

WIN-DIGIPET 2012 *Premium Edition*

Updateversie 12.1

Uitbreidingen/Vernieuwingen/Wijzigingen

Van:

Bernd Senger

Met toestemming vertaald door:

Rob Bogers

Versie 12.1 (1.0 NL) van 1 oktober 2012

Inhoudsopgave:

0. Voorwoord	3
1. Win-Digipet 2012 installatie van de update	4
1.1 Back-up maken van de voorhanden zijnde gegevens.....	4
1.2 Downloaden van de update van de Win-Digipet website.....	4
1.3 Het installeren van de update.....	4
1.4 Starten van Win-Digipet 2012.1.....	5
2. Algemeen	6
2.1 Digitale centrales/hardware.....	6
2.1.1 Sturing met de digitale centrale Digital-S Inside Suite 2.....	6
2.1.2 LokoNet Handregelaar FRED.....	6
3. Hoofdprogramma	7
3.1 Hoofdprogramma: loc editeervenster.....	7
3.2 Nieuwe instellingen voor het intelligente treinnummerveld (iTNV).....	8
3.3 Rijden met “Schakelen en rijden”.....	8
4. Voertuigen-databank	10
4.1 Meten van snelheidsprofielen.....	10
4.1.1 Mogelijke meetmogelijkheden.....	10
4.1.2 Het versnellen van de meting.....	11
4.1.3 Meting op afzonderlijke punten.....	12
4.2 Uitbreiding van de fabrikantenlijst.....	12
4.3 Invoer van niet terugmeldgeschikte voertuigen.....	12
4.4 Extra functies invoeren.....	13
5. Spoorplan-editor	14
6. Rijwegen-editor	15
6.1 Stoppositie <Am Signal> (bij het sein).....	15
6.2 Treinbenaming in rijwegen toestaan.....	15
6.3 Testcontact in samenhang met iTNV.....	16
6.4 Remcontact in samenhang met het intelligente treinnummerveld (iTNV).....	17
6.5 Automatische rijwegenaanleg.....	17
7. Profiel-editor	18
7.1 Rijopdrachten op contacten binnen een intelligent treinnummerveld.....	18
8. Treinritten-automatiek-editor	19
8.1 Evaluatiemogelijkheden in de voorwaarden boomstructuur.....	19
8.1.1 Evaluatie treinbenaming in de voorwaarden boomstructuur.....	19
8.2 Evaluatie voertuigenhoeveelheid in de voorwaarde boomstructuur.....	20
8.2.1 Evaluatie lockleur op contact.....	20
8.2.2 Evaluatie lockleur.....	20
8.3 Stopposities.....	21

0. VOORWOORD.

Deze update-informatie is bestemd voor alle gebruikers, die beschikken over de **Win-Digipet 2012 Premium Edition** CD.

Het doel van deze update-informatie is om de vernieuwingen van de **versies 2012.1** te tonen en nieuwe functies vanwege het bediencomfort te verduidelijken en uit te leggen.

Verder zijn de update correcties van programmafouten inbegrepen. Deze vallen onder het algemene programmaonderhoud en worden zover er zich geen wezenlijke wijzigingen in de bediening of functionaliteit voordoen in deze afhandeling niet verder verduidelijkt.

Er wordt uitgegaan van het feit dat u vertrouwd bent met de functies en de bediening van deze versie (**2012**) van **Win-Digipet**. De details kunt u teruglezen in uw handboek voor versie 2012 **Premium Edition**.

Er wordt altijd uitgegaan, dat u **Win-Digipet 2012 Premium Edition** in de standaard map “**C:WDIGIPET**” geïnstalleerd heeft. Is dit bij u niet het geval, dan wijzigt u simpel het installatiepad naar de plek waar u **Win-Digipet** geïnstalleerd heeft.

Bij eventuele vragen, kunt u zich in verbinding stellen met de “Hotline”, maandags van 20.00 uur – 22.00 uur op het nummer (049) 0172-2011009. Of bij het forum op www.windigipet.de

Wanneer niet anders aangegeven, geldt alle informatie voor alle **Win-Digipet 2012 Premium Edition** ondersteunde digitaalsystemen en modelbaangrootte (N/H0/TT enz..).

Deze update-informatie is naar “beste weten en geweten” samengesteld. Voor eventuele gemaakte fouten willen we onze excuses aanbieden. Wanneer u een fout of iets anders opvalt, deel dat ons alstublieft op de voorgenoemde contactmogelijkheden mee. Correcties zullen na testen worden geïmplementeerd.

Wij kunnen niet verantwoordelijk gemaakt worden voor eventuele ontstane schade, die direct of indirect door het gebruik van de software of deze update-informatie opgeroepen kunnen worden.

Deze update-informatie mag vrij gekopieerd worden. Verder gebruik, delen of afbeeldingen van deze update-informatie mogen niet zonder schriftelijke toestemming van de auteur van de update-informatie bewerkt of gewijzigd worden.

1. WIN-DIGIPET 2012 INSTALLATIE VAN DE UPDATE.

Voordat u de update naar **Win-Digipet 2012.1** (versie **12.1**) uitvoert, moet u in ieder geval eerst de versie 2012 volgens paragraaf **3.3** van het handboek van deze versie uitvoeren.

Verder wordt ervan uitgegaan, dat u **Win-Digipet 2012 Premium Edition** in de standaard directory "C:\WDIGIPET" geïnstalleerd heeft. De update **12.1** vindt u op de **Win-Digipet** website in het menu download - updates.

Deze updateversie **12.1** werkt alleen met de originele **Win-Digipet 2012** CD - Premium Edition. U moet bij het installatiepad als installatiedirectory beslist de directory invoeren, in welke zich uw oude **Win-Digipet** versie "C:\WDIGIPET" bevindt.

De al gedetecteerde gegevens worden niet overschreven.

1.1 Back-up maken van de voorhanden zijnde **gegevens**.

Hebt u misschien al vanaf de versie **2012** gewerkt, dan moet u **voor de update** een handmatige bestandsback-up (van uw project) uitvoeren volgens paragraaf **18.19** of een automatische back-up volgens paragraaf **4.10** uitvoeren van het handboek **2012**.

1.2 Downloaden van de update van de **Win-Digipet website**.

Op de **Win-Digipet** website in het rechter deel "Download - updates vindt u de verwijzing naar **Win-Digipet 2012.1**.

- **WIN-DIGIPET Update 2012.1** (Wdup_2012_1.zip);

Om de installatie met de update op te waarderen naar versie **12.1**, moet u eerst de gewenste update naar uw PC te downloaden.

1.3 Het installeren van de update.

Pak het gezipte WDUP_2012_1.EXE bestand uit in uw **Win-Digipet** directory, (dit zou "C:\WDIGIPET" moeten zijn).

Dubbelklik aansluitend op dit bestand en de installatie van de update begint. Na de installatie kunt u het betreffende zip-bestand zonder problemen verwijderen of in een andere map als back-up opslaan.

1.4 Starten van Win-Digipet 2012.1.

Na de installatie van de update **12.1** start u zoals gewoonlijk **Win-Digipet 2012.1**. Gedurende de start van het programma ziet u kort ook het nieuwe startscherm. Het startscherm laat ook naast de weergave van het Copyright ook het actuele versienummer van het programma zien.



Na het volledig gestart zijn van uw versie van **Win-Digipet 2012.1** zou u als normaal gebruikelijk, uw spoorplan op het beeldscherm moeten zien.

2. ALGEMEEN.

2.1 Digitale centrales/hardware.


2.1.1 Sturing met de digitale centrale Digital-S Inside Suite 2.

Een belangrijke aanwijzing betreft alle gebruikers, welke de Digital-S Inside Suite 2 (DSI-2) van de firma Modellplan als digitale centrale voor het sturen gebruiken. Door een fout in de DSI-2 werden magneetartikelen tot nu toe verkeerd om geschakeld. In de actuele versie van **Win-Digipet** werd dit nu gewijzigd.

Test alstublieft uw magneetartikelen op de correcte functie en corrigeer eventuele fouten.

2.1.2 LokoNet Handregelaar FRED.

Vanuit de kring van gebruikers vragen kan nu in **Win-Digipet** de overgave van een loc op een FRED² ook vanuit **Win-Digipet** geïnitieerd worden. Deze nieuwe functie kan aangeroepen worden met een nieuwe knop in de loc-rijregelaar.

Deze knop  geeft de functie weer van de overschakeling van een loc vanaf een Intellibox via het menu naar een FRED.

Let op, dat deze functie alleen bij gebruik van een Intellibox of een ander LokoNet stuurapparaat zichtbaar is, de locomotief moet dus zijn toegewezen aan een centrale met deze eigenschappen. Bij de loc overgave/overname op een FRED moet deze zich in de Dispatch - nModus bevinden.



²Fred = FREMO Eenvoudige Draairegelaar.

3. HOOFDPROGRAMMA.

3.1 Hoofdprogramma: loc editeervenster.

Het loc editeervenster is via het WDP knopje van de loc-rijregelaar op een eenvoudige manier te bedienen. Tot nu toe kon u op deze plek instellingen voor de rijeigenschappen van een locomotief, de matrixinstellingen, en ook de voertuiglengte invullen.

Met der actuele versie **12.1** is het nu mogelijk, de sturing van het voertuig ook in deze dialoog aan een ander digitaalsysteem toe te wijzen.

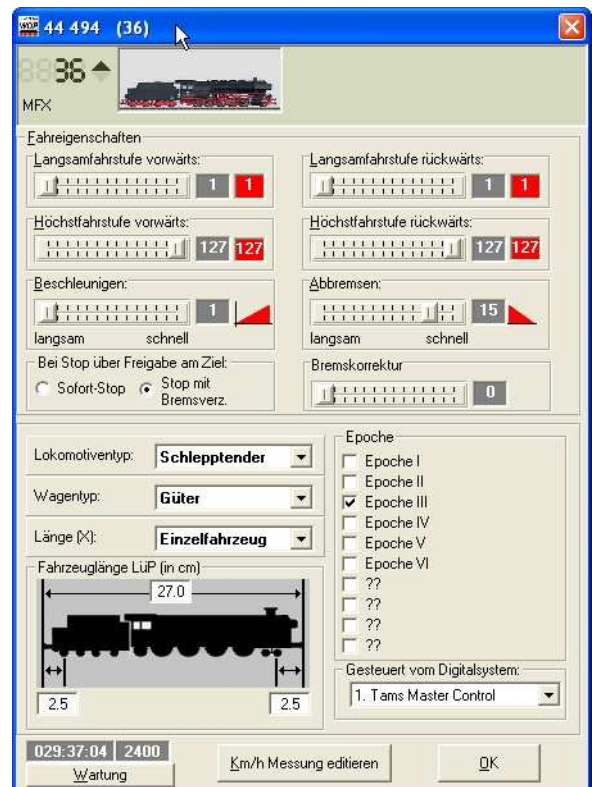
Eveneens werd nu aan het loc editeervenster een nieuwe schuifregelaar toegevoegd voor het remgedrag.

Het remgedrag kent u al uit het de weergave van het inregelen van een locomotief.

Op beide plaatsen kunt u nu de snelheidsreductie van een loc beperkt balanceren, wanneer de loc verder rijdt dan het gedefinieerde stoppunt.

Oorzaken van een dergelijk rijgedrag kunnen bijvoorbeeld komen door een te hoog ingestelde waarde voor de remvertraging of ook een groot vliegwiël, welke het voertuig immers door het gewicht naar voor aandrijft.

Het remgedrag zou als laatste redmiddel moeten worden gezien, wanneer de instelmogelijkheden voor een fatsoenlijke remvertraging in de decoder niet meer toereikend, dat betekent gedeactiveerd zijn.³



³ Lees hiervoor de Workshop 32 paragraaf 5.3 voor het thema intelligent treinnummerveld (iTNV) (www.windigipet.de)

3.2 Nieuwe instellingen voor het intelligente treinnummerveld (iTNV).

De verbetervoorstellen vanuit het **Win-Digipet** gebruikersforum leidden tot een uitbreiding van de dialoog voor de inrichting van het intelligente treinnummerveld (iTNV). Er werden aan de reeds bestaande waardes ook nog de afstand van het sein tot aan het einde van het spoor ingevoerd.







De afstand naar het sein wordt vanuit het spooreinde uit gemeten en ingevoerd. In bovenstaand voorbeeld is de waarde voor de afstand sein naar het einde van het spoor als zijnde 22 cm ingevoerd. De afstand perron naar het einde van het spoor bedraagt hier dan 68 cm.

Daarmee kunnen bijvoorbeeld goederentreinen die in een station moeten stoppen, zoals in het echt nauwkeurig voor het sein stoppen. De daarvoor noodzakelijke instellingen worden in deze beschrijving in de paragrafen **6.1 Stoppunt "bij het sein"** resp. **8.3 Stoppunten** behandeld.

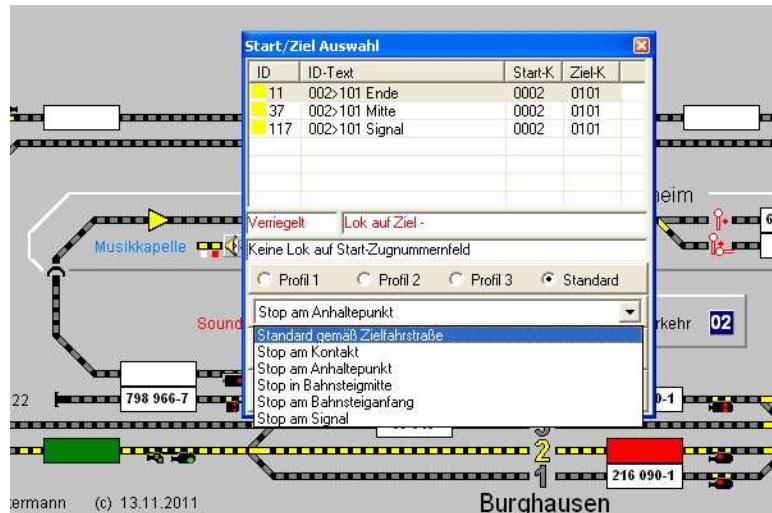
3.3 Rijden met "Schakelen en rijden".

Veel gebruikers rijden vaak handmatig of manueel, dat betekent dat u de mogelijkheid **<Stellen und Fahren>** (*schakelen en rijden*) in **Win-Digipet** gebruikt. Met behulp van klikken op Start- resp eindpunttreinnummerveld wordt de betreffende rijweg opgeroepen.

De betreffende dialoog werd in deze versie **12.1** uitgebreid, zodat bij de keuze van de rijwegen, het eindpunt een intelligent treinnummerveld is (iTNV), die de vier mogelijke stoppunten weergeeft als keuze, stop op het:

-  **<Anhaltepunkt>** (*stoppunt*);
-  **<Bahsteigmitte>** (*perronmidden*);
-  **<Bahnsteiganfang>** (*perronbegin*);
-  **<Signal>** (*sein*).

De uitbreiding is hier dat de mogelijkheden met een stap worden uitgebreid met de variant **<Stop am Kontakt>** (*stop op contact*), waardoor zoals bekend de automatische remwegberekening buiten werking wordt gesteld en de trein, zoals op een normaal



treinnummerveld, met het bereiken van het eindpuntcontact tot stilstand komt. Als tweede variant kan door de keuze van de invoer **<Standard gemäß Zielfahrstraße>** (*standaardwaarde eindpuntrijweg*) van de in de rijwegen-editor vastgelegde stopopties bereiden worden.

Daarmee laten zich nu ook in het “handmatige bedrijf” de voordelen van het intelligente treinnummerveld (iTNV) kiezen.

4. VOERTUIGEN-DATABANK.

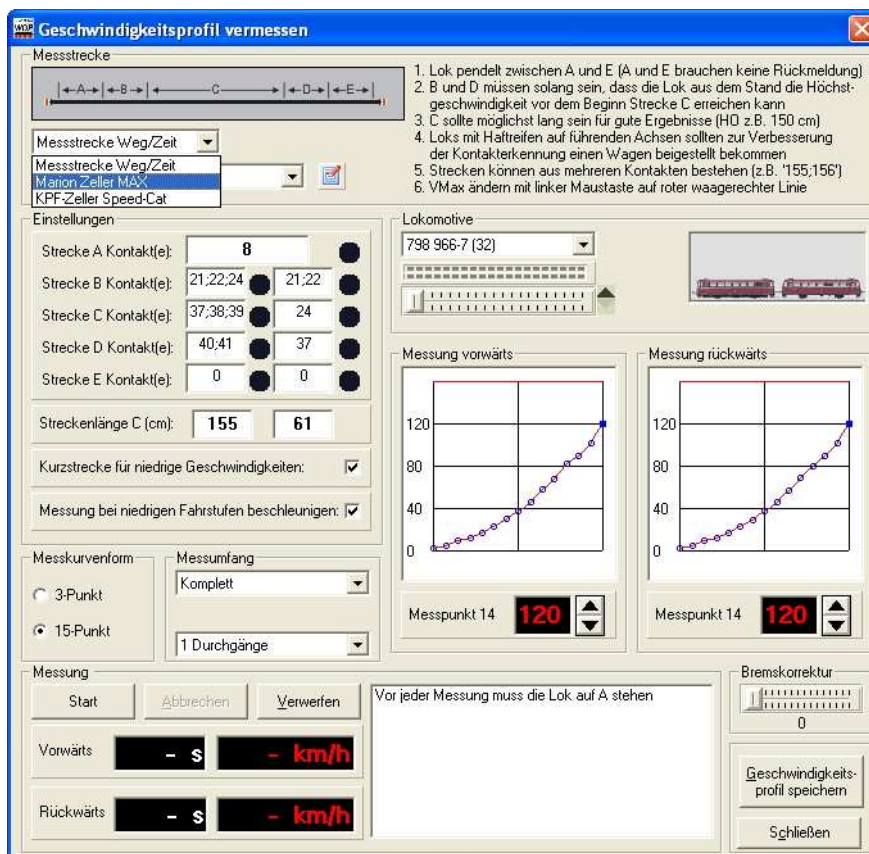
4.1 Meten van snelheidsprofielen

4.1.1 Mogelijke meetmogelijkheden.

De keuze van de meetmogelijkheden heeft door de uitbreiding een eigen lijstveld voor de keuze van de meetmethoden gekregen. Tot nu was deze keuze in het lijstveld **<Messumfang>** (*meetbereik*) gehuisvest.

Vanaf versie 12.1 worden drie mogelijke meetmethoden ondersteund:

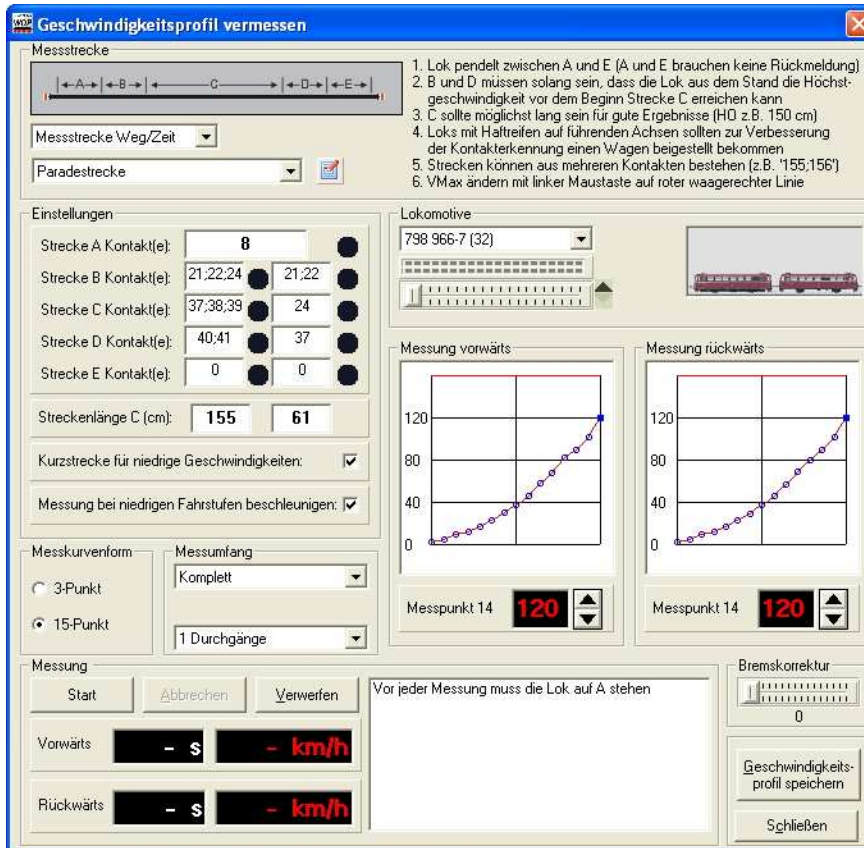
- ✚ **<Messstrecke Weg/Zeit>** (*meettraject afstand/tijd*)
Dit is het meten op een gedefinieert traject op de modelbaan.
- ✚ **<Geschwindigkeitsmesssystem>** (*snelheidsmeetsysteem*) Marion Zeller Max.
Dit is het meten met het externe meetsysteem Max van Marion Zeller;
- ✚ **<Geschwindigkeitsmesssystem>** (*snelheidsmeetsysteem*) KPF-Zeller Speed-Cat.
Dit is het meten met het externe meetsysteem Speed-Cat van de firma KPF-Zeller;



Let op dat bij de metingen met de rollenbank het gekozen product ook hier gekozen wordt, omdat beide systemen onderling verschillende meetmethodes hebben en bij een verkeerde keuze ook de gemeten waardes verkeerd kunnen uitpakken.

4.1.2 Het versnellen van de meting.

Door vele gebruikers is een nieuwe snellere variant voor deze meting toegevoegd aan versie 12.1.



Geschwindigkeitsprofil vermessen

Messstrecke: A → B → C → D → E

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 Halftreifen auf führenden Achsen sollten zur Verbesserung der Kontakterkennung einen Wagen beigestellt bekommen
 5. Strecken können aus mehreren Kontakten bestehen (z.B. '155;156')
 6. VMax ändern mit linker Maustaste auf roter waagerechter Linie

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:

Lokomotive: 798 966-7 (32)

Messkurvenform: 3-Punkt | 15-Punkt
 Messumfang: Komplet | 1 Durchgänge

Messung: Start | Abbrechen | Verwerfen
 Vorwärts: - S - km/h
 Rückwärts: - S - km/h

Messung vorwärts: Messpunkt 14 120
 Messung rückwärts: Messpunkt 14 120

Bremskorrektur: 0
 Geschwindigkeitsprofil speichern
 Schließen

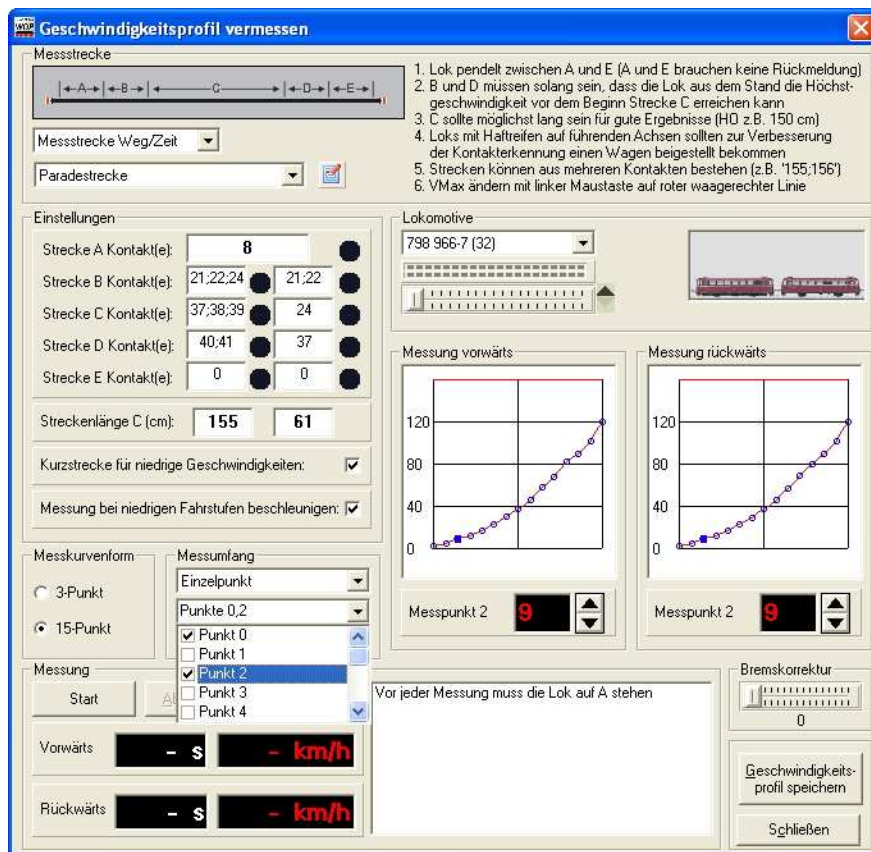
Vor jeder Messung muss die Lok auf A stehen

Als extra optie heeft u vanaf nu de mogelijkheid, door het plaatsen van een vinkje, het rijgedrag van een loc gedurende de meting op het meettraject te beïnvloeden.

Vooral in de laagste rijstappen neemt de meting een bepaalde tijd in beslag. Hier werd het gedrag van de loc overeenkomstig aangepast, dat de loc na het verlaten van het traject C in het trajectgebied D (bij het vooruitrijden), resp. B (bij achteruitrijden) minstens met 50% versneld en daardoor worden de keerpunten op de trajecten A, resp. E sneller bereikt. Deze keuze wordt bij de overeenkomstige keuze **<Messung bei niedrigen Fahrstufen beschleunigen>** (meting bij geringe snelheden) bij alle meetpunten uitgevoerd, die onder de 50% rijstappen liggen.

4.1.3 Meting op afzonderlijke punten.

In de dialoog **<Geschwindigkeitsprofil vermessen>** (*snellheidsprofiel meten*) werd de mogelijkheid toegevoegd, bij welke de keuze van een enkelpuntsmeting met meerdere meetpunten in een passage te meten. In de onderstaande grafiek werden als voorbeeld de meetpunten 0 en 2 gekozen. De mogelijkheid voor de keuze van meerdere meetpunten bestaat zowel voor de metingen op het meettraject, als ook voor metingen met de eerder genoemde externe meetsystemen.



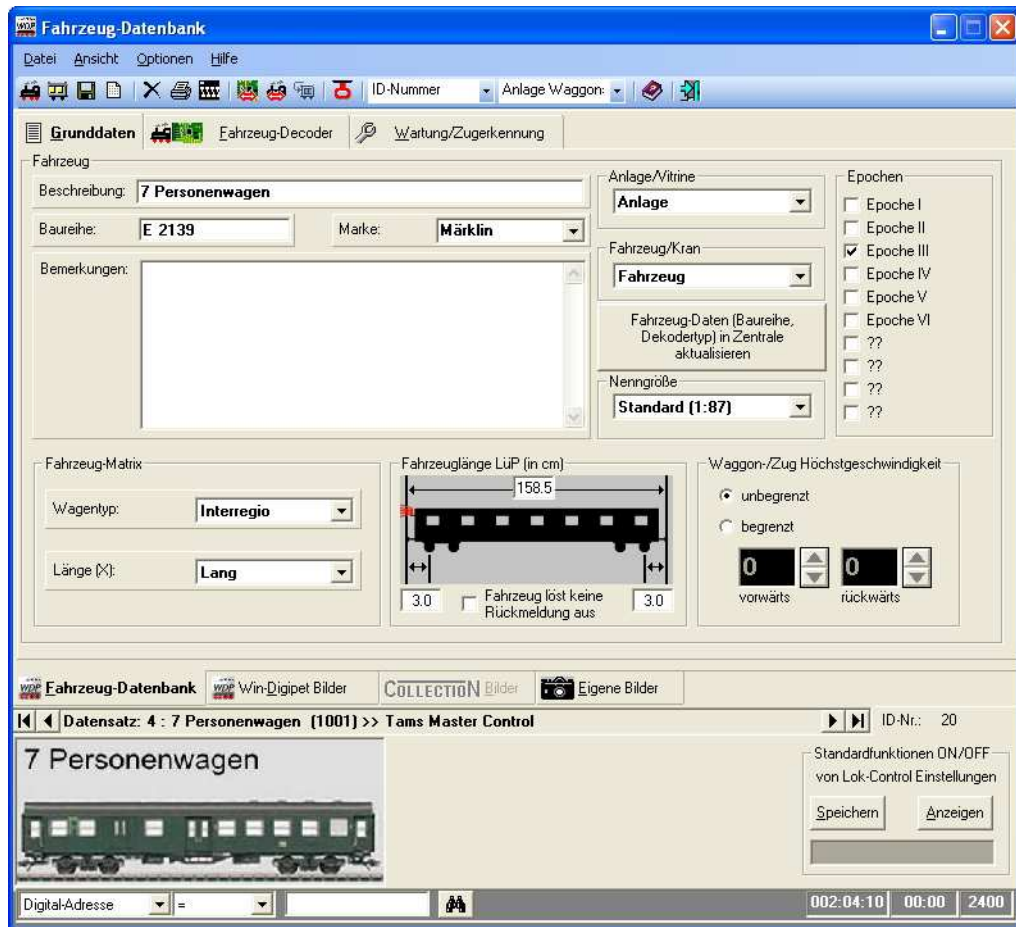
4.2 Uitbreiding van de fabrikantenlijst.

De lijst van fabrikanten in de voertuigdatabase werd met de fabrikanten ESU en HAG uitgebreid.

4.3 Invoer van niet terugmeldgeschikte voertuigen.

Bij de invoer van voertuigen en rijtuigen in de voertuigdatabase, is er vanaf nu de mogelijkheid als optie aan te geven, dat deze voertuigen eventueel niet terugmeldgeschikt zijn. Dit is bijvoorbeeld vaak het geval op tweerailbanen het geval wanneer in de voertuigen nog geen verlichtingssetjes zijn of andere verbruikers zijn ingebouwd

De volgende grafiek toont de basisgegevens voor het invoeren van een voertuig in de voertuigen-databank. Deze optie werd in dit voorbeeld niet geactiveerd.



Bij de berekening van de afstand van de eerste buffer naar de eerste terugmeldende as, wordt nu de lengte van alle niet terugmeldgeschikte voertuigen opgeteld tot het eerste terugmeldgeschikte voertuig het te berijden contact aanspreekt. Drukt een loc bijvoorbeeld twee niet terugmeldgeschikte voertuigen met elk 23 cm lengte en heeft zelf een afstand van de buffer tot het eerst terugmeldende voertuig van 2,5 cm, dan geeft dit quasi een eenheid met afstand van 48,5 cm vanaf de eerste buffer tot aan de eerst terugmeldende as.

Als basis geldt verder als aanbeveling, dat ook niet terugmeldende voertuigen, bijvoorbeeld zouden moeten worden behandeld door minimaal weerstandslak maar nog beter door middel van het gebruik van smd weerstandjes als bruggetje over de isolatie van een wielstel tot de as met een waarde liggend tussen 10 en 18 kOhm. Het contact tussen weerstand en as/wiel wordt dan definitief gemaakt met geleidende lak.

4.4 Extra functies invoeren.

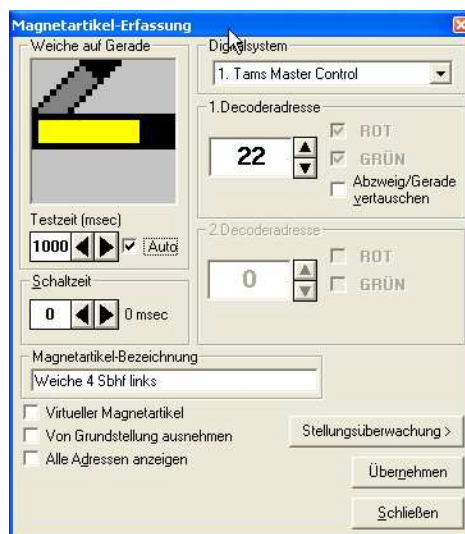
De lijst met extra functies op het tabblad <Fahrzeug> (voertuig), resp. <Functionsdecoder> (functiedecoder) wordt na het openklappen van het lijstveld nu alfabetisch gerangschikt weergegeven. Dit vereenvoudigd het vinden van de gewenste extra functies.

5. SPOORPLAN-EDITOR.

De spoorplan-editor biedt in het kader van de magneetartikelinvoer de mogelijkheid om ingevoerde magneetartikelen op een makkelijke manier te testen. Dit kan met de keuzemogelijkheid, "Test" handmatig of ook automatisch worden uitgevoerd.

Bij de automatische testfunctie werd de te testen magneetartikelen tot nu in een vaste interval van 1 seconde geschakeld. Met de update naar versie **2012.1** kan de schakelinterval nu in een gebied van 500 milliseconden tot wel 10 seconden gekozen worden.




Bij het gebruik van servo's kan de tijd dus verlengd worden, om ook zeer langzaam bewegende servo's te kunnen testen.



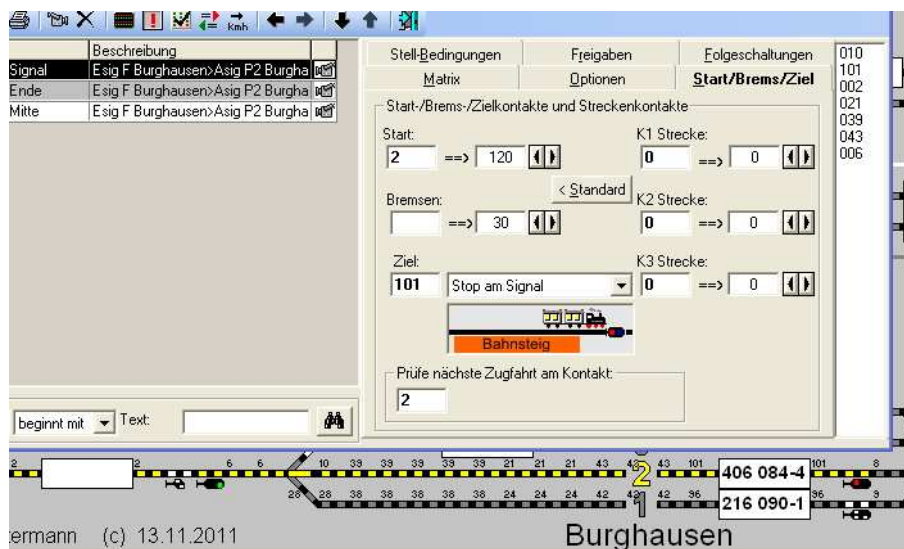
6. RIJWEGEN-EDITOR.

6.1 Stoppositie <Am Signal> (bij het sein).

Met de introductie van het intelligente treinnummerveld (iTNV) in deze versie van **Win-Digipet 2012** kon in een rijweg, het eindpunt van een intelligent treinnummerveld (iTNV) tot nu 3 stoppunten gedefinieerd worden.

-  <Stop am Anhaltepunkt> (stop op stoppunt);
-  <Stop in Bahnsteigmitte> (stop op aan het perronmidden);
-  <Stop am Baghnsteiganfang> (stop aan het perronbegin).

Na de installatie van de update naar versie **Win-Digipet 2012.1** Premium Edition staat u nog een extra stoppositie ter beschikking, <Halt am Signal> (stop bij het sein).



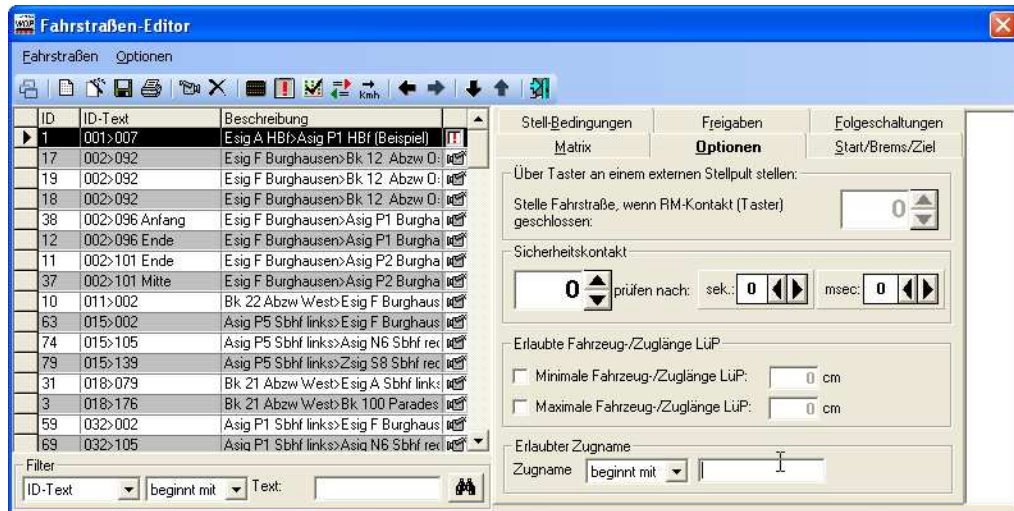
Deze stoppositie kunt u bijvoorbeeld op stationssporen gebruiken, die tussen het perron en uitrijsein een grotere afstand hebben. Een goederentrein kan in tegenstelling tot een persontrein daarmee zoals het grote voorbeeld precies tot aan het sein rijden en daar stoppen.

De invoergegevens van de stoppositie in de rijwegen-editor dient in de toekomst als voorgestelde waarde. De eigenlijke vastlegging van de stoppositie volgt in de treinritten-automatiek-editor op het tabblad <Folgefahrten> (vervolgritten), (kijk hiervoor naar paragraaf 8.3 Stopposities.

6.2 Treinbenaming in rijwegen toestaan.

Op het tabblad <Optionen> (opties) werd een extra mogelijkheid toegevoegd, die het gebruik van een rijweg nog beter laat verfijnen. U kunt nu ook de treinbenamingen, welke u in de treinsamenstelling definieert, als voorwaarde gebruiken. In dit lijstveld (zie volgende afbeelding) laten zich uit de verschillende **Win-Digipet** editoren de bekende filterfuncties gebruiken. Het gebruik van interpuncties zoals (, * of , ?) is eveneens mogelijk.

Als voorbeeld is de invoer "IC" in de volgende grafiek met alle letters "IC" beginnende treinbenamingen (zoals "IC 1234" of "IC3456") voor alle gekozen rijwegen toegestaan.



6.3 Testcontact in samenhang met iTNV.

Een treinrit kan niet goed worden uitgevoerd, wanneer het **<Prüfkontakt>** (*testcontact*) binnen het intelligente treinnummerveld (iTNV) ligt en op basis van de ingestelde stoppositie niet bereikt wordt.

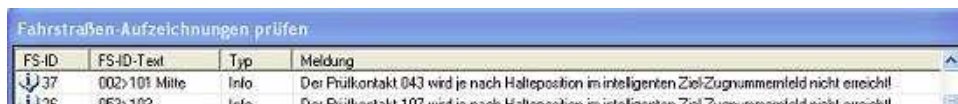
Dit volgt uit het feit, dat het testcontact bij de aanleg van rijwegen standaard altijd op het **<Bremskontakt>** (remcontact) (het contact voor het eindpuntcontact) gelegd wordt.

Vanaf nu wordt bij de rijwegentest getest, of het eindpunt-treinnummerveld als intelligent treinnummerveld ingericht werd. Is dit het geval, dan volgt een extra test of het testcontact op het tweede of navolgende contact binnen het intelligente treinnummerveld (iTNV) ligt.

In dit geval wordt de ingevoerde waarde in de rijwegen-editor als informatie voor de gebruikers lichtblauw gekleurd weergegeven. Bevindt zich het testcontact op het eerste contact van het intelligente treinnummerveld, dan volgt geen melding, omdat dit contact bij het berijden van een intelligent treinnummerveld (iTNV) in ieder geval bereikt wordt.



Ook in de testroutine van de rijwegen-editor, zoals ook de profiel- en treinritten-editor is informatie beschikbaar, die de gebruikers op het begin van deze paragraaf beschreven effect zou moeten wijzen. In de profiel- resp. treinritten-editor wordt deze informatie alleen weergegeven, wanneer op het betreffende contact rijpdrachten ingevoerd zijn.



6.4 Remcontact in samenhang met het intelligente treinnummerveld (iTNV).

Hetzelfde wat geldt voor het testcontact, wordt ook het remcontact in de kleur lichtblauw weergegeven, indien dit binnen een intelligent treinnummerveld (iTNV) ligt. Zoals al in paragraaf 6.3 werd weergegeven, is het ook belangrijk om op deze plaats de informatie in de gaten te houden.

Het wordt aanbevolen, deze automatische invoer bij te houden, omdat ze gesteld het geval, dat het intelligente treinnummerveld (iTNV) weer naar een normaal treinnummerveld omgebouwd wordt het remcontact ook gewijzigd moet worden.

6.5 Automatische rijwegenaanleg.

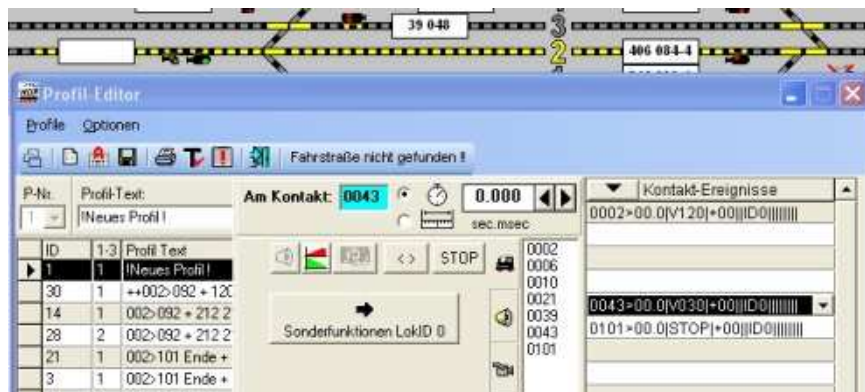
Als rijwegen met behulp van de rijwegen-assistent of de rijwegen-navigator automatisch aangelegd worden, dan zijn er m.b.t. het testcontact twee varianten. Deze moeten bekeken worden in afhankelijkheid van een intelligent treinnummerveld als eindpunt van de aan te leggen rijweg.

Nieuwe rijwegen naar een intelligent treinnummerveld (iTNV) gebruiken als testcontact het eerste contact binnen het intelligente treinnummerveld (iTNV). Rijwegen, die in tegenstelling van een normaal treinnummerveld als eindpunt hebben, gebruiken zoals eerder het remcontact als testcontact.

7. PROFIEL-EDITOR.

7.1 Rijopdrachten op contacten binnen een intelligent treinnummerveld.

Zoals bij de automatische aanleg van rijwegen, worden met deze versie **12.1** ook weer rijopdrachten op de contacten van een intelligent treinnummerveld (iTNV) ingevoerd. Zoals eerder in paragraaf **6.4 Remcontact in samenhang met het intelligente treinnummerveld (iTNV)** werd verduidelijkt, worden de gegevens voor die contacten hier in de profiel-editor eveneens in de kleur lichtblauw weergegeven.



Ook hier is dit in samenhang met een eventueel naar een oude situatie terugkerend intelligent treinnummerveld naar een normaal treinnummerveld te zien.

Let er vooral op, dat de rijopdrachten alleen bij aangelegde profielen aanwezig zijn. Voorhandenzijnde profielen moet u naar behoefte, dat betekent wanneer u een intelligent treinnummerveld (iTNV) naar een oude situatie terugbrengt zelf aanpassen.

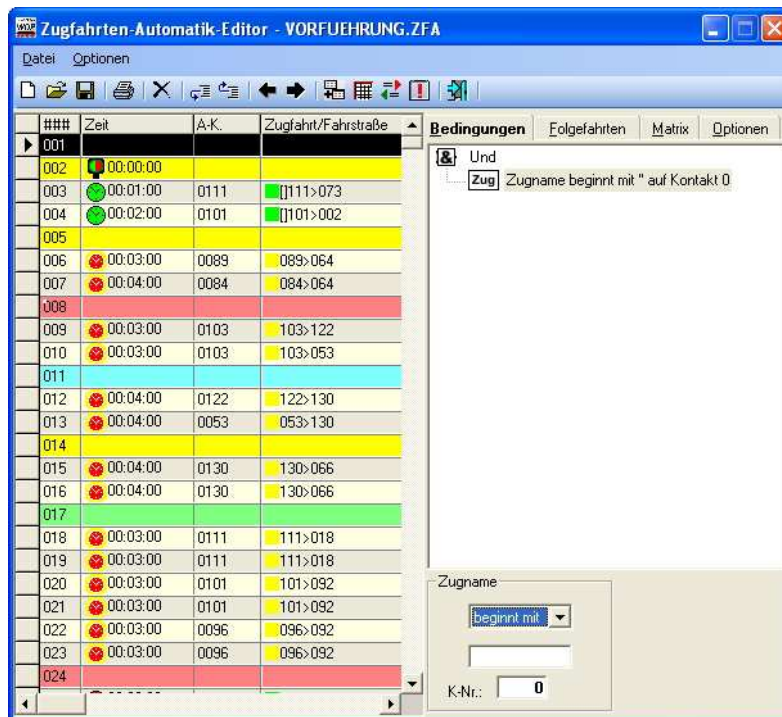
8. TREINRITTEN-AUTOMATIEK-EDITOR.

8.1 Evaluatiemogelijkheden in de voorwaarden boomstructuur.

De in de volgende paragrafen beschreven evaluatiemogelijkheden laten zich in de <Zugfahrten-Automatik-Editor> (*treinritten-automatiek-editor*) en ook in de voorwaarden boomstructuur van de <Stellwerkswärter> (*seinhuisbeambte*) invoeren. De ingevoegde grafiek toont de betreffende dialoog in de treinritten-automatiek-editor. De noodzakelijke gegevens in de seinhuisbeambte komen overeen met de hier getoonde instellingen duidelijk en hoeven daarom niet nog eens verduidelijkt te worden.

8.1.1 Evaluatie treinbenaming in de voorwaarden boomstructuur.






Als extra tot de tot nu toe gebruikte voorwaarden, zoals bijvoorbeeld <Kontakt besetzt> (*contact bezet*) of <Magnetartikel in Stellung> (*magneetartikel in de stand*), kan nu ook de <Zugnahme> (*treinbenaming*) op een bepaald contact ingevoerd worden als voorwaarde. De treinbenaming kunt u in de dialoog <Zugzusammenstellung> (*treinsamenstelling*) invoeren. (zie ook **Win-Digipet 2012 Premium Edition** handboek, hoofdstuk **18.13** Treinsamenstelling.)

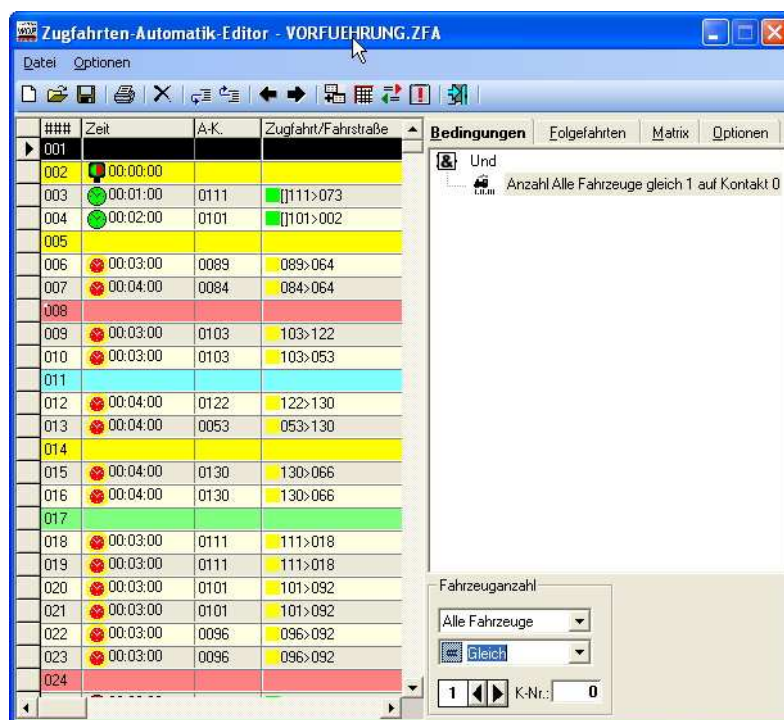


Ook op deze plek kan al de in paragraaf **6.2** *Treinbenaming in rijwegen toestaan* genoemde filterfunctie gebruiken.

8.2 Evaluatie voertuigenhoeveelheid in de voorwaarde boomstructuur.

Een ander evaluatie voorwaarde kan het **<Anzahl der Fahrzeuge auf einem Kontakt>** (*aantal voertuigen op een contact*) zijn. Hierbij kan in de basis verschil worden gemaakt of u het gezamenlijke aantal voertuigen op een contact wilt evalueren of alleen maar het aantal wagons, resp locomotieven van een treinstel. Als voorwaarde staan u hier een aantal keuzemogelijkheden tot uw beschikking:

-  **<Gleich>** (*gelijk*) (=);
-  **<Grösser>** (*groter dan*) (>);
-  **<Kleiner>** (*kleiner dan*) (<)
-  **<Grösser oder gleich>** (*groter of gelijk*) (\geq);
-  **<Kleiner oder gleich>** (*kleiner of gelijk*) (\leq).



8.2.1 Evaluatie lockleur op contact.

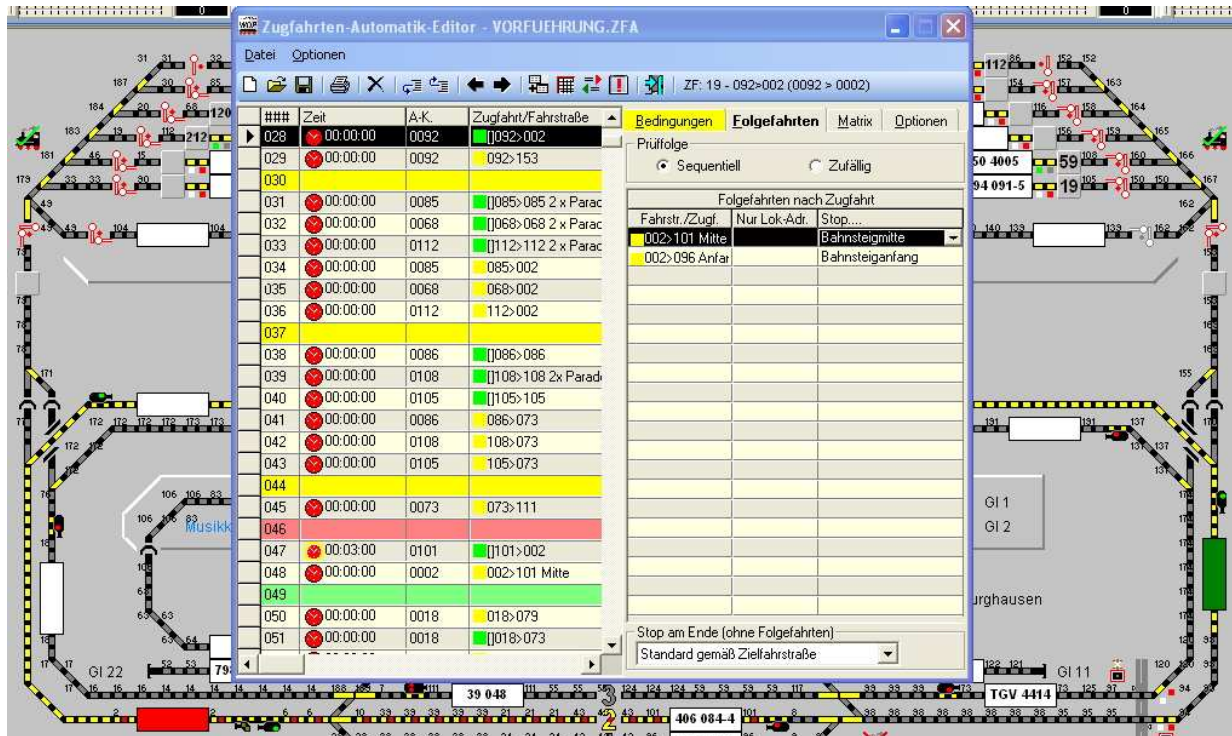
De voorwaarden boomstructuur heeft nog een extra voorwaarde gekregen. Het is nu mogelijk, de kleur van een **<Lokfarbe auf Kontakt>** (*locomotiefkleur op contact*) als voorwaarde in te voeren. Hier kunnen de loctoestanden **<Schwartz, Rot, Grün sowie Blau>** (*zwart, rood, groen en ook blauw*) geëvalueerd worden.

8.2.2 Evaluatie lockleur.

De evaluatie van de **<Lokfarbe>** (*lockleur*) heeft nu een extra optie voor een loc met de kleur **<Grün>** (*groen*) (loc bevindt zich in een treinrit). Deze mogelijkheid bestaat zowel in de voorwaarde **<Lok mit farbe>** (*loc met kleur*), als ook in de voorwaarde **<Lokfarbe auf Kontakt>** (*lockleur op contact*).

8.3 Stopposities.

De <Anhalteposities> (*stopposities*) kunnen hiermee voor iedere vervolg- of ook aansluitende treinrit in een station gebruikt worden. Via de matrixinstellingen geeft u toestemming of verbiedt u de verschillende treinen en kunt u op deze eenvoudige manier de treinen ook de verschillende stoppunten toewijzen.



Een ander effect van deze uitvoering is, dat u niet voor iedere stoppositie een eigen rijweg in de rijwegen-editor hoeft aan te leggen.

Voor rijwegen, resp. treinritten voor welke geen vervolg- of aansluitende treinritten ingevoerd zijn, laten zich de verschillende stopposities eveneens op het tabblad <Folgefahrten> (*vervolgritten*), via het lijstveld onderaan de tabel uitkiezen.