



Klávesové zkratky a jejich popis:

Funkce	Kl. zkratka	Ovládání myši	Pozn.
0. Baterie	Ctrl + B	ANO	zadní panel
1. Řízení	Ctrl + K (2x)	ANO	vyp. Shift + Ctrl + K
2. Vytápění	Ctrl + H	ANO	kabina Shift + Ctrl + H
3. Hlavní vypínač (HV)	O	ANO	nearetovaná poloha
4. HV STOP	Ctrl + O	ANO	vypnutí silové části + sběrače
5. Kompresor II.	Shift + C / Ctrl + Shift + C	ANO	kompresor II.: O / A / R
6. Kompresor I. + pomocný	C / Ctrl + C	ANO	kompresor I.: PK / O / A / R
7. Sběrače	P / Shift + P	ANO	zadní / přední sběrač
8. Osvětlení přístrojů pultu	L	ANO	
9. Reflektor + poziční světla	H / Shift + H	ANO	O / Poz. / Refl. / Dálk.
10. Bdělost	Y	ANO	
11. Směrová páka	W / S	ANO	
12. Kontroler	D / A	ANO	
13. Páčka EDB	./, (</>)	ANO	
14. Režim ARR	Shift + W / Shift + S	ANO	automatické řízení rychlosti
15. Řízení ARR	Ctrl + D / Ctrl + A	ANO	
16. Poměrový tah	Ctrl + Shift + D / A	ANO	
17. Klávesnice ARR	Ctrl + Shift + F1 – F10	ANO	rychlosti od 10-100 km/h
Klávesnice ARR	Ctrl + Shift + 1 – 4	ANO	rychlosti od 110 - 140 km/h
18. Píšťala / Houkačka	B / Space	ANO / NE	
19. Pomalá jízda	Shift + Ctrl + R	ANO	
20. Pískování	X	ANO	
21. Počítadlo náprav	Ctrl + Shift + ↑ / ↓	NE	
22. Ovládání MIRELU	= / ' / Enter	ANO	klávesy Enter , ' , = (vedle BkSp)
23. Brzdíč BP (přímočinná brzda)	ú /)	ANO	brzda lokomotivní
24. Brzdíč OBE (průběžná brzda)	ů / š	NE	brzda vlaková; jen animace
25. Stěrače	V	NE	jen animace
OL2 Tlačítko OL2	-	ANO	odvětrání brzdových válců (vedle RShift)

Pozn.: na obrázku je náhled kabiny ŽSSK 163 (zelený pult a panel). Ekvivalentní náhled pro ŽSSK 162 (hnědý pult a panel) má rozložení ovládacích prvků a přístrojů totožné.

Zprovoznění:

Jako první krok si zapneme **Baterie (0.)** kl. zkratkou **Ctrl + B**. Dále si zapneme **Řízení (1.)** kl. zkratkou **Ctrl + K**. Pokud nemáme vzduch na zdvihnutí sběračů (jímka vzduchu je prázdná), musíme nejdříve spustit **Pomocný kompresor (6.)** kl. zkratkou **Ctrl + C**. Pomocí diagnostiky **F5** → **Shift + F5** můžete sledovat, jaký máte tlak a množství vzduchu v pomocné nádrži (Informace o brzdách).

Protože se jedná o stejnosměrnou lokomotivu konkrétně 162/3, musíte nejdříve zapnout **Hlavní vypínač (3.)** kl. zkratkou **O** tak, že tento přepínač bez aretace chvíli přidržíte v poloze 'START', dokud HV nesepe. Hlavní vypínač sepne až tehdy, když pomocný kompresor nafouká minimálně 4,2 baru. Po zapnutí HV můžete zdvihnout **Sběrač (7.)** kl. zkratkou **P / Shift + P**.

Po těchto krocích zapneme **Kompresor II. (5.)** do polohy 'A' (auto) kl. zkratkou **Shift + C**.

Kompresorem II. si musíme vzduch dofukovat, dokud nebude v HP minimálně 7 bar. Potom si přepneme **Kompresor I. (6.)** kl. zkratkou **C** do polohy 'A' (auto). Po doplnění vzduchu je možné jeden z kompresorů vypnout. Množství / tlak vzduchu se doplňuje automaticky.

Nyní zbývá provést provozní **D1 TEST** na VZ MIREL:

MIREL TEST D1

(zjednodušený popis)

- nastavení **MIRELu** se provádí tlačítky **(22.)** na panelu přístroje – klávesy **=, ´, Enter**



Sedmisegmentový sloupec před označením **D1** znázorňuje jednotlivé úkony.

Po zapnutí baterií dojde ke komunikaci a zmizí **segment 1**.

2. segment má zhasnout po zapnutí řízení, ale to je ještě předmětem ladění a další aktualizace.

Po zapnutí lokomotivy tedy máme z D1 testu pryč 1. a 2. čárku.



V další fázi se kontroluje funkčnost směrové páky (kl. W a S):

Kontrola směrové páky I. Provádí se test detekce směru X – VZAD. Zhasne **segment 4**.



Kontrola směrové páky II. Provádí se test detekce směru X – VPŘED. Zhasne **segment 3.**

Následuje test brzd a činnosti brzdové soustavy:



Doplníme tlak v průběžném potrubí na 5bar (kompresor, odbrzdění OBE). Po vyrovnání dojde automaticky k poklesu tlaku v průběžném potrubí pomocí EPV. Zhasne **segment 6.**



Znovu doplníme tlak na 5bar a opět dojde automaticky k poklesu tlaku v průběžném potrubí pomocí EPV. Zhasne **segment 7.**

Zůstává svítit pouze segment 5.



5. segment zhasne, jakmile přidavnou brzdou BP bylo provedeno zabrzdění a odbrzdění. Po úspěšném **D1 Testu** přechází MIREL do režimu přednastavení maximální hodnoty povolené rychlosti (nesouvisí s traťovou rychlostí).
Základní zobrazení: POS v=max **40 km/h** + modrá kontrolka činnosti MIREL (režim provozu posun, povolená rychlost)

Následuje nastavení provozního režimu a maximální rychlosti:
(je možné pouze v klidovém stavu lokomotivy)



Tlačítka pod displejem MIRELU (-, + , Enter) si navolíme **Jízdní režimy:**

POS (posun) – nominálně

PRE (provoz) tlačítko (+), nebo

VYL (výluka) tlačítko (+) 2x, nebo

ZAV (závěs, postrk) tlačítko (+) 3x. Tlačítko (-) je pro zpětný posun nastavované veličiny.

Tlačítko (**Enter**) slouží k potvrzení výběru.

Dále následuje volba rychlosti – tlačítko (+) 2x – režim **MAX**

Tlačítko (**Enter**) slouží k potvrzení výběru.

Tlačítka (+) / (-) navolit požadovanou maximální rychlost (závisí na typu / řadě řízené lokomotivy).

Tlačítko (**Enter**) slouží k potvrzení výběru.

Připravenost k jízdě:

Nejdříve je nutné propojit tlakové hadice kl. zkratkou " (vedle 'Enter'), povolit všechny ruční brzdy kl. zkratkou **Shift + ů**. Celý vlak je připraven k odbrzdění a jízdě.

Proces odbrzdění zahrnuje použití kl. zkratky **ů** pro **Brzdič BP** – přímočinná brzda (23.), **ů** pro **Brzdič OBE** – průběžná brzda (24.).

Zařadit směr **Směrovou pákou (11.)** pomocí klávesy **W** pro jízdu vpřed nebo **S** pro jízdu vzad. Kontroler (12.) rychlosti se ovládá klávesami **D** – přidat, nebo **A** – ubrat.

Další ovládací prvky:

- tlačítko ***Bdělosti*** (10.) – tzv. 'živák'
- přepínač ***Reflektoru a pozičních světel*** (9.)
- páčka ***Elektrodynamické brzdy EDB*** (13.)
- tlačítko ***Píšťaly*** (18.)
- funkce ***Stěračů*** (25.)
- ovladač ***Osvětlení přístrojů pultu*** (8.)
- spínač ***Vytápění*** (2.)
- spínač ***Pískovače*** (20.)
- tlačítko ***Pomalé jízdy*** (22.)

... a další animované a neanimované prvky pro pokročilé ovládání systémů lokomotivy.

Autor kabiny: Dodo (info@msts-rw.cz) <https://www.msts-rw.cz/>

Úpravy a aktualizace dokumentace podle verze 2023: **Venny**

Kabina pro řadu 162/3 obsahuje ovladače, které fungují jen v tom případě, pokud existují příslušné zápisy v souboru **CVF**. Pokud OpenRails nenajde zápis pro příslušný ovladač, nebude jej používat (prvek nebude aktivní, použitelný). Tímto byly kabiny optimalizované tak, aby fungovaly rovněž dřívější kabiny, navržené pro systém MSTS a MG-OR.

Pozn.: provedení obrazové dokumentace nemusí přesně odrážet skutečný stav vývoje kabiny. Je však použitelné pro základní seznámení s daným typem lokomotivy a pro osvojení postupu při řízení vozidla a jeho uvedení do provozu z vypnutého stavu.