

**Version 2012
Premium Edition**

Update Version 12.2

Ergänzungen / Neuerungen / Änderungen

von

Bernd Senger



INHALTSVERZEICHNIS

1. VORWORT	4
2. WIN-DIGIPET 2012.2 - INSTALLATION DES UPDATES	5
2.1 Sichern der vorhandenen Daten	5
2.2 Herunterladen des Updates 2012.2 von der Win-Digipet Webseite	5
2.3 Installation des Updates 2012.2	5
2.4 Starten von Win-Digipet 2012.2	5
3. ALLGEMEINES	7
3.1 Digitalzentralen / Hardware	7
3.1.1 Märklin Central Station 2	7
3.1.2 Erweiterung BiDiB	7
3.1.3 CAN Tachomesser	8
3.1.4 CAN USB Tachomesser	8
3.1.5 Drehscheibensteuerung DinaSys Turntable Controller	8
3.1.6 Digitale Kupplungen von Tec4Trains (T4T)	8
3.2 Konzeption Booster-Management	8
3.3 Automatische Zusammenstellung von Zügen	9
4. HAUPTPROGRAMM	11
4.1 Booster-Management	11
4.1.1 Einrichtung Booster-Management	11
4.1.2 Anlegen und Löschen eines Boosters	11
4.1.3 Zuordnung zu den Boosterkreisen	12
4.1.4 Anzeige der Boosterkreise	12
4.1.5 Einstellen der Boosterparameter	12
4.1.6 Booster ein- oder ausschalten	14
4.1.7 Booster Überwachung deaktivieren	14
4.1.8 Anzeigen der Fahrzeuge in einem Boosterbereich	14
4.1.9 Auswirkungen des Booster-Managements auf andere Programmteile	14
4.1.9.1 Fahrstraßen	14
4.1.9.2 Bedingungen in der Zugfahrten-Automatik und im Stellwerkswärter	15
4.2 Umgang mit Zügen	15
4.2.1 Anzeige von Zügen auf einem Zugnummernfeld	15



4.2.2	Die Zugzusammenstellung	15
4.2.2.1	Bildung eines Zuges	15
4.2.2.2	Suchen nach Fahrzeugen	15
4.2.2.3	Bildung von Zügen ohne führende Lokomotive	15
4.2.2.4	Anzeigen im Fenster Zugzusammenstellung	16
4.2.3	Anzeige des Zugnamens	16
5.	FAHRZEUG-DATENBANK	18
5.1	Ergänzung der Kranvorlagen	18
5.2	Höchstgeschwindigkeit in den Geschwindigkeitsprofilen	18
5.3	Erfassung T4T-Decoder	19
5.3.1	Multitraction mit T4T	20
6.	GLEISBILD-EDITOR	21
6.1	Das Booster-Management im Gleisbild-Editor	21
6.1.1	Zuordnung der Magnetartikel und Rückmeldekontakte	21
6.1.2	Prüffunktion im Gleisbild-Editor	24
6.1.2.1	Vorhandene Zuordnungen nach Löschen eines Boosters	24
6.1.2.2	Sprungmarken	24
7.	FAHRSTRASSEN-EDITOR	25
7.1	Einführung des Expertenmodus im Fahrstraßen-Editor	25
7.2	Zugtrennungsfahrstraßen	25
7.3	Zugkupplungsfahrstraßen	29
7.4	Zählerwert ersetzen	31
8.	PROFIL-EDITOR	32
8.1	Darstellung der Profile	32
8.2	Zugprofile	32
8.3	Abarbeitung eines Ereignisses bei freiem Kontakt	33
8.4	Neuer Profilzeilentyp „MSG“	33
8.5	Änderung des Zugnamens in einem Profil	34
8.6	Beschränkung der Funktionen auf einzelne Teile eines Zuges	34
8.7	Auslösen von Funktionen, abhängig von der Fahrtrichtung	36
8.8	Entkupplungsvorgänge mit T4T-Kupplungen in Profilen einrichten	36



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 2012.2** darzustellen und die Bedienung der neuen Funktionen 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 Digitalssysteme 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 in unveränderter Form weitergegeben werden. Eine weitergehende Nutzung von Teilen oder Bildern dieser Update-Information dürfen nicht ohne schriftliche Genehmigung des Autors weiterverarbeitet oder verändert werden.



2. WIN-DIGIPET 2012.2 - Installation des Updates

Bevor sie das Update auf **WIN-DIGIPET 2012.2** (Version 12.2) 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 2012.2 finden sie auf der Win-Digipet Webseite im Menü Download – Updates.

Das Update 2012.2 ist nur mit der Original Win-Digipet 2012 CD – Premium Edition lauffähig. Sie müssen beim Installationspfad als Installationsverzeichnis unbedingt das Verzeichnis eintragen, in welchem sich ihre bisherige **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 2012.2 von der Win-Digipet Webseite*

Auf der Win-Digipet Webseite im rechten Menüpunkt Download – Updates finden sie den folgenden Eintrag zu **Win-Digipet 2012.2**:

- **WIN-DIGIPET Update 2012.2** (WDUP_2012_2.exe)

Zum Installieren des Updates 2012.2 laden sie die Datei herunter.

2.3 *Installation des Updates 2012.2*

Speichern sie die komprimierte (gezippte) ausführbare Datei (WDUP_2012_2.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_2.exe gefahrlos löschen oder in einem anderen Verzeichnis ihrer Wahl aufbewahren.

2.4 *Starten von Win-Digipet 2012.2*

Nach der Installation des Updates starten sie wie gewohnt **Win-Digipet 2012.2**



Nach dem Start von **Win-Digipet 2012.2** erhalten sie kurzfristig auch das neue Startbild. Das Startbild enthält neben den Angaben zum Copyright auch die aktuelle Versionsnummer des Programms.¹



Abb. 2.4-1 Startbild Win-Digipet mit Versionshinweis

Nach dem vollständigen Hochfahren des Programmes **Win-Digipet 2012.2** 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

Die Anzahl von Digitalzentralen bzw. anderer Hardware auf dem Modellbahnmarkt steigt stetig an. Aus diesem Grund werden immer wieder neue Zentralen für die Zusammenarbeit mit Win-Digipet in das Programm eingebunden. Die Integration der Hardware erfordert aber seitens der Hersteller u.a. die Offenlegung des Schnittstellenprotokolls, ohne diese ist die Kommunikation zwischen der Zentrale und Win-Digipet nicht möglich.

Auch mit der Version Win-Digipet 12.2 sind wieder einige neue Digitalzentralen hinzugekommen bzw. wurden andere in ihren Funktionalitäten erweitert.

3.1.1 Märklin Central Station 2

Mit der Firmware-Version 3.0 wurde von Märklin auch das Kommunikationsprotokoll verändert. Neben der verbesserten Rückmeldung des S88-Busses, ist es nun auch möglich mehrere CS 2, die über den CAN-Bus verbunden sind, korrekt anzusteuern.

3.1.2 Erweiterung BiDiB

Die Möglichkeiten in Zusammenhang mit der für das BiDiB²-Protokoll entwickelten Hardware wurden in Win-Digipet 2012.2 massiv erweitert. Dies betrifft das Booster-Management, das Schalten von Magnetartikeln sowie das Steuern von Lokomotiven.

Das Thema „BiDiB“ wird der Inhalt einer eigenen Abhandlung sein, die nach ihrer Fertigstellung im Win-Digipet Anwenderforum zum Download bereitstehen wird.

² BiDiB – Abk. für **BiD**irektionaler **B**us und ist der Standardbus für die elektronische Kontrolle einer Modellbahn

3.1.3 CAN Tachomesser

Als erste Modellbahnsoftware unterstützt Win-Digipet 2012.2 den CAN Tachomesser als Hilfsmittel zum Einmessen von Lokomotiven.

Der CAN Tachomesser kann z.B. in Verbindung mit einer Central Station 2 und einem Rollenprüfstand zum Einmessen von Lokomotiven verwendet werden.

Nähere Informationen finden sich auf der Webseite des Herstellers www.can-digital-bahn.com

3.1.4 CAN USB Tachomesser

Ebenso wie den vorher beschriebenen Tachomesser, unterstützt Win-Digipet 2012.2 als erste Modellbahnsoftware den CAN USB Tachomesser als Hilfsmittel zum Einmessen von Lokomotiven.

Der CAN USB Tachomesser kann in Verbindung mit einem Rollenprüfstand zum Einmessen von Lokomotiven verwendet werden.

Nähere Informationen finden sich auf der Webseite des Herstellers www.can-digital-bahn.com

3.1.5 Drehscheibensteuerung DinaSys Turntable Controller

Der Drehscheibencontroller des niederländischen Herstellers DinaSys wird ab sofort von Win-Digipet erkannt und kann in Verbindung mit Win-Digipet genutzt werden.

Nähere Informationen finden sich auf der Webseite des Herstellers www.picommit.nl/dinasys/

3.1.6 Digitale Kupplungen von Tec4Trains (T4T)

Der Hersteller Tec4Trains bietet digitale Kupplungen an, die das Abkuppeln von Waggons an einer beliebigen Stelle im Zugverband ermöglichen. In Win-Digipet 2012.2 werden diese Kupplungen mit den dazugehörigen sogenannten TCCS-Decodern unterstützt. Die Konfigurationen zu diesen speziellen Kupplungen werden in Win-Digipet in der Fahrzeugdatenbank (vgl. Abschnitt 5.3) sowie im Profil-Editor (vgl. Abschnitt 8.8) vorgenommen.

Nähere Informationen bietet die Webseite des Herstellers www.tec4trains.de

3.2 Konzeption Booster-Management

Neu in Win-Digipet 2012.2 ist ein sogenanntes Booster-Management. Mit dieser Funktionalität soll erreicht werden, dass auch auf größeren Anlagen mit vielen Boostern weniger Abschaltungen der gesamten Anlage, ausgelöst durch Kurzschlüsse, den reibungslosen Modellbahnbetrieb stören.

Moderne Booster und Digitalzentralen bieten heute die Möglichkeit zum Beispiel bei Kurzschluss oder Überlast einzelne Boosterkreise abzuschalten und nicht betroffene Bereiche in Betrieb zu halten.

Aus Sicherheitsgründen sollte man das Booster-Management nur für Booster nutzen, die sich im Falle eines Kurzschlusses eigenständig sicher abschalten und nicht auf die Abschaltung durch die Zentrale angewiesen sind.



Es muss immer gewährleistet sein, dass der Booster auch ohne Einwirkung von Zentrale oder PC im Falle eines Kurzschlusses oder einer Überlast sicher abschaltet!

Beispiele für einige Booster, die diese Funktionalität heute unterstützen sind:

•	Littfinski DB-4		www.ldt-infocenter.com
•	bmbtechnik – G. Boll 3/5A	neue Version	www.bmbtechnik.de
•	Uhlenbrock Power 4		www.uhlenbrock.de
•	Tams B4		www.tams-online.de
•	Lenz LV 102		www.digital-plus.de
•	CAN Digitalbahn Modulbooster		www.can-digital-bahn.com
•	OpenDCC Booster 2		www.opendcc.de
•	MÜT Booster		www.muett-digirail.de
•	Stärz Power Pack		www.firma-staerz.de
•	BiDiB Booster		www.bidib.org
•	...		

Beispiele für die Integration verschiedener Boostertypen in das Booster-Management und eventuell notwendige Zusatzschaltungen werden demnächst im Win-Digipet Anwenderforum veröffentlicht.

Die Einrichtung des Booster-Managements erfolgt in Win-Digipet 2012.2 im Hauptprogramm, beziehungsweise im Gleisbild-Editor. In dieser Dokumentation werden die einzelnen Schritte in den jeweiligen Abschnitten (vgl. Kapitel 4.1 und 6.1) zu den genannten Programmteilen beschrieben.

3.3 Automatische Zusammenstellung von Zügen

Mit der Version Win-Digipet 2012 wurde, neben punktgenauen Anhalten auf intelligenten Zugnummernfeldern, auch die Zusammenstellung von Zügen integriert. Hiermit lassen sich viele vorbildgerechte Situationen, wie zum Beispiel das mittige Anhalten am Bahnsteig, in Abhängigkeit von der Zuglänge realisieren.

Mit dem Update Win-Digipet 2012.2 erfolgt nun die konsequente Weiterentwicklung in Richtung Automatisierung der schon vorhandenen Möglichkeiten im Umgang mit kompletten Zügen.

So können jetzt mit Hilfe der automatischen Zugzusammenstellung Fahrzeuge zu bestehenden Zügen hinzugefügt oder auch herausgelöst werden.



Die Einstellungen zur automatischen Zugzusammenstellung werden maßgeblich im Fahrstraßen-Editor vorgenommen. Hier werden sogenannte Zugtrennungsbeziehungsweise Kupplungsfahrstraßen angelegt.

Unter Verwendung von Profilen lassen sich in Verbindung mit den Zugtrennungs- und Kupplungsfahrstraßen ansprechende Rangierfahrten gestalten. Im Profil-Editor sind in diesem Zusammenhang ebenfalls neue Features hinzugefügt worden, welche in Abschnitt 8 ausführlich beschrieben werden.


Die detaillierte Beschreibung dieser speziellen Fahrstraßen erfolgt im Abschnitt 7 dieser Dokumentation.

Beachten sie bitte, dass gute Kenntnisse im Umgang mit Fahrstraßen, intelligenten Zugnummernfeldern und Profilen Voraussetzung zur erfolgreichen Umsetzung der neuen Programmfeatures sind. Sollten sie sich bezüglich der einen oder anderen Funktionsweise des Programms nicht mehr sicher sein, lesen sie bitte noch einmal im Handbuch oder den ergänzenden Abhandlungen im Internet auf www.windigipet.de nach.

4. Hauptprogramm

4.1 Booster-Management

4.1.1 Einrichtung Booster-Management

Der Start des Booster-Managements erfolgt in Win-Digipet 2012.2 durch Klick auf das Symbol „Booster-Management“  oder den entsprechenden Eintrag im Menü Extras des Hauptprogramms.

Mit dem ersten Aufruf wird der leere Konfigurationsdialog zum Booster-Management angezeigt.

Ein Klick mit der rechten Maustaste in das leere Fenster führt zur Anzeige eines kontextbezogenen Sub-Menüs. Hier lassen sich alle Einstellungen des Booster-Managements erreichen. Die aus anderen Programmteilen bekannten oder selbsterklärenden Einträge des Menüs, wie beispielsweise „Datensatz speichern“, sollen an dieser Stelle nicht noch einmal aufgegriffen werden. Hier beschränken wir uns ausschließlich auf die Funktionen des Booster-Managements.



Abb. 4.1-1 Dialogfeld Booster-Management

4.1.2 Anlegen und Löschen eines Boosters

Der erste Schritt zur Einrichtung des Booster-Managements ist das Anlegen eines Boosters. Hierzu wählen sie aus dem Menü des Booster-Managements den Eintrag „Neuen Booster anlegen“.

Im Dialogfeld „Booster-Management“ wird daraufhin ein neuer Eintrag mit automatisch erzeugtem Namen und ID angelegt. Mit einem Klick in die Spalte „Bezeichnung“ des neuen Eintrags, lässt sich der vorgeschlagene Name noch editieren.

Auf diese Weise lassen sich weitere Booster anlegen. Zur besseren Unterscheidung ist es empfehlenswert den Boostern Namen nach ihrer Funktionalität zu vergeben.

Jeden Datensatz können sie über das Menü speichern, bzw. werden vom Programm auch daran erinnert. Als Beispiel soll die Grafik Abb. 4.1-3 dienen. Hier wurden insgesamt drei Booster (Boosterkreise) angelegt und entsprechende sinnbehaftete Namen vergeben.

Sollte ihnen bei der Einrichtung eines Boosters ein Fehler unterlaufen sein, so lässt sich dieser Eintrag mit dem Menüpunkt „Datensatz löschen“ auch wieder entfernen.

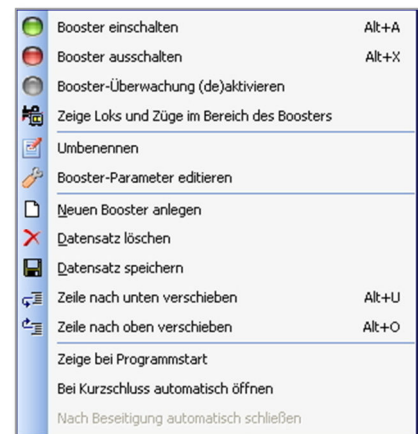


Abb. 4.1-2 Konfigurationsmenü Booster-Management



Abb. 4.1-3 Dialogfeld Booster-Management mit drei Einträgen

4.1.3 Zuordnung zu den Boosterkreisen

Nachdem sie nun erfolgreich einen oder mehrere Booster angelegt haben, können sie jeden Rückmeldekontakt oder Magnetartikel den angelegten Boosterkreisen zuordnen. Diese Aufgaben werden im Gleisbild-Editor von Win-Digipet vorgenommen.

Die Beschreibung finden sie in dieser Dokumentation im Abschnitt 6.1 *Das Booster-Management im Gleisbild-Editor*. Bitte machen sie sich dort mit den notwendigen Arbeitsschritten vertraut.

4.1.4 Anzeige der Boosterkreise

Sie können sich die Verteilung der Rückmeldekontakte und Magnetartikel auf die einzelnen Boosterkreise jederzeit im Hauptprogramm anzeigen lassen.

Markieren sie für diese Funktion, bei gedrückter Shift-Taste, im Dialogfenster den gewünschten Eintrag. Als Ergebnis werden die zum markierten Boosterkreis zugehörigen Symbole blau markiert.

4.1.5 Einstellen der Boosterparameter

Das in der Abbildung Abb. 4.1-4 dargestellte Konfigurationsmenü bietet die Möglichkeit verschiedene Parameter, die das Verhalten ihrer Booster bestimmen, einzustellen. Die Auswahl des Menüpunktes „Booster-Parameter editieren“ ruft das in nachfolgender Grafik dargestellte Fenster auf. Das Bild wurde dahingehend manipuliert, dass die beiden

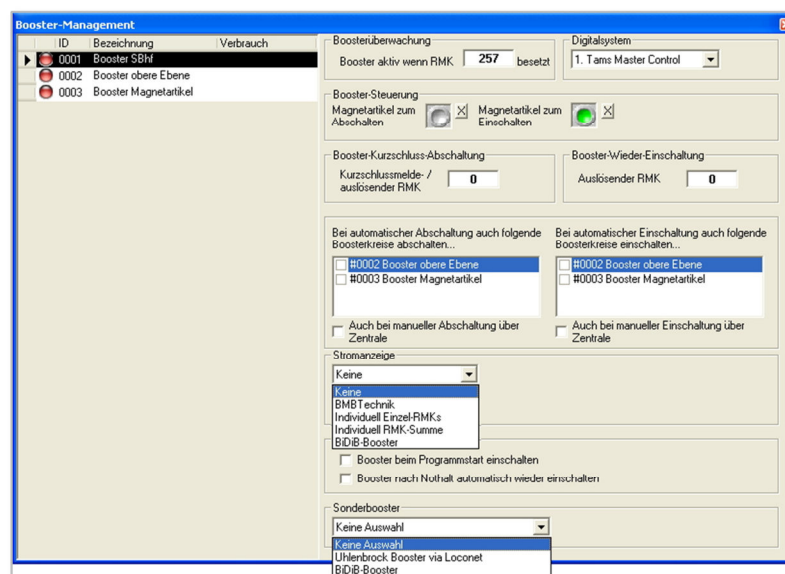


Abb. 4.1-4 Parameter des Booster-Managements verändern (Bildmontage)

Klappmenüs gleichzeitig sichtbar sind. Die gleichzeitige Darstellung mehrerer Auswahlmenüs funktioniert beim Arbeiten mit Windows selbstverständlich nicht.

- Erfassung von Rückmeldekontakten, die den Kurzschluss beziehungsweise die Wiedereinschaltung eines Boosters bewirken
- Erfassung von Magnetartikeln (z.B. K84), die einen Boosterbereich aus- oder einschalten.



- Einbindung von Sonderboostern, wie etwa einen BiDiB-Booster oder einen Uhlenbrock-Booster, welcher seinen Zustand über das LocoNet meldet
- Erfassung von benachbarten Boosterbereichen, die bei einer Abschaltung gegebenenfalls mit ab- bzw. wieder eingeschaltet werden sollen.
- Booster beim Programmstart, oder nach einem Nothalt, automatisch einschalten
- Integration von Stromanzeigen (z.B. des Herstellers bmbtechnik), oder auch Rückmeldekontakten, welche den Kurzschluss oder eine Überlastung des Boosterbereiches indizieren.

4.1.6 Booster ein- oder ausschalten

Mit Hilfe des in den vorherigen Abschnitten ausführlich beschriebenen Sub-Menüs, lassen sich die angelegten Boosterkreise einzeln ein- oder auch ausschalten. Das Dialogfenster zum Booster-Management markiert dies durch einen grünen bzw. roten Punkt, ähnlich wie sie es bereits aus dem Programmteil Stellwerkswärter her kennen. Diese Schaltereignisse werden auch im Logbuch von Win-Digipet protokolliert.

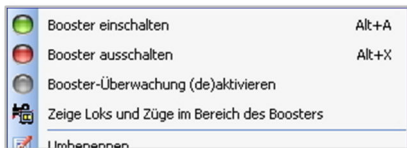


Abb. 4.1-5 Ausschnitt Submenü Booster-Management

4.1.7 Booster Überwachung deaktivieren

Der durch einen grauen Ball gekennzeichnete Menüpunkt „Booster-Überwachung (de)aktivieren“ bietet die Option, einzelne Bereiche aus der Überwachung (temporär) herauszunehmen.

Beachten sie bitte, dass sie zur Reaktivierung der Überwachung ebenfalls diesen Menüpunkt wählen müssen.

4.1.8 Anzeigen der Fahrzeuge in einem Boosterbereich

Die Auswahl des Menüpunktes zeigt ihnen alle Lokomotiven und Züge, die sich im gewählten Boosterbereich befinden. Selbsterklärend, dass sie für diese Aktion ihre Rückmeldekontakte im Gleisbild-Editor den Boosterbereichen zugeordnet haben

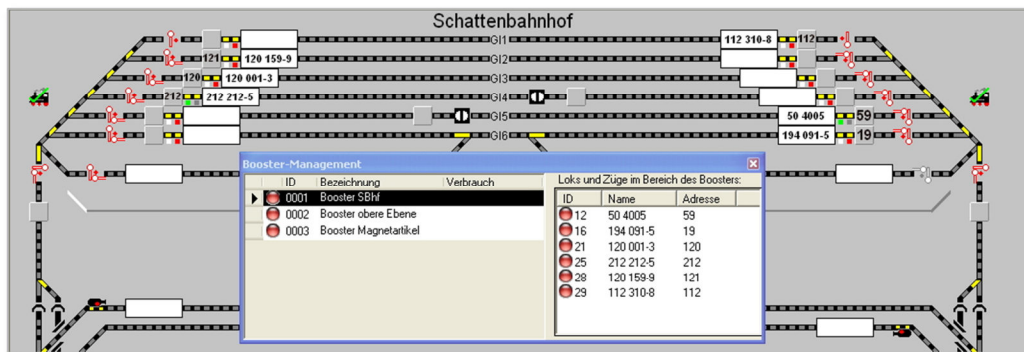


Abb. 4.1-6 Darstellung aller Loks und Züge in einem Boosterbereich

müssen. In Abb. 4.1-6 werden als Beispiel alle Loks und Züge im Boosterbereich „SBhf“ mit Namen und Digitaladresse angezeigt.

4.1.9 Auswirkungen des Booster-Managements auf andere Programmteile

4.1.9.1 Fahrstraßen

Fahrstraßen, die Kontakte oder Magnetartikel (sofern an dem Booster angeschlossen) in einem (oder mehreren) nicht aktiven Boosterbereich(en) beinhalten, werden von Win-Digipet **nicht** ausgeführt. Im Dialog „Stellen und Fahren“ (vgl. Abb. 4.1-7), dem Zugfahrten-Ablaufinspektor oder auch der Zugüberwachung, werden ihnen die entsprechenden Hinweise angezeigt.



Abb. 4.1-7 Booster-Management verriegelt Fahrstraße

4.1.9.2 Bedingungen in der Zugfahrten-Automatik und im Stellwerkswärter

In die Bedingungsbaume des Stellwerkswärters beziehungsweise der Zugfahrten-Automatik, können sie den Zustand der einzelnen Booster abfragen und mit Schaltungen von Magnetartikeln oder Bedingungen für die Ausführung von Fahrten sinnvoll verknüpfen.

4.2 Umgang mit Zügen

4.2.1 Anzeige von Zügen auf einem Zugnummernfeld

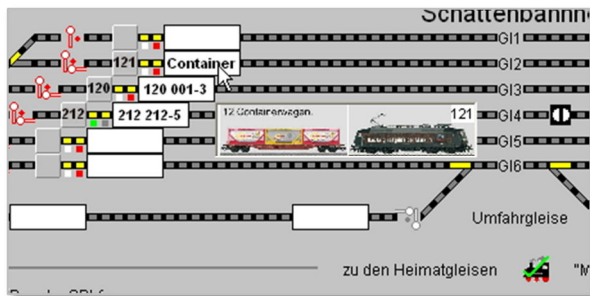


Abb. 4.2-1 Anzeige des gesamten Zuges

Im Gleisbild wird beim Überfahren eines Zugnummernfeldes mit der Maus, jetzt der gesamte darauf eingetragene Zug dargestellt. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um ein intelligentes Zugnummernfeld bzw. die Darstellung mit einem oder drei Symbolen gewählt wurde.

Die Abb. 4.2-1 soll dies verdeutlichen. Hier wird ein Zug, bestehend aus der Lokomotive und einem Wagensatz mit 12 Containerwagen (ein Datensatz) auf Gleis 2 angezeigt. Das aus drei Symbolen

bestehende Zugnummernfeld beinhaltet den Zugnamen (hier: *Container*). Das aus einem Symbol bestehende Zugnummernfeld zeigt die Digitaladresse (hier: 121) der Lokomotive.

4.2.2 Die Zugzusammenstellung

4.2.2.1 Bildung eines Zuges

Die Bildung eines Zuges erfolgt im Allgemeinen über die beiden Listen im unteren Teil des Dialoges zur Zugzusammenstellung. Sie können allerdings auf einfache Weise einem Zug ein Fahrzeug hinzufügen, indem sie das Bild des Fahrzeuges, mit gedrückter rechter Maustaste, aus dem Lokcontrol an die gewünschte Stelle im Zugverband ziehen.

4.2.2.2 Suchen nach Fahrzeugen

Es ist wahrscheinlich, dass man nach der Bildung vieler Züge nicht mehr genau weiß in welchem Zug sich ein bestimmtes Fahrzeug befindet. Zum schnellen Auffinden des gesuchten Fahrzeuges markieren sie dieses in einer der beiden Listen und rufen mit der rechten Maustaste den Menüpunkt „Suche Zug zu Fahrzeug“ auf. Win-Digipet springt sofort zum richtigen Zug und zur richtigen Position des gesuchten Fahrzeuges.

4.2.2.3 Bildung von Zügen ohne führende Lokomotive

Die Neuerungen dieses Updates machen es erforderlich, dass nun auch Züge ohne führende Lokomotive gebildet werden können. So lassen sich dann beispielsweise zwei Teilzüge problemlos zu einem verschmelzen.

Die Bildung eines solchen Zuges erfolgt in der Zugzusammenstellung. In der Waggonliste markieren sie einen freien Wagen und wählen mit der rechten Maustaste den Menüeintrag „Neuen Zug mit diesem Waggon bilden“. Die Abbildung Abb. 4.2-2 zeigt

ihnen das Resultat einer solchen Zugbildung ohne führende Lokomotive. Das Beispiel hier zeigt einen Zug, der nur einen Waggon-Datensatz beinhaltet. Hier wird dieser Waggon automatisch zum führenden Fahrzeug des Zuges.

Bei Addition von weiteren Waggon-Datensätzen können sie auch einen anderen Waggon als führendes Fahrzeug auswählen.

Sobald dem Zug eine Lokomotive hinzugefügt wird, wechselt diese zur führenden Lokomotive. Eine entsprechende Meldung des Programms weist sie darauf hin.

Das gilt auch für den Fall der Vereinigung zweier Teilzüge, wenn sich im heranfahrenden Teilzug eine Lokomotive befindet.

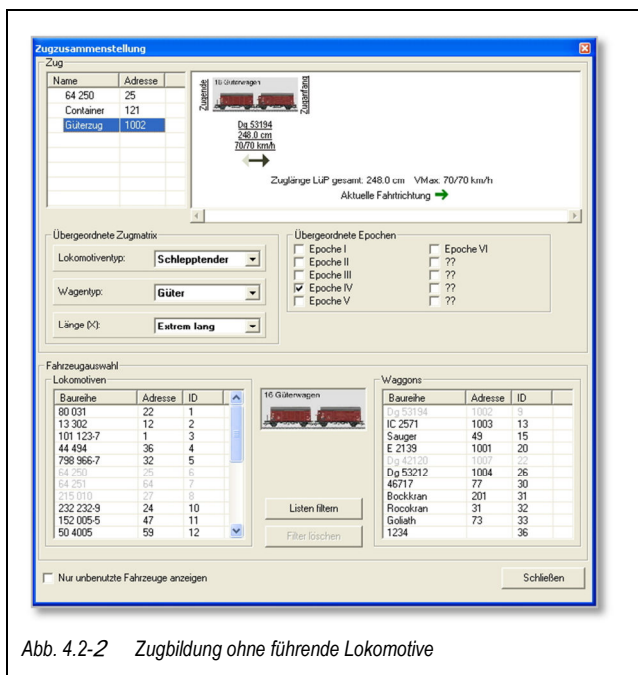


Abb. 4.2-2 Zugbildung ohne führende Lokomotive

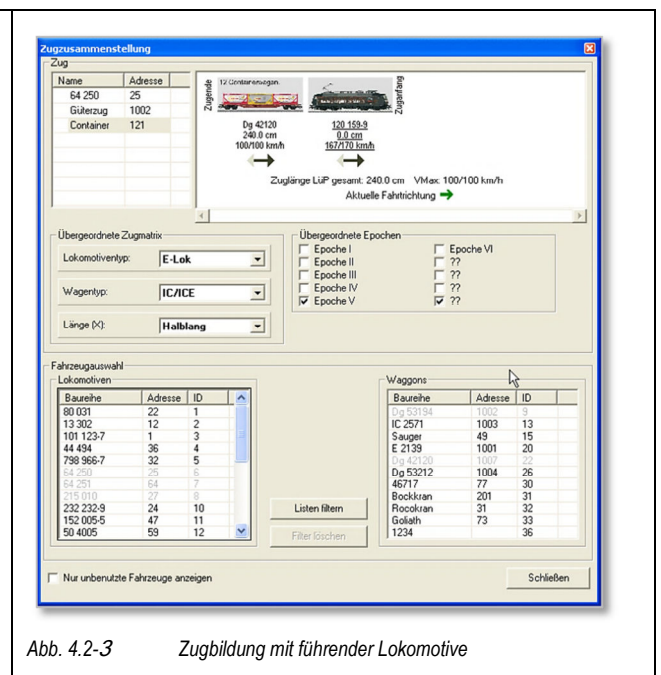


Abb. 4.2-3 Zugbildung mit führender Lokomotive

4.2.2.4 Anzeigen im Fenster Zugzusammenstellung

Für das führende Fahrzeug werden im Fenster der Zugzusammenstellung die Angaben zum Namen, der Länge und eingestellten Geschwindigkeiten unterstrichen.

Im Fenster der Zugzusammenstellung werden ihnen auch noch die folgenden Angaben zum gebildeten Zug angezeigt:

- Länge des gesamten Zuges, als Addition der Einzelfahrzeuglängen
- maximale Höchstgeschwindigkeiten für Vor- und Rückwärtsfahrt
- die aktuelle Fahrtrichtung des Zuges, dargestellt mittels eines kleinen grünen Pfeils

4.2.3 Anzeige des Zugnamens

Der in der Zugzusammenstellung vergebene Zugname lässt sich auf einfache Weise anzeigen. Nutzen sie hierzu sogenannte Tooltips. Sie kennen diese Funktionalität von Win-Digipet vermutlich schon von den Magnetartikeln oder den intelligenten Zugnummernfeldern.

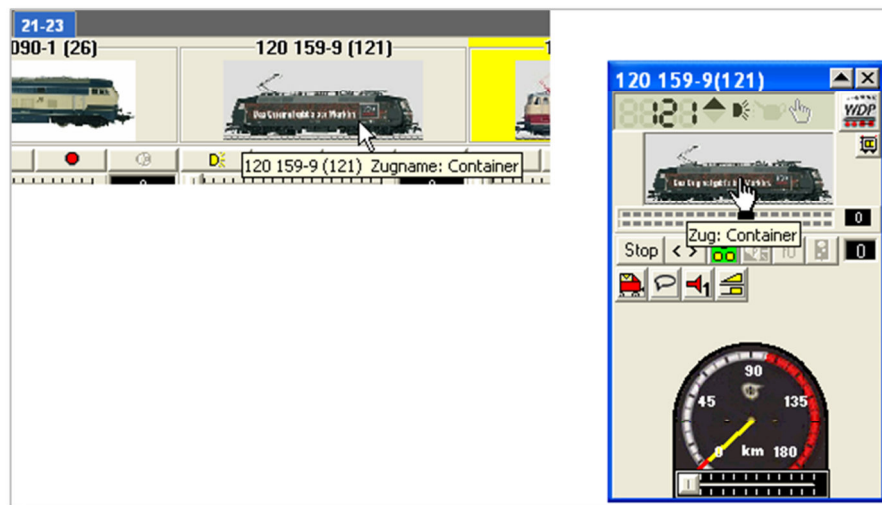


Abb. 4.2-4 Anzeige des Zugnamens als Tooltipp

Zur Anzeige des Zugnamens fahren sie mit der Maus auf das Lokbild in der Lokleiste oder des Lokcontrols. Nach einem kurzen Moment wird ihnen der dazugehörige Zugname als Tooltipp eingeblendet. Die Abb. 4.2-4 zeigt ihnen die beiden Varianten.

5. Fahrzeug-Datenbank

5.1 Ergänzung der Kranvorlagen

Eine der wesentlichen Möglichkeiten der Kran-/Funktionsmodelle-Steuerung in Win-Digipet 2012 ist die einfache Erweiterbarkeit um neue Kräne oder Funktionsmodelle.

Im Anwenderforum wird die jeweils aktuelle Vorlagendatei als Download zur Verfügung stehen. Diese muss dann lediglich in das Win-Digipet-Verzeichnis kopiert werden.

Die Liste der Kräne in Win-Digipet wurde um das Container-Terminal der Firma Heljan erweitert.

5.2 Höchstgeschwindigkeit in den Geschwindigkeitsprofilen

„Hilfe, meine Lok bewegt sich nicht!“

So, oder ähnlich lauteten in der Vergangenheit viele Anfragen im Anwenderforum oder der Hotline. In vielen Fällen war eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 0 km/h in der Fahrzeug-Datenbank die Ursache.

Zur Abhilfe wird nun die eingestellte Höchstgeschwindigkeit (V_{max}) im Lokcontrol angezeigt. Dabei wird berücksichtigt, dass für die jeweilige Fahrtrichtung ein anderer Wert eingestellt sein kann. Die nachfolgende Grafik Abb. 5.2-2 soll dies verdeutlichen.

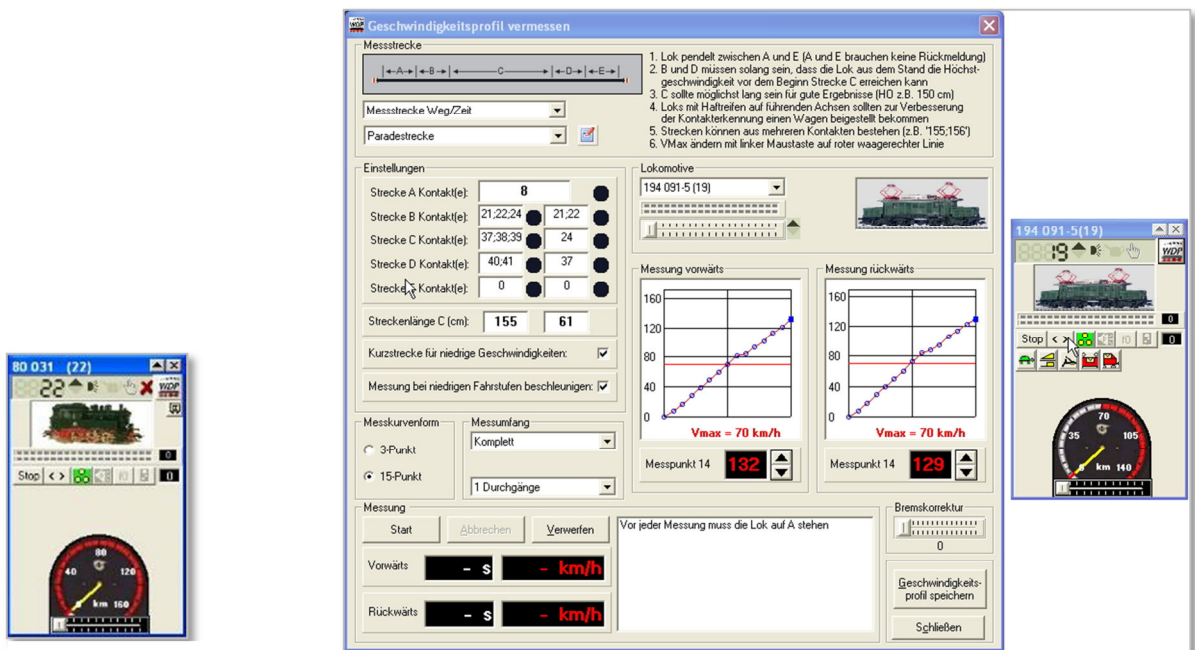


Abb. 5.2-1 Lokcontrol mit V_{max} gleich Null

Abb. 5.2-2 Darstellung der maximalen Geschwindigkeit im Lokcontrol

Diese Anzeige funktioniert allerdings nur in der „großen“ Darstellung der Lokcontrols. Eine Darstellung innerhalb der „kleinen“ Lokcontrols ist nicht möglich.

Beachten sie bitte, dass innerhalb eines Zuges die maximale Geschwindigkeit durch die V_{max} des langsamsten Fahrzeugs im Zugverband bestimmt wird. Diese Geschwindigkeit wird im Betrieb mit Win-Digipet auf das Lokcontrol der führenden Lokomotive eines

Zuges übertragen. Die mögliche Höchstgeschwindigkeit kann also geringer sein, als die für die Lokomotive in der Fahrzeug-Datenbank eingestellte V_{\max} .

Das Beispielbild Abb. 5.2-1 soll ihnen mit Hilfe der grafischen Höchstgeschwindigkeitsanzeige verdeutlichen, dass hier eine V_{\max} von 0 km/h eingestellt wurde. Dabei kann es sich um die Lokomotive oder einen der Waggonen in einem Zug handeln. Lesen sie bitte auch im Abschnitt 4.2.2 dieser Abhandlung wie einfach sie diesen fehlerhaft konfigurierten Datensatz mit Hilfe der Zugzusammenstellung lokalisieren können.

Haben sie versehentlich in der Fahrzeug-Datenbank die Höchstgeschwindigkeit eines Fahrzeugs auf 0 km/h begrenzt, so wird dies beim Stellen einer Fahrstraße als Fehlermeldung angezeigt. Sollte das Fenster nur für einen kurzen Zeitraum sichtbar sein, können sie die Fehlermeldung im Logbuch von Win-Digipet noch einmal lesen.

5.3 Erfassung T4T-Decoder

Die Decoder der Firma Tec4Trains bieten die Möglichkeit Kupplungen an beliebiger Stelle in einem Zugverband schalten zu lassen. Diese sogenannten TCCS-Decoder verwenden ein proprietäres Protokoll und müssen demnach in Win-Digipet als solche bekannt gemacht werden.

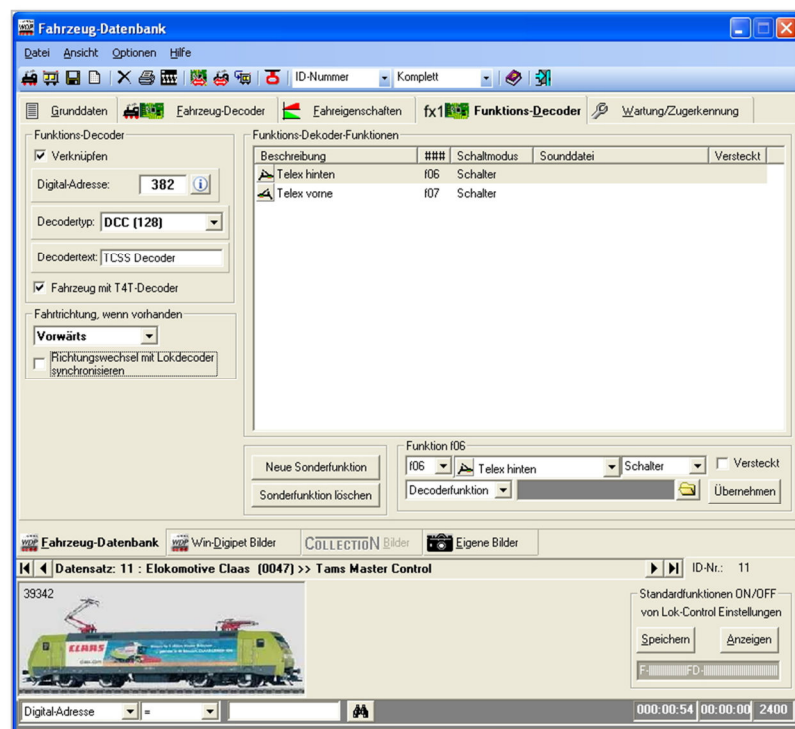


Abb. 5.3-1 Registerkarte Funktions-Decoder mit den Einstellungen für T4T-Decoder

Win-Digipet verwaltet die Decoder als Funktionsdecoder in den jeweiligen Fahrzeugen. Die Einstellungen finden sich somit auf der entsprechenden Registerkarte der Fahrzeug-Datenbank wieder. Alle weiteren Einstellungen zu den Kupplungsvorgängen werden in



den Profilen der Fahrstraßen geregelt. Die Beschreibung hierzu finden sie in diesem Dokument in Abschnitt 8.8.

5.3.1 Multitraction mit T4T


Hier empfehlen wir dies seitens T4T ab Softwareversion 2.3. Des Weiteren sollte man bei der führenden Lokomotive F5 einschalten (sofern darauf noch die Werkseinstellung „Bestimmung der zugführenden Lokomotive in einer bestehenden Multitraction“ auf diese Funktion gemappt wurde.

6. Gleisbild-Editor

6.1 Das Booster-Management im Gleisbild-Editor

6.1.1 Zuordnung der Magnetartikel und Rückmeldekontakte

Im Gleisbild-Editor können alle Magnetartikel und Rückmeldekontakte den im Hauptprogramm konfigurierten Boosterkreisen zugeordnet werden (vgl. hierzu Abschnitt 4.1). Selbstredend ist allerdings nur die Zuordnung real auf der Modellbahnanlage existierender Magnetartikel und Rückmeldekontakte sinnvoll. Beim Booster-Management geht es ja wie oben erläutert, um die bereichsweise Abschaltung der Stromzufuhr.

Die Zuordnung der Magnetartikel bzw. Rückmeldekontakte zu den im Hauptprogramm angelegten Boosterkreisen wird mit dem Symbol „Booster-Zuweisung“  oder dem entsprechenden Menüeintrag im Menü „Erfassung“ gestartet.

Im daraufhin erscheinenden Dialog werden alle bereits im Hauptprogramm von Win-Digipet angelegten Boosterkreise mit den vergebenen Namen angezeigt.

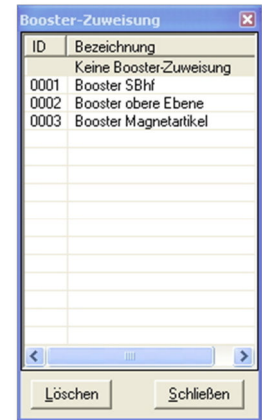


Abb. 6.1-1 Dialogfeld Booster-Zuweisung

Die Löschfunktion in diesem Dialogfeld funktioniert hier analog zur Rückmeldekontakterfassung, den Übergang auf „Keine Auswahl“ und damit beim Klick in das Gleisbild das Löschen der Boosterzuweisung zu Rückmeldekontakten oder Magnetartikeln.

In unserem Beispiel, hier an dieser Stelle, wurden insgesamt drei Boosterbereiche zum einen für den Schattenbahnhof, die obere Ebene sowie die Magnetartikel eingerichtet. Der zusätzlich vorhandene Eintrag „keine Booster-Zuweisung“ ist standardmäßig vorhanden.

Die folgenden vier Beispielgrafiken sollen die räumliche und funktionale Zuordnung der Magnetartikel bzw. Rückmeldekontakte verdeutlichen.

Beispiel 1

Im ersten Fall wurden alle Rückmeldekontakte, sowie die real vorhandenen Magnetartikel des Schattenbahnhofes, dem Boosterbereich „Booster SBhf“ zugeordnet“.

Um einen Magnetartikel oder Rückmeldekontakt einem Bereich zuzuordnen markieren sie im Dialogfeld Booster-Zuweisung den gewünschten Eintrag. Dieser wird gewohnheitsgemäß blau hinterlegt.

Klicken sie nun alle Symbole die sie dem gewählten Boosterbereich zuordnen möchten einmal an. Alternativ haben sie die Möglichkeit, bei gedrückter linker Maustaste einen Bereich zu markieren. Dieser wird, solange sie die linke Maustaste gedrückt halten, mit einem roten Rahmen markiert.

Schnell werden sie feststellen, dass beim Klicken eines Gleissymbols alle Symbole mit gleicher Rückmeldenummer markiert werden. Somit müssen sie nicht jedes Gleissymbol einzeln anklicken, hier genügt es ein Symbol des jeweiligen Rückmeldekontaktes zu markieren.

Alle Symbole, die sie auf eine der beiden Weisen markiert haben, werden als Ergebnis mit einem blauen durchkreuzten Rahmen versehen und kennzeichnen so die erfolgte Zuordnung zu einem Boosterbereich. Jedes Symbol kann maximal einem Boosterbereich zugeordnet werden.

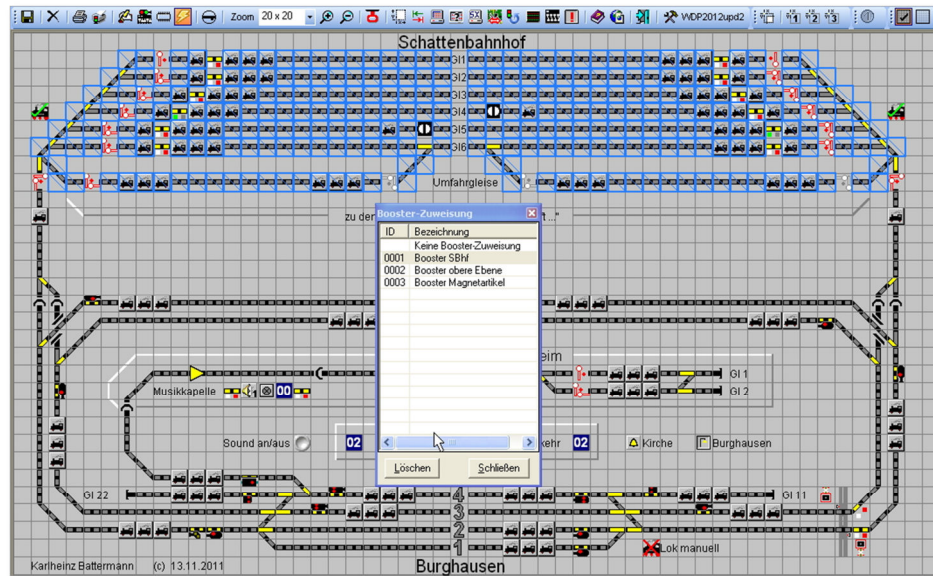


Abb. 6.1-2 Zuweisung von Boosterbereichen (Beispiel 1)

Beispiel 2

Das folgende Beispiel zeigt die Zuordnung der Rückmeldekontakte zum Boosterbereich „Booster obere Ebene“. In der Grafik lässt sich erkennen, dass nicht rückgemeldete Symbole (z.B. Tunnelsymbole) nicht zugeordnet worden sind.

Den nicht zugeordneten Bereich auf der rechten vertikalen Seite werden wir im vierten Beispiel noch einmal betrachten.

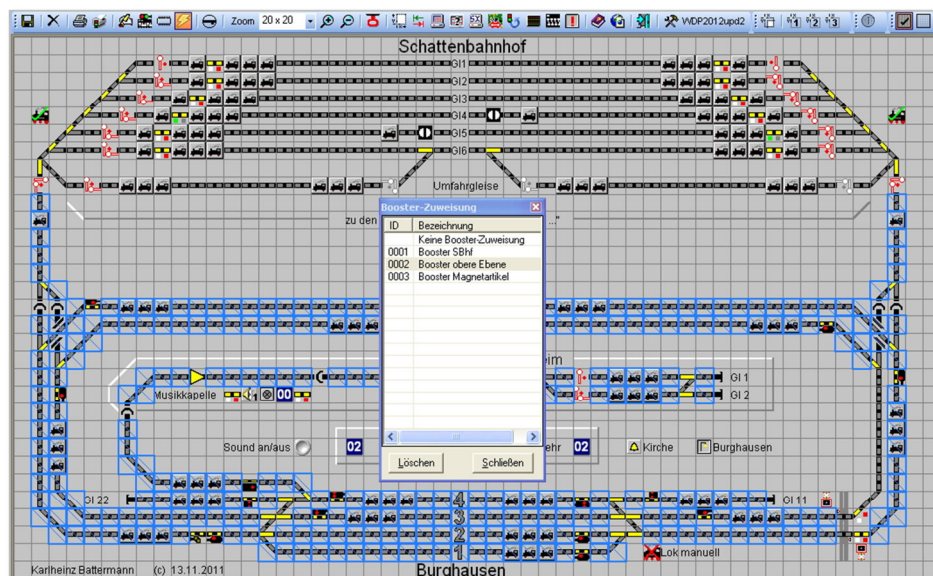


Abb. 6.1-3 Zuweisung von Boosterbereichen (Beispiel 2)

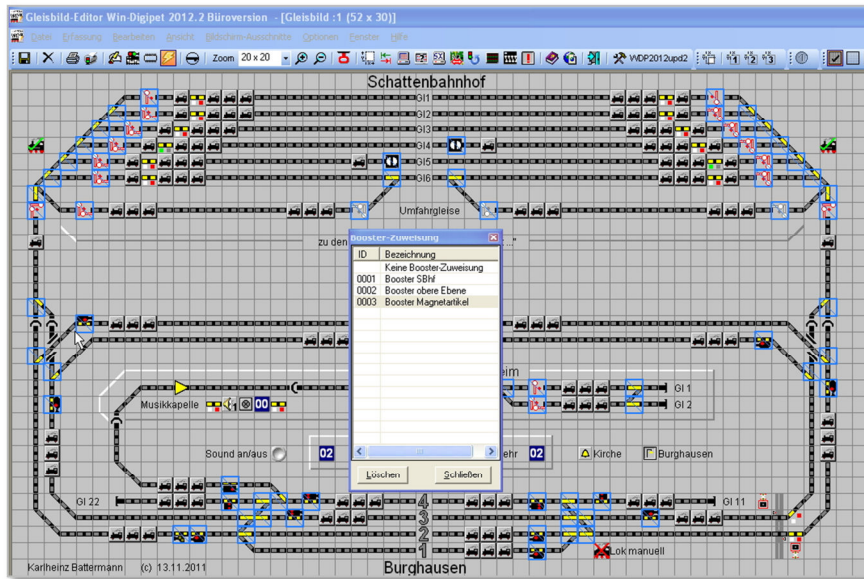


Abb. 6.1-4 Zuweisung von Boosterbereichen (Beispiel 3)

Beispiel 3

In diesem Beispiel wurden nunmehr die auf der Modellbahnanlage real vorhandenen Magnetartikel einem Boosterbereich zugeordnet. In einem exklusiven Boosterkreis für Magnetartikel wird es sehr selten zu einem Kurzschluss kommen. Somit erhält man die Gewährleistung, dass alle Schaltvorgänge zuverlässig ausgeführt werden können.

Beispiel 4

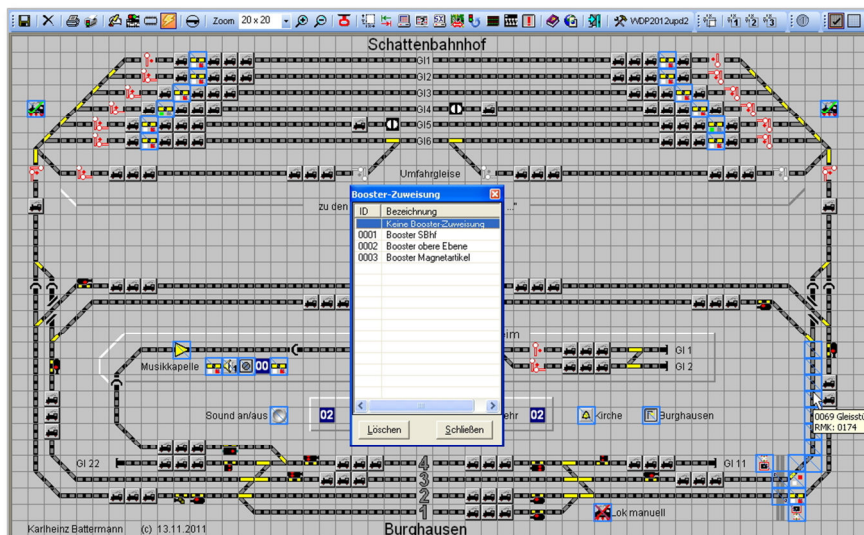


Abb. 6.1-5 Zuweisung von Boosterbereichen (Beispiel 4)

Im letzten Beispiel werden die Symbole dargestellt, die keinem Boosterbereich zugeordnet worden sind. Zu Beginn der Zuweisungen zu Bereichen, werden bei Auswahl des Eintrages „Keine Booster Zuweisung“, alle Symbole blau markiert sein. Später können sie an dieser Stelle auch „vergessene“ Bereiche schnell lokalisieren bzw. schon

zugewiesene Bereiche wieder zurücksetzen.

6.1.2 Prüffunktion im Gleisbild-Editor

6.1.2.1 Vorhandene Zuordnungen nach Löschen eines Boosters

Über die Prüffunktion im Gleisbild-Editor lässt sich die Zuordnung von Magnetartikeln und Rückmeldekontakten zu nicht mehr vorhandenen Boostern wieder aufheben. Die entsprechende Schaltfläche findet sich über den Aufruf des roten Ausrufezeichens.

6.1.2.2 Sprungmarken

Ebenfalls gefunden werden unvollständig angelegte Sprungmarken. Die Nummer der Sprungmarke wird angezeigt und der Sprungmarken-Editor springt automatisch den zu korrigierenden Eintrag an.

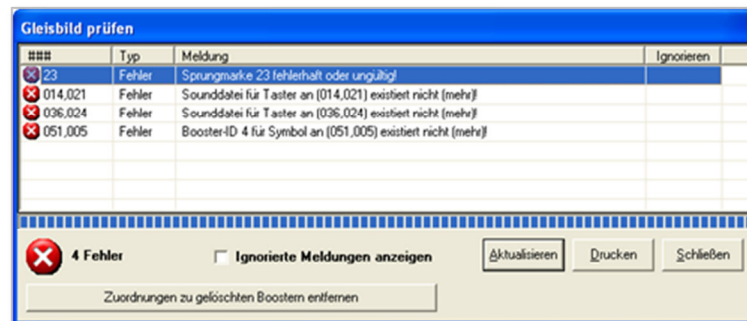


Abb. 6.1-6 Ergebnisse der Prüffunktion im Gleisbild-Editor

7. Fahrstraßen-Editor

Wie schon weiter oben in dieser Abhandlung erläutert, werden die wesentlichen Grundsätze zur automatischen Zugzusammenstellung im Fahrstraßen-Editor geschaffen. Im Wesentlichen bedeutet dies das Anlegen spezieller Zugtrennungs- und Kupplungsfahrstraßen.




Bitte beachten sie, dass die Zugtrennungs- und Zugkupplungsfahrstraßen nur **manuell** oder **halbautomatisch** aufgezeichnet werden können.

Die Trennungs- und Kupplungssituationen sind in der Regel so speziell, dass sich dafür keine sinnvolle automatische Aufzeichnung realisieren lässt. Bitte machen sie sich im Handbuch zu Win-Digipet 2012 Premium Edition in den Abschnitten 8.5.7 und 8.5.8 (Seite 291 ff.) noch einmal mit der Handlungsweise zur manuellen bzw. halbautomatischen Aufzeichnung von Fahrstraßen vertraut.

7.1 Einführung des Expertenmodus im Fahrstraßen-Editor

Aus anderen Programmteilen von Win-Digipet schon bestens bekannt, findet sich der Expertenmodus nun auch im Fahrstraßen-Editor wieder. Sie können ihn im Optionsmenü dieses Programmteils aktivieren. Der Expertenmodus wurde hier eingeführt, da der überwiegende Teil der Anwender bei der Erstellung von Fahrstraßen die Vorzüge des Fahrstraßen-Assistenten zu schätzen gelernt haben. Die manuelle bzw. halbautomatische Aufzeichnung wird nur noch selten oder gar nicht genutzt. Für die weiter unten in diesem Abschnitt beschriebenen Spezialfahrstraßen ist es aber unabdingbar sich genau hiermit wieder zu befassen.


Nach der Aktivierung stehen Ihnen in der Symbolleiste des Fahrstraßen-Editor zwei neue Symbole  zur Verfügung. Mit ihnen lassen sich die genannten speziellen Fahrstraßen anlegen. Auch im Menü finden sich die entsprechenden Einträge hierzu wieder. Des Weiteren stehen in den Fahrstraßen zwei neue Registerkarten (Kuppel- bzw. Trennungsoptionen) zur Verfügung, die allerdings nur bei einer Fahrstraße des entsprechenden Typs aktiviert sind. Bei Auswahl einer „gewöhnlichen“ Fahrstraße lassen sich auf diesen Karten keine Einträge vornehmen.

7.2 Zugtrennungsfahrstraßen

Eine Zugtrennungsfahrstraße bewirkt, dass ein Teil eines Zuges auf einem Zugnummernfeld verbleibt und ein Teil auf ein anderes Zugnummernfeld weiterfährt. Sozusagen werden aus bislang einem Zug, nun zwei Züge.

Im Dialog „Stellen und Fahren“ werden Zugtrennungsfahrstraßen fett geschrieben markiert.

Im Fahrstraßen-Editor erfolgt mit den Zugtrennungsfahrstraßen lediglich die logische Trennung der Züge. Die physikalische Trennung erfolgt dann mit Hilfe von Entkupplungs-Gleisen, automatischen Kupplungen oder auch durch manuelles Entkuppeln. Hierzu sind im Nachgang Profile für die Zugtrennungsfahrstraßen zu erstellen.

Nach dem Anlegen der Zugtrennungsfahrstraße durch Klicken auf das Symbol , der manuellen Aufzeichnung und dem Speichern, sehen sie bereits einen Unterschied zu einer „normalen“ Fahrstraße. Der Eintrag einer Zugtrennungsfahrstraße wird in der Fahrstraßenliste des Fahrstraßen-Editors zur besseren Unterscheidung grün markiert. Nun steht ihnen auch die Registerkarte mit den Trennungsoptionen zur Verfügung.

Es wird zwischen den folgenden Trennungstypen unterschieden:

- Lokwechsel die Lokomotive(n) wird vom Zug abgekuppelt und weggefahren
- Vorspann beenden eine oder mehrere Lokomotive(n) werden am Anfang des Zuges abgekuppelt
- Nachschub beenden eine oder mehrere Lokomotive(n) werden am Ende des Zuges abgekuppelt
- Waggon abkuppeln von einem Zug werden Waggon(s) abgekuppelt und bleiben stehen.
- Zugteilung ein Zug soll getrennt werden (z.B. Triebwagen A fährt weiter nach Ziel 1 und Triebwagen B nach Ziel 2, quasi Flügelzüge).
- Zugauflösung der Zug wird aufgelöst.

Auf der Registerkarte mit den Trennungsoptionen legen sie mit Hilfe von Listefeldern die folgenden Parameter fest:

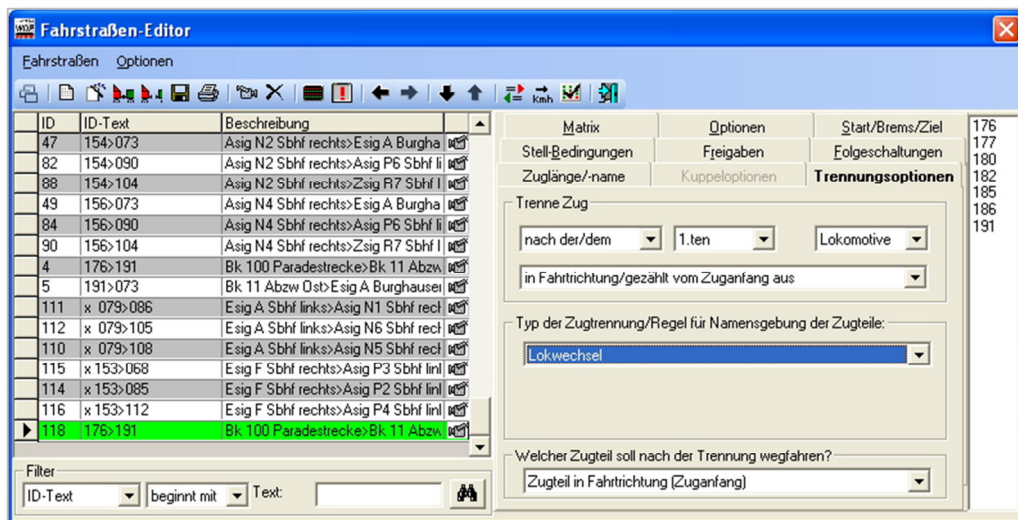


Abb. 7.2-1 Registerkarte Trennungsoptionen

- Wo wird der Zug getrennt Durch Kombination der Listefeldern lässt sich die Trennung an nahezu beliebiger Position des Zuges vornehmen.

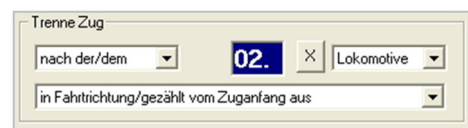


Abb. 7.2-2 Trennungsposition mit Zähler

In das mittlere Listefeld (1.ten) kann

alternativ zur Auswahlliste auch ein Zähler aus dem Gleisbild platziert werden (vgl. Abb. 7.2-2).

- Festlegung welcher der beiden Zugteile wegfährt
An dieser Stelle lässt sich definieren, ob es um den vorderen oder hinteren Zugteil aus der Fahrtrichtung gesehen, handeln soll.
- Art der Zugtrennung
Mit der Auswahl in diesem Listenfeld lassen sich die oben genannten verschiedenen Typen der Zugtrennung unabhängig von der Trennungsposition realisieren. Hier werden die Namensvergabe und Einstellungen der Matrix nach der Trennung geregelt. Die Regeln für die Zugtrennungstypen, sowie für die Namensvergabe, sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst dargestellt.

Trennungstyp	betroffener Zugteil	Name	Matrix	Teilzug mit einem Fahrzeug auflösen
Lokwechsel	stehenbleibender Zugteil	vom bisherigen Zug	vom bisherigen Zug	nein
	wegfahrender Zugteil	vom führenden Fahrzeug	vom führenden Fahrzeug	ja
Vorspann beenden	vorderer Zugteil	vom führenden Fahrzeug	vom führenden Fahrzeug	ja
	hinterer Zugteil	vom bisherigen Zug	vom bisherigen Zug	nein
Nachschub beenden	vorderer Zugteil	vom bisherigen Zug	vom bisherigen Zug	ja
	hinterer Zugteil	vom führenden Fahrzeug	vom führenden Fahrzeug	nein
Waggon(s) abkuppeln	stehenbleibender Zugteil	vom führenden Fahrzeug	vom führenden Fahrzeug	ja
	wegfahrender Zugteil	vom bisherigen Zug	vom bisherigen Zug	nein
Zugteilung	stehenbleibender Zugteil	vom bisherigen Zug +A (9.Stelle)	vom bisherigen Zug	nein
	wegfahrender Zugteil	vom bisherigen Zug + B (9.Stelle)	vom bisherigen Zug	nein
Zugauflösung	stehenbleibender Zugteil	vom führenden Fahrzeug	vom führenden Fahrzeug	ja
	wegfahrender Zugteil	vom führenden Fahrzeug	vom führenden Fahrzeug	ja
Neuer Name für stehenbleibenden Teil	stehenbleibender Zugteil	gemäß FS-Editor ³	vom bisherigen Zug	nein
	wegfahrender Zugteil	vom bisherigen Zug	vom bisherigen Zug	nein
Neuer Name für wegfahrenden Zugteil	stehenbleibender Zugteil	vom bisherigen Zug	vom bisherigen Zug	nein
	wegfahrender Zugteil	gemäß FS-Editor	vom bisherigen Zug	nein
Neuer Name für beide Zugteile	stehenbleibender Zugteil	gemäß FS-Editor	vom bisherigen Zug	nein
	wegfahrender Zugteil	gemäß FS-Editor	vom bisherigen Zug	nein

Bei der Namensvergabe durch den Fahrstraßen-Editor bekommt jeder Zug, der die Fahrstraße nutzt, den hier eingestellten Namen. Für mehr Flexibilität bei der Vergabe

³ FS-Editor = Fahrstraßen-Editor


individueller Zugnamen, lässt sich im Profil-Editor das neu geschaffene „Zugprofil“ einsetzen. Die Beschreibung dieses Features findet sich in Abschnitt 8 dieser Dokumentation.

7.3 Zugkupplungsfahrstraßen

Eine Zugkupplungsfahrstraße hat den Effekt, dass ein Zug bzw. eine Lokomotive mit einem bereits bestehenden Zug zusammengefügt wird. Sozusagen werden zwei Züge zu einem Zug vereinigt.

Im Fahrstraßen-Editor erfolgt mit den Zugkupplungsfahrstraßen die logische Verknüpfung der Züge. Es versteht sich unzweifelhaft von selbst, dass auch die Zugkupplungs- genau wie die Zugtrennungsfahrstraßen mit Profilen gefahren werden müssen.

Im Dialog „Stellen und Fahren“ werden Zugkupplungsfahrstraßen fett geschrieben markiert.

Nach dem Anlegen der Zugkupplungsfahrstraße durch Klicken auf das Symbol , der manuellen Aufzeichnung und dem Speichern sehen sie einen Unterschied zu einer „normalen“ Fahrstraße. Der Eintrag einer Zugkupplungsfahrstraße wird in der Fahrstraßenliste des Fahrstraßen-Editors zur besseren Unterscheidung gelb markiert. Nun steht ihnen auch die Registerkarte mit den Kuppeloptionen zur Verfügung.

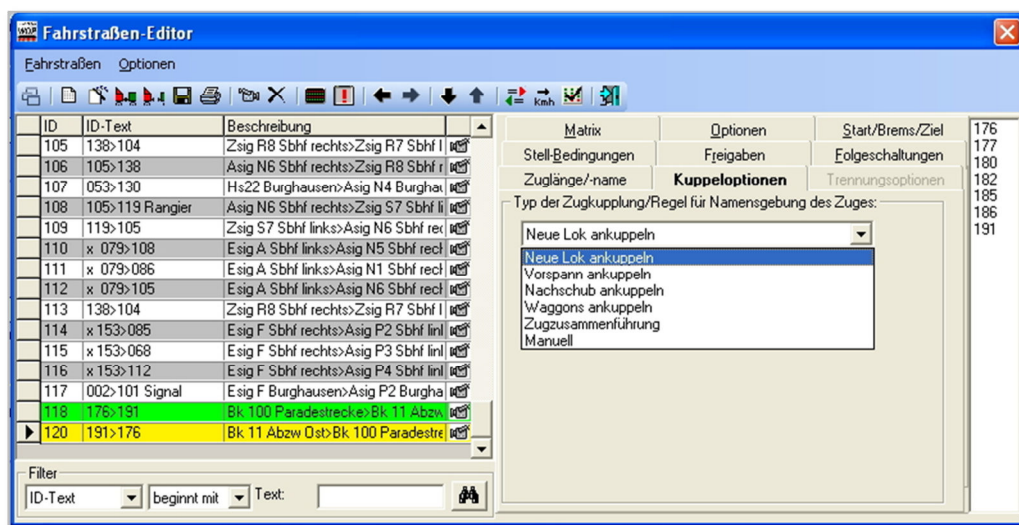


Abb. 7.3-1 Registerkarte Kuppeloptionen

Ähnlich wie schon bei den Zugtrennungsfahrstraßen, werden verschiedene Zugkupplungstypen angeboten. Auch hier geht es erneut um die Namensvergabe und die Matrix des neuen Zuges.

- Neue Lok ankuppeln eine Lok wird an einen bestehenden Zug angekuppelt
- Vorspannlok ankuppeln eine Lok wird als Vorspannlok an einen bestehenden Zug angekuppelt



- Nachschublok ankuppeln eine Lok wird als Schiebelok an einen bestehenden Zug angekuppelt
- Waggons ankuppeln entweder werden die Waggons von einer Lok gebracht, oder der Zug rangiert an abgestellte Waggons heran. Die Unterscheidung nimmt Win-Digipet in Abhängigkeit, ob sich am Zielzug eine Lok befindet, automatisch vor.
- Zugzusammenführung kann nur ausgeführt werden, wenn als Ergebnis einer Zugteilung zwei Züge mit identischen Namen ergänzt durch die Buchstaben A und B an der 9. Stelle des Zugnamens bestehen.
- Manuell mit dieser Auswahl kann eine beliebige Logik zusammengestellt werden.

Die Regeln für die Zugkupplungstypen, sowie für die Namensvergabe, sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst dargestellt:

	Name	Matrix	Führendes Fahrzeug	Nur stellbar wenn
Neue Lok ankuppeln	Von am Ziel stehenden Zugteil	Von am Ziel stehenden Zugteil	Von heranfahrenden Zugteil	
Vorspann ankuppeln	Von am Ziel stehenden Zugteil	Von am Ziel stehenden Zugteil	Von am Ziel stehenden Zugteil	Stehender Zugteil beinhaltet Lok
Nachschub ankuppeln	Von am Ziel stehenden Zugteil	Von am Ziel stehenden Zugteil	Von am Ziel stehenden Zugteil	Stehender Zugteil beinhaltet Lok
Waggons ankuppeln	Von am Ziel stehenden Zugteil, wenn darin eine Lok ist (Rangierlok bringt weitere Waggons)	Von am Ziel stehenden Zugteil, wenn darin eine Lok ist (Rangierlok bringt weitere Waggons)	Von am Ziel stehenden Zugteil, wenn darin eine Lok ist (Rangierlok bringt weitere Waggons)	
	Vom ankommenden Zugteil, wenn am Ziel keine Lok ist (Zug rangiert an weitere Waggons heran)	Vom ankommenden Zugteil, wenn am Ziel keine Lok ist (Zug rangiert an weitere Waggons heran)	Vom ankommenden Zugteil, wenn am Ziel keine Lok ist (Zug rangiert an weitere Waggons heran)	
Zugzusammenführung	Von am Ziel stehenden Zugteil (minus 9. Zeichen)	Von am Ziel stehenden Zugteil	Von am Ziel stehenden Zugteil	Wenn Teilungsergebnis einer Trennungs-FS (gleicher Name +A/B)
Manuell	Auswahlbox im FS Editor: Von stehendem Zugteil Vom heranfahrenden Zugteil manuell	Auswahlbox im FS Editor: Von stehendem Zugteil Vom heranfahrenden Zugteil	Auswahlbox im FS Editor: Von stehendem Zugteil Vom heranfahrenden Zugteil	Wenn bei führend steht „vom stehenden Zugteil“ nur stellbar wenn eine Lok vorhanden ist

8. Profil-Editor

8.1 Darstellung der Profile

Profile, die Zugtrennungsfahrstraßen betreffen, werden analog zur Darstellung im Fahrstraßen-Editor in der Profilliste grün markiert. Dem entsprechend erfolgt für die Zugkupplungsfahrstraßenprofile eine gelbe Markierung.

8.2 Zugprofile

Neben den lokspezifischen und den sogenannten ID0-Profilen können jetzt sogenannte Zugprofile erfasst werden. Bei dieser Profilart können einzelne Züge oder auch Gruppen von Zügen erfasst werden. Die Auswahl erfolgt über den Zugnamen, welchen sie in der Zugzusammenstellung vergeben haben.

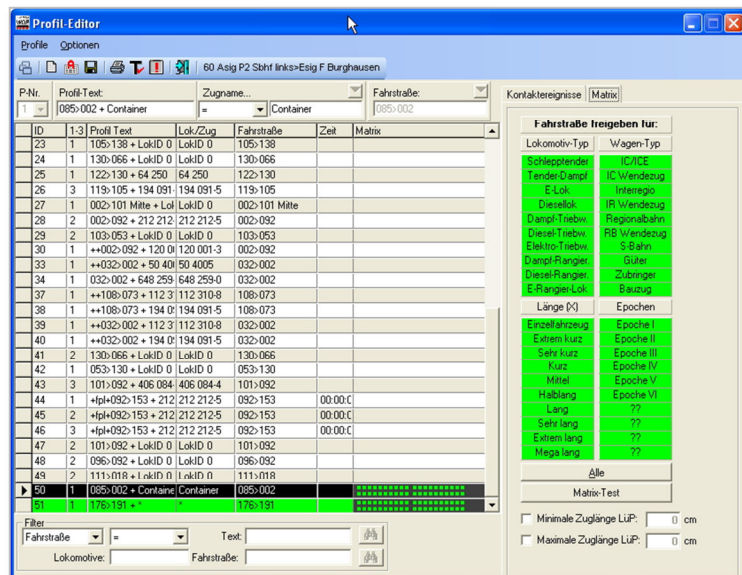
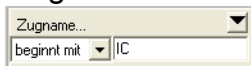


Abb. 8.2-1 Darstellung eines Zugprofils mit der Registerkarte Matrix

Um ein Zugprofil anzulegen, erzeugen sie wie gewohnt im Profil-Editor ein neues Profil für eine Fahrstraße. Bei der Auswahl der Lokomotive wählen sie die Schaltfläche „Zugprofil“ aus. In den Feldern können sie nun einen Teil oder auch den gesamten Zugnamen, für den das Zugprofil gelten soll, eintragen. Bei Angabe eines Teilnamens ist wie in vielen anderen Programmteilen die Auswahl von Kriterien (z.B. „beginnt mit“) möglich. Die Einstellungen eines Zugprofils, das z.B. mit den Einstellungen



erzeugt wurde, wird sich in der zugehörigen Fahrstraße auf alle Züge die mit „IC“ im Zugnamen beginnen (z.B. IC 2375, IC 8615, ICE 1090), auswirken.

Neben den Kontaktereignissen lässt sich auf der Registerkarte „Matrix“ die Wirkung des Zugprofils auf die Züge durch weitere Einschränkungen spezifizieren. Auch können sie an dieser Stelle die Mindest- und Maximallänge der Züge für welche dieses Profil Gültigkeit hat, eingeben. Diese Funktion bietet dann die Möglichkeiten Züge mit kategorisiertem Zugnamen (z.B. IC) bei unterschiedlichen Längen mit anderen Profileinträgen zu fahren.

8.3 Abarbeitung eines Ereignisses bei freiem Kontakt

Ab sofort bietet Ihnen Win-Digipet die Möglichkeit Kontaktereignisse in den Profilen auszuführen auch wenn diese als „frei“ gemeldet werden.

Im Gegensatz zu den Folgeschaltungen oder Teilstreckenfreigaben in Fahrstraßen, bei denen ein Kontakt als „wieder frei“ (d.h. er musste vorher besetzt sein) behandelt wird, muss an dieser Stelle von einer echten Freimeldung gesprochen werden. Sie sollten also bei Einsatz dieser Funktion gegebenenfalls darauf achten, dass in vorangegangenen Profilzeilen bereits Ereignisse an besetzten Kontakten abgearbeitet wurden.

Beispielsweise könnte diese Funktion innerhalb einer Zugkupplungsfahrstraße genutzt werden, indem man die vor den Zug fahrende Lok noch x cm auf das Zielzugnummernfeld fahren lässt, wenn der letzte Kontakt vor dem Ziel frei geworden ist.

Da bei Einsatz von intelligenten Zugnummernfeldern die Position der abgestellten Wagen sowie die Länge der ankuppelnden Lok bekannt sind, lassen sich hier als Beispiel realistische Kuppelvorgänge erzeugen, ohne die Wagen nach dem Ankuppeln noch weit über das Gleis zu schieben.

8.4 Neuer Profilzeilentyp „MSG“

Bislang war die Notwendigkeit ein Profil so lange anzuhalten bis eine Bestätigung durch den Anwender erfolgt ist nicht unbedingt notwendig. Die automatische Zugzusammenstellung, mit der Möglichkeit Züge auch manuell zu trennen, erfordert aber genau eine solche Option. Schlussfolgernd wurde ein neuer Profilzeilentyp „MSG“ (englisch: Message) geschaffen.

Die Einbindung einer MSG-Zeile in ein Profil bewirkt, dass der Ablauf des Profils angehalten wird und dem Anwender eine Aufgabenliste mit der im Profil hinterlegten Nachricht zur Bestätigung eingeblendet wird.

Nach Bestätigung dieser Benachrichtigung wird die Abarbeitung des Profils fortgesetzt. Im folgenden Beispiel wurde ein Profil erzeugt, das auf die Bestätigung des manuellen Abkuppelns durch den Anwender „wartet“ (vgl. Abb. 8.4-1).

Beachten sie bitte bei der Anwendung der MSG Zeilen in einem Profil, dass die

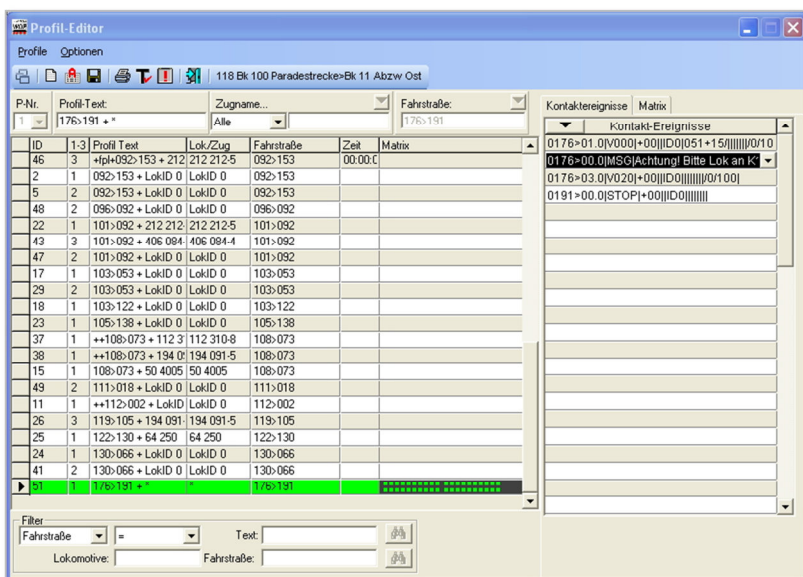


Abb. 8.4-1 Profil mit Nachrichtenzeile

Lokomotive steht. Anderenfalls wird die Lok sofort angehalten.

Die im Internet bereitgestellten Applikationen für mobile Geräte werden größtenteils weiterentwickelt, so dass auch dort die Aufgabenliste bestätigt werden kann.

In Abb. 8.4-2 ist das Ergebnis der Profilzeile vom Typ „MSG“ dargestellt.

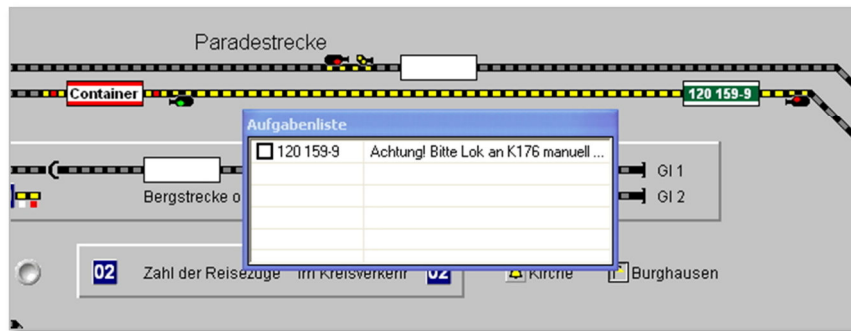


Abb. 8.4-2 Aufgabenliste erzeugt aus einem Profil

8.5 Änderung des Zugnamens in einem Profil

Weiter oben im Kapitel 7 zum Fahrstraßen-Editor wurde schon auf die größere Flexibilität in Bezug auf das Umbenennen von Zügen im Profil-Editor hingewiesen. Die angesprochene Funktion findet sich auf der Matrix-Karte wieder.

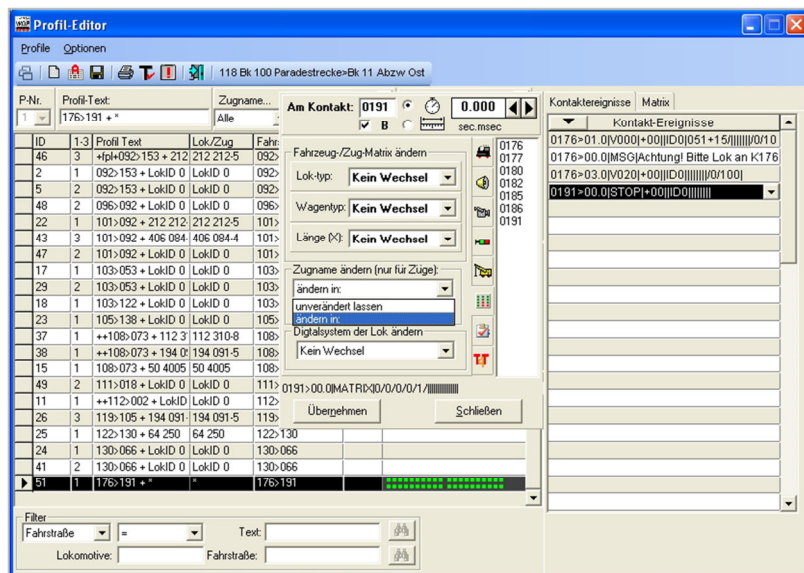


Abb. 8.5-1 Änderung des Zugnamens in einem Profil

8.6 Beschränkung der Funktionen auf einzelne Teile eines Zuges

Im Gegensatz zu Profilzeilen mit Geschwindigkeitsangaben die sich logischerweise immer auf den wegfahrens Zugteil beziehen müssen, können sich Profilzeilen ohne Geschwindigkeitsänderung (OHNE_V) auf beide Teile des Zuges beziehen.

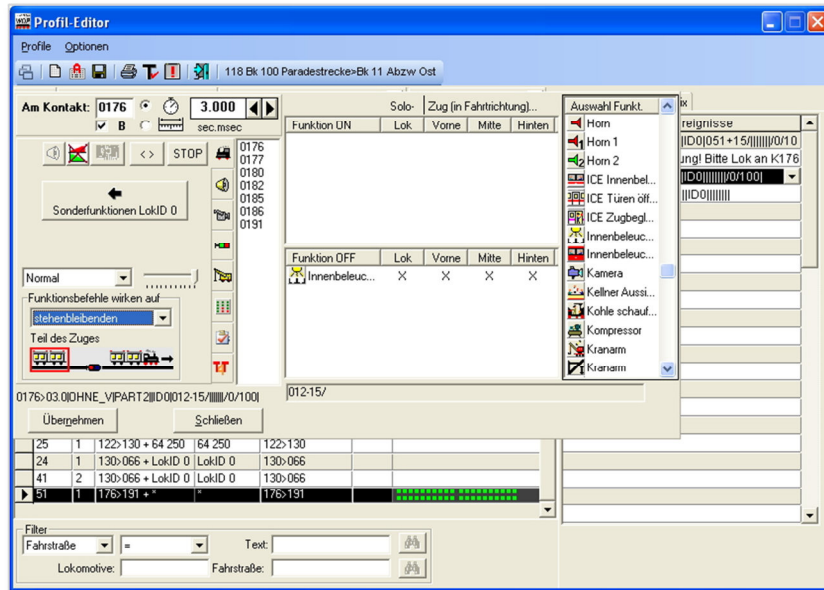


Abb. 8.6-1 Funktionen wirken nur auf einen Zugteil

Dabei kann ausgewählt werden, in welchem der beiden Zugteile eine Funktion ausgeführt werden soll. Diese Funktion ist natürlich nur für Zugtrennungs- oder Zugkupplungsfahrstraßen vorhanden und sinnvoll, da es nur bei dieser Art Fahrstraßen zwei Zugteile gibt.

Die Abb. 8.6-1 soll als Beispiel die Innenbeleuchtung des stehenbleibenden Zugteils ausschalten. Beachten sie bitte, das in diesem Zugteil ein Decoder vorhanden sein muss der diese Aufgabe ausführen kann.

8.7 Auslösen von Funktionen, abhängig von der Fahrtrichtung

Im Profileditor können sie nun auch Funktionen in Abhängigkeit zur Fahrtrichtung des Fahrzeugs schalten. Als Beispiel könnte man sich an dieser Stelle die Schaltung einer automatischen Kupplung vorstellen.

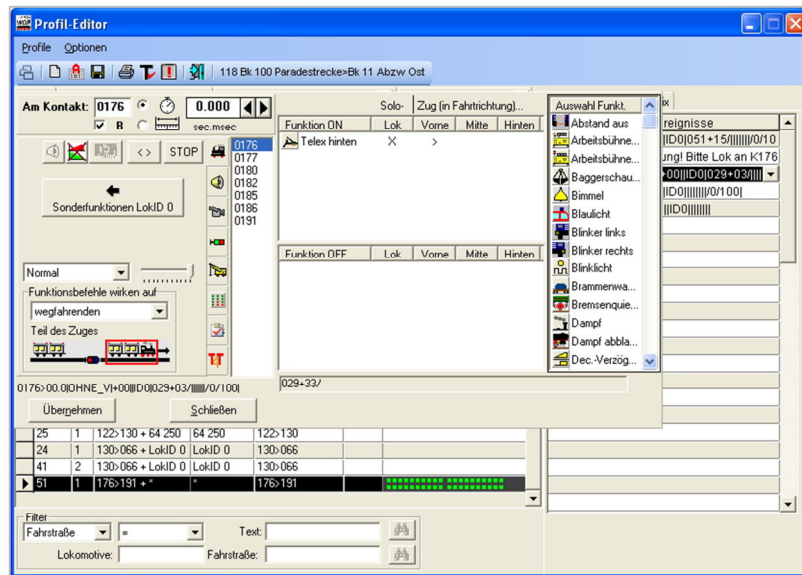


Abb. 8.7-1 Fahrtrichtungsabhängiges Schalten einer Telexkupplung

Das Beispiel in Abb. 8.7-1 soll genau eine solche Schaltung bewirken. Die hintere Telex-Kupplung der Lokomotive soll schalten, wenn die Fahrtrichtung auf vorwärts steht. Auch in diesem Beispiel muss der Decoder diese Funktion ausführen können.

Die Grafik zeigt, dass in der Spalte „Vorne“ anstatt eines Symbols „X“ ein „>“ eingetragen ist.

Das bedeutet, dass die Funktion „Telex hinten“ ausgeführt wird, wenn die sich die Lok im Zug vorne befindet und die Fahrtrichtung auf vorwärts eingestellt ist.

Eintragen können sie die Fahrtrichtungspfeile indem sie bei gedrückter ‚Shift-Taste‘ in die gewünschte Spalte doppelt klicken.

8.8 Entkupplungsvorgänge mit T4T-Kupplungen in Profilen einrichten

Im Kapitel Fahrzeug-Datenbank dieser Dokumentation wurde bereits das Verfahren zur Integration eines TCCS-Decoders des Herstellers T4T erklärt. Hier in den Profilen legen sie nun die Funktionsweise eines solchen Decoders im Zug fest.

Im Profil-Editor findet sich eine neue Registerkarte „T4T“ wieder, hier lassen sich die notwendigen Einstellungen zu den Entkupplungsvorgängen konfigurieren. In der Abb. 8.8-1 wurde ein solcher Vorgang im Profil zu einer Entkupplungsfahrstraße hinterlegt.

Das Beispiel zeigt, dass für den wegfahrenden Zugteil am 3. Fahrzeug nach der führenden Lokomotive die Kupplungsfunktion eingeschaltet werden soll.

Durch die Kombination der Listenfelder auf dieser Karte, können sie die Züge an nahezu jeder Position im Zug trennen. Voraussetzung ist natürlich, das abzukupplende Fahrzeug ist mit einem entsprechenden Decoder ausgerüstet.

Die Decoder von T4T benötigen zwischen den Befehlen immer eine Wartezeit. Diese lässt sich mit dem entsprechenden Auswahlfeld in der Mitte dieser Registerkarte einstellen.

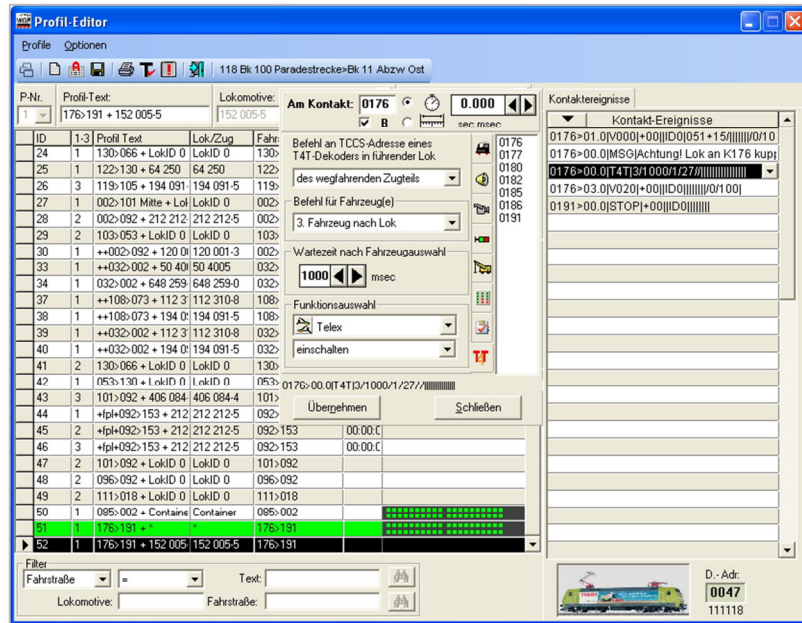


Abb. 8.8-1 Einstellungen des Entkuppelns mit T4T-Decoder