.

Besonders in den unteren Fahrstufen nimmt die Messprozedur eine gewisse Zeit in Anspruch. Hier wurde das Verhalten der Lok dahingehend angepasst, dass die Lok nach Verlassen des definierten Messbereiches C in den Streckenbereichen D (bei Vorwärtsfahrt) bzw. B (bei Rückwärtsfahrt), auf 50% beschleunigt und somit die Wendepunkte im Streckenbereich A bzw. E schneller erreicht. Dieses Verfahren wird, bei entsprechender Auswahl der Option ‚Messung bei niedrigen Fahrstufen beschleunigen‘, bei allen Messpunkten angewandt, die unter der 50%-Fahrstufe liegen.

5.1.3 Messung von Einzelpunkten

Im Dialog „Geschwindigkeitsprofil vermessen“ wurde die Möglichkeit ergänzt, bei der Auswahl einer Einzelpunktmessung mehrere Messpunkte in einem Durchgang zu vermessen. In der unten gezeigten Grafik wurden als Beispiel die Messpunkte 0 und 2 ausgewählt. Die Möglichkeit zur Auswahl mehrerer Messpunkte besteht sowohl für die Messungen auf einer Messstrecke, als auch für Messungen mit den Geschwindigkeitsmesssystemen „Speed-Cat“ bzw. „MAX“



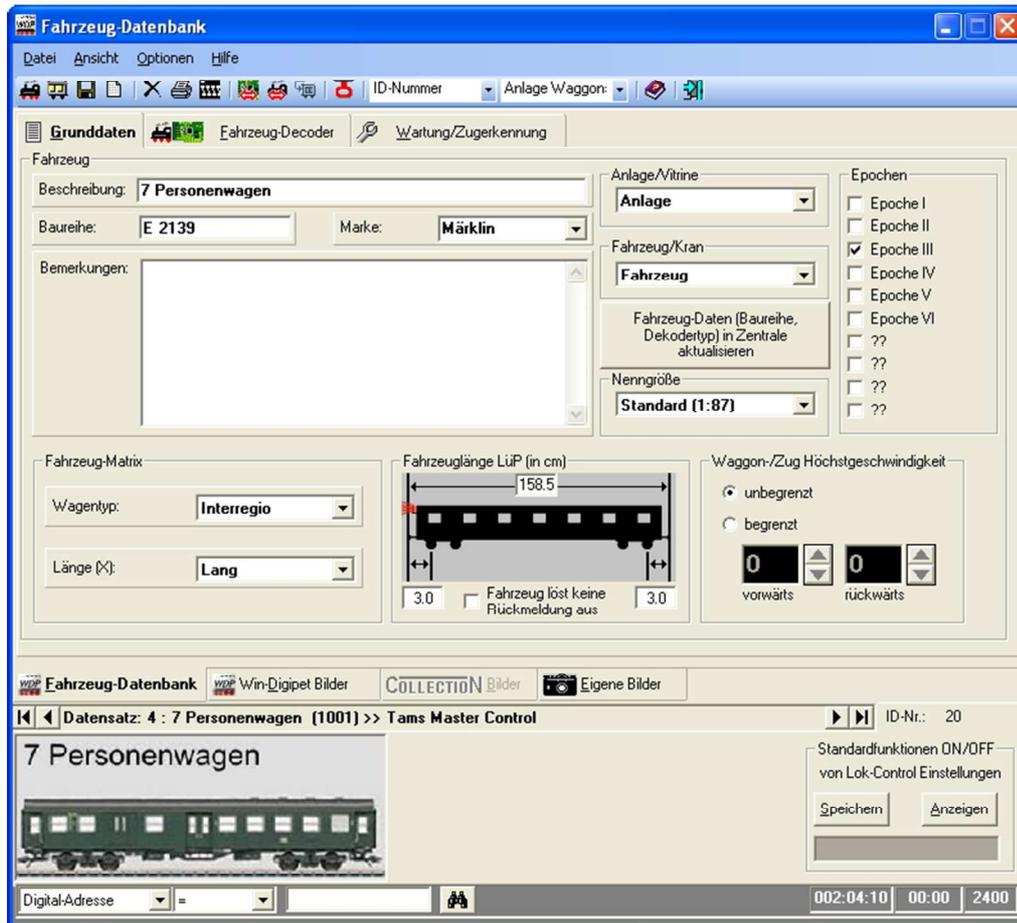
5.2 Erweiterung der Herstellerliste

Die Liste der Hersteller in der Fahrzeug-Datenbank wurde um die Hersteller ESU und HAG ergänzt.

5.3 Erfassung nicht rückmeldefähiger Waggons

Bei der Erfassung von Waggons in der Fahrzeug-Datenbank besteht ab sofort die Möglichkeit, optional zu markieren, dass diese Waggons eventuell nicht rückmeldefähig sind. Dies ist z. B. sehr häufig auf mit Gleichstrom betriebenen Modellbahnanlagen der Fall, wenn in den Waggons keine Beleuchtungseinrichtungen o.ä. Verbraucher installiert sind.

Die nachstehende Grafik zeigt den Dialog Grunddaten zur Erfassung eines Waggons in der Fahrzeug-Datenbank. Die Option wurde hier in diesem Beispiel nicht aktiviert.



Bei der Berechnung des Abstandes vom ersten Puffer zur ersten rückmeldenden Achse, wird nun die Länge aller nicht meldenden Waggons zum Abstand addiert, bis der erste rückmeldende Wagen den befahrenen Kontakt auslöst. Schiebt z.B. eine Lok zwei nicht meldende Waggons mit jeweils 23 cm Länge und hat selbst eine Distanz vom Puffer zur ersten rückmeldefähigen Achse von 2,5 cm, so ergibt dies quasi eine Einheit mit Abstand von 48,5 cm vom ersten Puffer bis zur ersten rückmeldefähigen Achse.

Grundsätzlich gilt aber weiterhin die Empfehlung, auch bislang nicht rückmeldefähigen Waggons, beispielsweise durch den Einsatz von Widerstandslack, diese Eigenschaft zu verleihen.

5.4 Sonderfunktionen eintragen

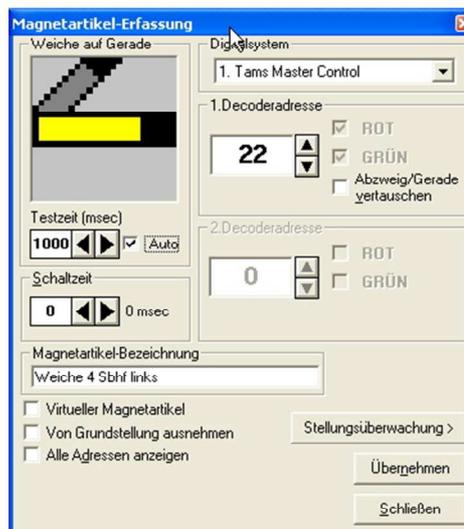
Die Liste der Sonderfunktionen auf der Registerkarte Fahrzeug- bzw. Funktionsdecoder wird nach Aufklappen des Listenfeldes jetzt alphabetisch sortiert dargestellt. Dieses vereinfacht das Auffinden der gewünschten Sonderfunktion.

6 Gleisbild-Editor

Der Gleisbild-Editor bietet im Rahmen der Magnetartikelerfassung die Möglichkeit, erfasste Magnetartikel auf bequeme Art zu testen. Dieses kann nach Auswahl des Radio-Buttons ‚Test‘ manuell oder auch automatisch geschehen.

Bei der automatischen Testfunktion wurde der zu testende Magnetartikel bislang in einem festen Intervall von 1 Sekunde geschaltet. Mit dem Update auf die Version 12.1 kann das Schaltintervall nun in einem Bereich von 500 Millisekunden bis zu 10 Sekunden gewählt werden.

Beim Einsatz von Servos lässt sich somit die Zeit verlängern, um auch sehr langsam bewegende Servos testen zu können.



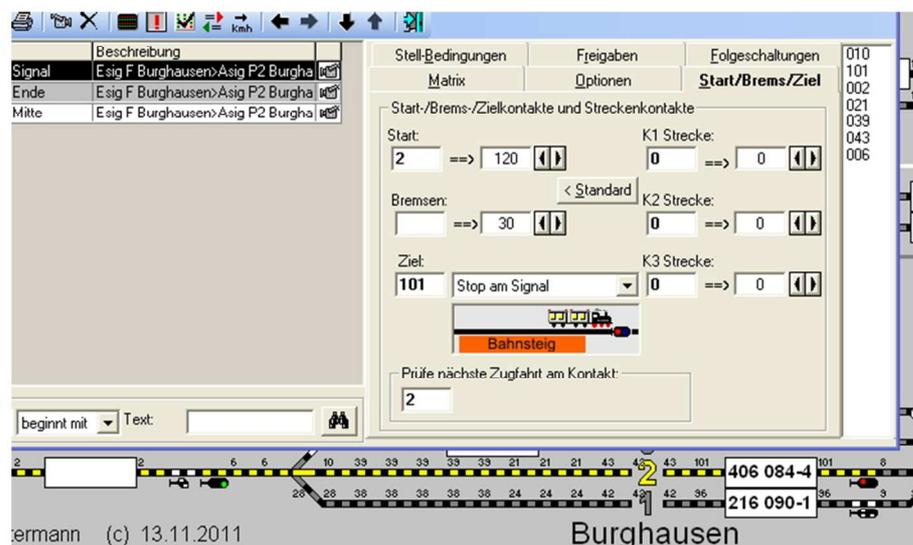
7 Fahrstraßen-Editor

7.1 Anhalteposition „Am Signal“

Mit der Einführung von intelligenten Zugnummernfeldern in der Version Win-Digipet 2012 konnten in einer Fahrstraße, deren Ziel ein intelligentes Zugnummernfeld ist, bislang 3 Haltepunkte definiert werden.

- Stop am Anhaltepunkt
- Stop in Bahnsteigmitte
- Stop am Bahnsteiganfang

Nach Installation des Updates auf die Version Win-Digipet 2012.1 Premium Edition, steht eine weitere Halteposition zur Verfügung, der Halt am Signal.



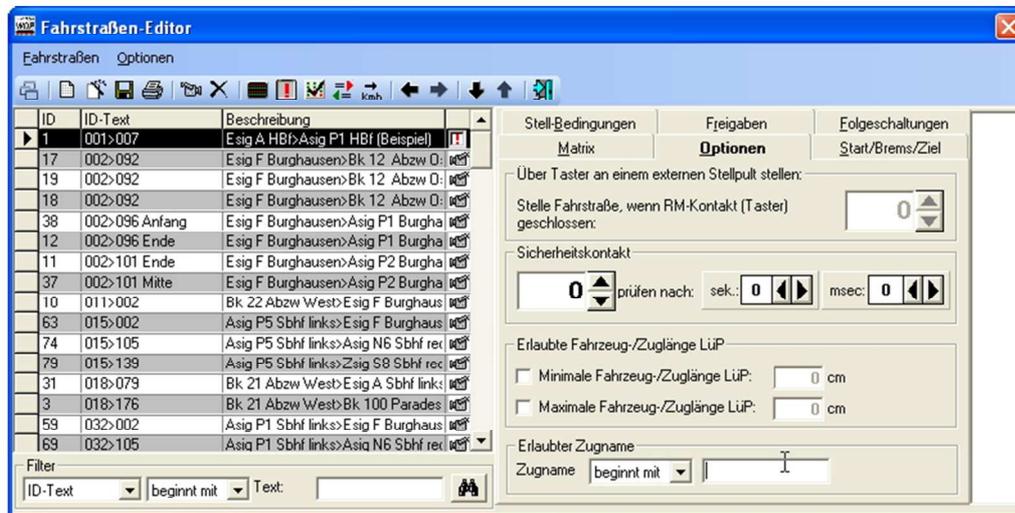
Diese Halteposition kann beispielsweise in Bahnhofsgleisen verwendet werden, die zwischen Bahnsteig und Ausfahrtsignal einen größeren Abstand haben. Ein Güterzug kann im Gegensatz zu den Personenzügen, somit vorbildgerecht bis zum Signal fahren und dort anhalten.

Die Eintragung der Anhalteoption im Fahrstraßen-Editor dient zukünftig als Vorgabewert. Die eigentliche Festlegung der Anhalteposition erfolgt im Zugfahrtenautomatik-Editor auf der Registerkarte Folgefahrten (vgl. hierzu Abschnitt 9.3 *Anhaltepositionen*).

7.2 Zugname in Fahrstraßen erlauben

In die Registerkarte Optionen wurde eine zusätzliche Möglichkeit eingefügt, die Nutzung der einzelnen Fahrstraßen noch weiter zu verfeinern. Sie können nun auch den Zugnamen, welchen Sie in der Zugzusammenstellung definieren, als Erlaubnisvorgabe nutzen. In diesem Listenfeld (vgl. Grafik unten) lassen sich die aus den verschiedenen Win-Digipet Editoren bekannten Filterfunktionen einsetzen. Die Verwendung von Platzhalterzeichen (','*' oder '?'') ist an dieser Stelle ebenfalls möglich.

Beispielsweise würde ein Eintrag „IC*“ in der nachstehend gezeigten Grafik alle mit den Buchstaben „IC“ beginnenden Zugnamen (etwa „IC 1234“ oder „IC3456“) für die ausgewählte Fahrstraße erlauben.

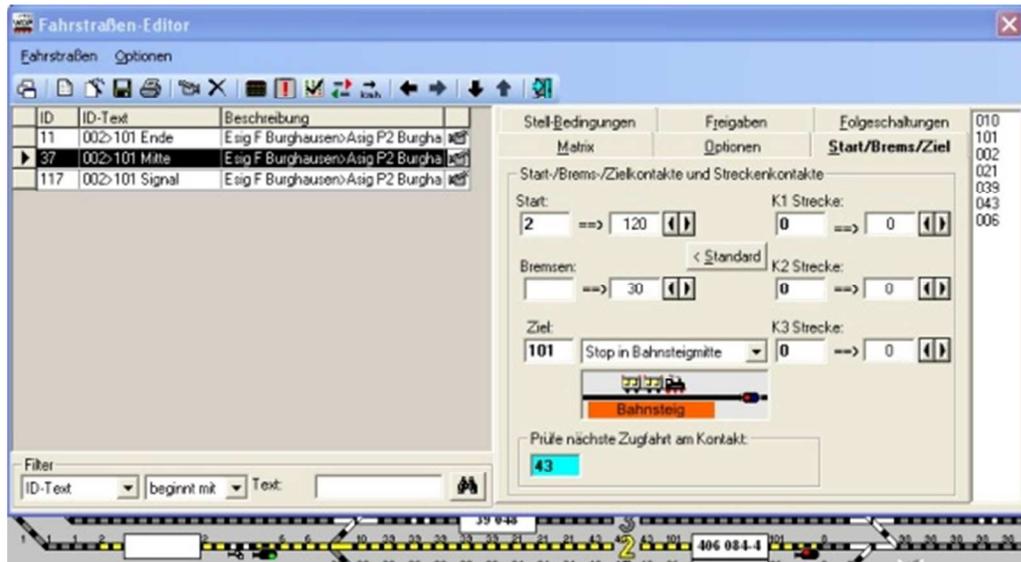


7.3 Prüfkontakt im Zusammenhang mit iZNF

Eine Zugfahrt kann nicht ordnungsgemäß fortgesetzt werden, wenn der Prüfkontakt innerhalb des iZNF liegt und aufgrund der eingestellten Anhalteposition nicht erreicht wird.

Dieses ergibt sich, da ja der Prüfkontakt bei der Erstellung von Fahrstraßen standardmäßig auf den Bremskontakt (Kontakt vor dem Zielkontakt) gelegt wird.

Ab sofort wird bei der Fahrstraßenprüfung abgeprüft, ob das Ziel-Zugnummernfeld als intelligentes Zugnummernfeld eingerichtet wurde. Ist dieses der Fall, so erfolgt eine weitere Prüfung dahingehend, ob der Prüfkontakt auf dem zweiten oder nachfolgenden Kontakt innerhalb des iZNF liegt. Für diesen Fall wird der eingetragene Wert im Fahrstraßen-Editor als Information für den Anwender hellblau hinterlegt. Befindet sich der Prüfkontakt auf dem ersten Kontakt des iZNF erfolgt keine Meldung, da dieser Kontakt beim Befahren eines iZNF in jedem Fall erreicht wird.



Auch in den Prüfroutinen des Fahrstraßen-Editors, sowie des Profil- und Fahrplan-Editors erfolgt eine Information, die den Anwender auf den eingangs dieses Abschnitts beschriebenen Effekt aufmerksam machen soll. Im Profil- bzw. Fahrplan-Editor wird diese Information allerdings nur ausgegeben, wenn an dem betreffenden Kontakt Fahrbefehle eingetragen sind.

Fahrstraßen-Aufzeichnungen prüfen			
FS-ID	FS-ID-Text	Typ	Meldung
37	002>101 Mitte	Info	Der Prüfkontakt 043 wird je nach Halteposition im intelligenten Zielzugnummernfeld nicht erreicht!
117	002>101	Info	Der Prüfkontakt 107 wird je nach Halteposition im intelligenten Zielzugnummernfeld nicht erreicht!

7.4 Bremskontakt im Zusammenhang mit iZNF

Gleichermaßen dem Prüfkontakt, wird auch der Bremskontakt in der Farbe hellblau dargestellt, für den Fall, dass dieser innerhalb eines iZNF liegt. Wie schon im Abschnitt 7.3 dargestellt, ist es auch an dieser Stelle als Information zu betrachten.

Es wird empfohlen, diese automatischen Eintragungen beizubehalten, da sie gesetzt den Fall, dass das ein intelligentes Zugnummernfeld wieder zu einem normalen Zugnummernfeld umgewandelt wird, den dann notwendigen Eintrag zum Bremskontakt beinhalten.

7.5 Automatische Fahrstraßenzeichnung

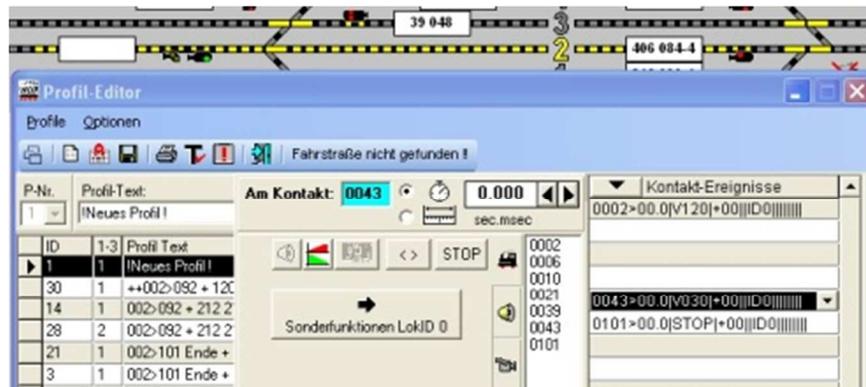
Werden Fahrstraßen mit Hilfe des Fahrstraßen-Assistenten oder des Fahrstraßen-Navigators automatisch aufgezeichnet, so ergeben sich in Bezug auf den Prüfkontakt zwei Varianten. Diese sind in Abhängigkeit mit einem intelligenten Zugnummernfeld als Ziel der zu erstellenden Fahrstraße zu betrachten.

Neue Fahrstraßen zu einem iZNF nutzen als Prüfkontakt den ersten Kontakt innerhalb des iZNF. Fahrstraßen, die hingegen ein normales Zugnummernfeld zum Ziel haben, nutzen wie bisher den Bremskontakt als Prüfkontakt.

8 Profil-Editor

8.1 *Fahrbefehle an Kontakten innerhalb intelligenter Zugnummernfelder*

Wie bei der automatischen Erstellung von Fahrstraßen werden mit der Version 12.1 auch wieder Fahrbefehle an den Kontakten eines iZNF eingetragen. Wie schon im Abschnitt 7.4 *Bremskontakt im Zusammenhang mit iZNF* erläutert, werden die Angaben zu den Kontakten hier im Profil-Editor ebenfalls in der Farbe hellblau markiert.



Auch hier ist dieses im Zusammenhang mit einer eventuellen Rückumwandlung eines intelligenten Zugnummernfeldes zu einem normalen Zugnummernfeld zu sehen.

Zu beachten ist allerdings, dass die Fahrbefehle nur bei neu erstellten Profilen vorhanden sind. Bereits vorhandene Profile müssen Sie nach Bedarf, d. h., wenn Sie planen ein iZNF umzuwandeln, in eigener Regie anpassen.

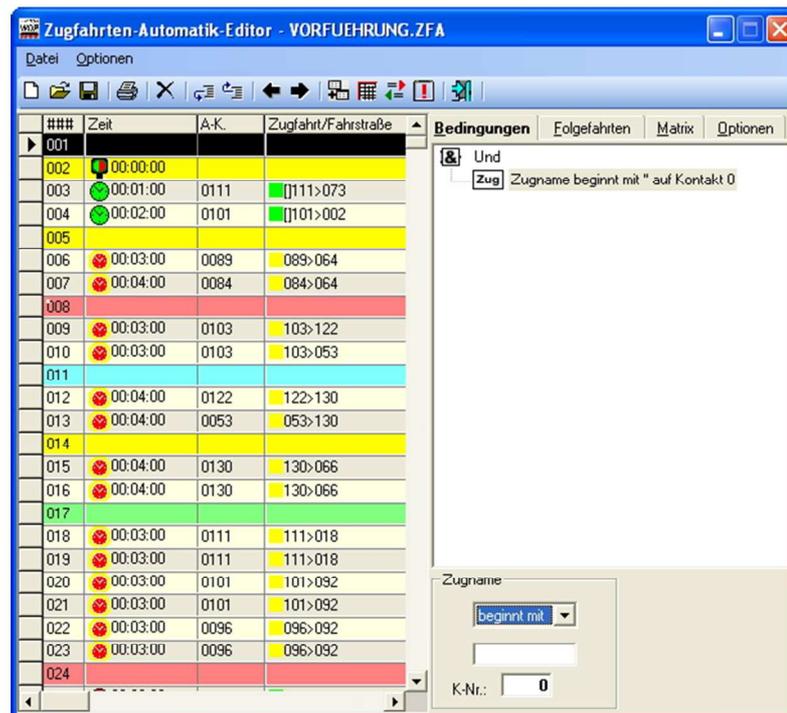
9 Zugfahrten-Automatik-Editor

9.1 Auswertungsmöglichkeiten in Bedingungsäumen

Die in den folgenden Abschnitten beschriebenen Auswertungsmöglichkeiten lassen sich im Zugfahrten-Automatik-Editor, sowie in den Bedingungsäumen des Stellwerkswärters einfügen. Die eingefügten Grafiken zeigen den jeweiligen Dialog im Zugfahrten-Automatik-Editor. Die notwendigen Eingaben im Stellwerkswarter entsprechen den hier gezeigten Einstellungen sinnvoll und sollen noch einmal näher erläutert werden.

9.1.1 Auswertung Zugname in Bedingungsäumen

Zusätzlich zu den bisher vorhandenen Abfragen von Bedingungen, wie beispielsweise „Kontakt besetzt“ oder „Magnetartikel in Stellung ...“, kann nun auch der Zugname auf einem bestimmten Kontakt ausgewertet werden. Den Zugnamen können Sie im Dialog Zugzusammenstellung vergeben (vgl. Win-Digipet 2012 Premium Edition Handbuch Kapitel 18.13 *Zugzusammenstellung*).



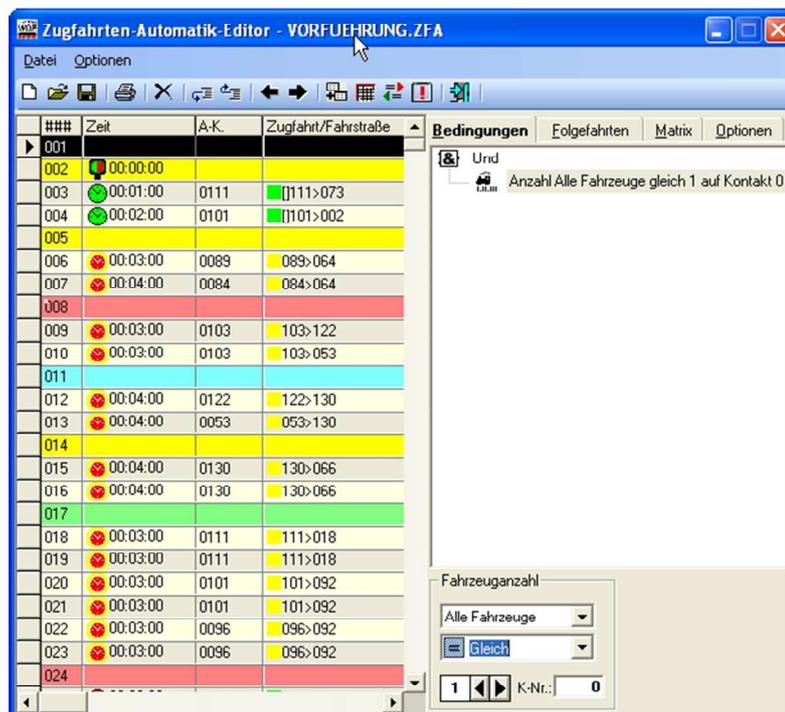
###	Zeit	A-K.	Zugfahrt/Fahrstraße
001			
002	00:00:00		
003	00:01:00	0111	111>073
004	00:02:00	0101	101>002
005			
006	00:03:00	0089	089>064
007	00:04:00	0084	084>064
008			
009	00:03:00	0103	103>122
010	00:03:00	0103	103>053
011			
012	00:04:00	0122	122>130
013	00:04:00	0053	053>130
014			
015	00:04:00	0130	130>066
016	00:04:00	0130	130>066
017			
018	00:03:00	0111	111>018
019	00:03:00	0111	111>018
020	00:03:00	0101	101>092
021	00:03:00	0101	101>092
022	00:03:00	0096	096>092
023	00:03:00	0096	096>092
024			

Auch an dieser Stelle lassen sich die schon im Abschnitt 7.2 *Zugname in Fahrstraßen erlauben* erwähnten Filterfunktionen nutzen.

9.2 Auswertung Fahrzeuganzahl in Bedingungsbaumen

Eine weitere auswertbare Bedingung kann die Anzahl der Fahrzeuge auf einem Kontakt sein. Hierbei kann grundsätzlich unterschieden werden ob Sie die Gesamtzahl der Fahrzeuge auf einem Kontakt auswerten möchten oder nur die Anzahl der Waggon bzw. Lokomotiven eines Zuges. Als Operanden stehen an dieser Stelle zur Auswahl:

- gleich(=),
- grösser(>),
- kleiner(<),
- grösser oder gleich (\geq)
- kleiner oder gleich (\leq).



9.2.1 Auswertung Lokfarbe auf Kontakt

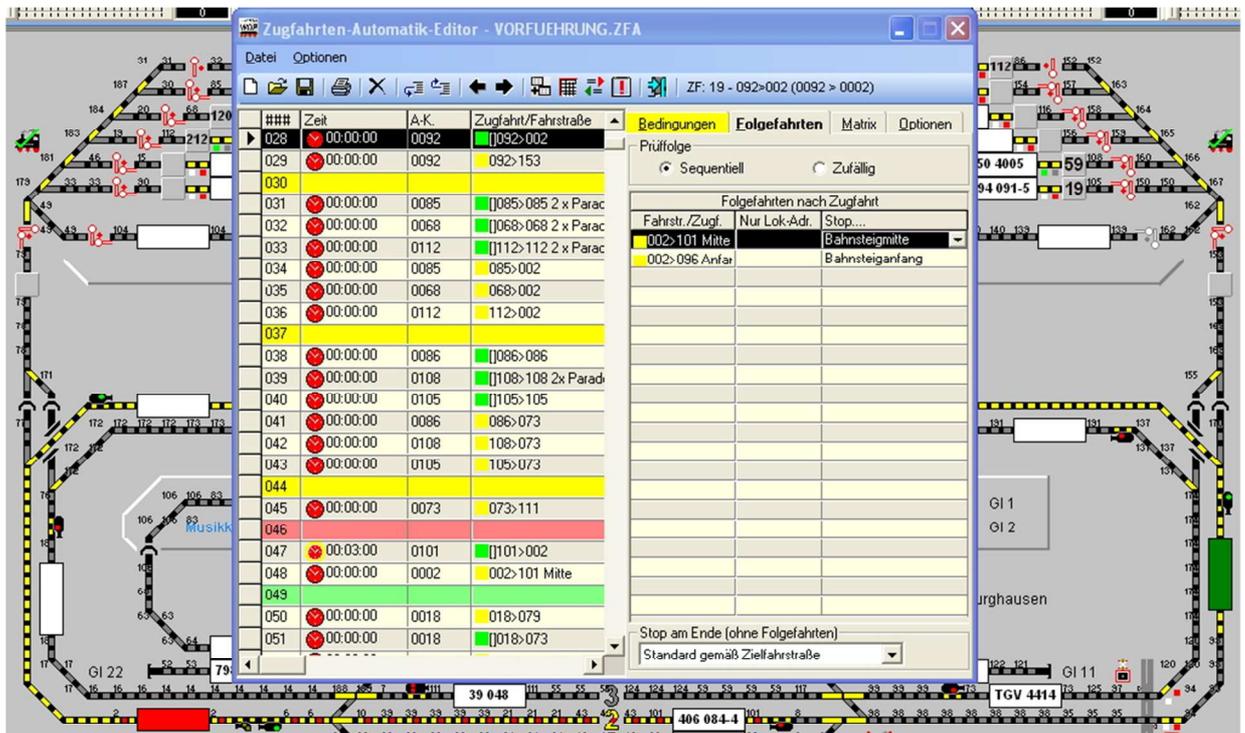
Die Bedingungsbaume sind um eine weitere Abfragemöglichkeit erweitert worden. Es ist jetzt möglich die Farbe einer Lok auf einem bestimmten Kontakt abzufragen. Hierbei können die Lokzustände „schwarz, rot, grün sowie blau“ ausgewertet werden.

9.2.2 Auswertung Lokfarbe

Die Auswertung der Lokfarbe beinhaltet nun auch eine Auswertungsoption für eine Lokomotive mit der Farbe „grün“ (Lok befindet sich in einer Zugfahrt). Diese Möglichkeit besteht sowohl in der Bedingung „Lok mit Farbe“ als auch in der Abfrage „Lokfarbe auf Kontakt“.

9.3 Anhaltepositionen

Die Anhalteposition kann somit für jede Folge- oder auch Anschlussfahrt beispielsweise in einen Bahnhof genutzt werden. Über die Matrixeinstellungen erlauben oder sperren Sie die verschiedenen Züge und können auf diese einfache Art den Zügen auch die unterschiedlichen Anhaltepositionen zuweisen.



###	Zeit	A.K.	Zugfahrt/Fahrstraße
028	00:00:00	0092	092>002
030			
031	00:00:00	0085	085>085 2 x Parac
032	00:00:00	0068	068>068 2 x Parac
033	00:00:00	0112	112>112 2 x Parac
034	00:00:00	0085	085>002
035	00:00:00	0068	068>002
036	00:00:00	0112	112>002
037			
038	00:00:00	0086	086>086
039	00:00:00	0108	108>108 2x Parac
040	00:00:00	0105	105>105
041	00:00:00	0086	086>073
042	00:00:00	0108	108>073
043	00:00:00	0105	105>073
044			
045	00:00:00	0073	073>111
046			
047	00:03:00	0101	101>002
048	00:00:00	0002	002>101 Mitte
049			
050	00:00:00	0018	018>079
051	00:00:00	0018	018>073

Ein weiterer Effekt dieser Vorgehensweise ist, dass Sie nicht für jede Anhalteposition eine eigene Fahrstraße im Fahrstraßen-Editor erstellen müssen.

Für Fahrstraßen bzw. Zugfahrten für die keine Folge- oder Anschlußfahrten eingetragen sind, lassen sich die verschiedenen Anhalteoptionen ebenfalls auf der Registerkarte Folgefahrten, über ein Listenfeld unterhalb des Tabellenbereiches, auswählen.