



## Klávesové zkratky a jejich popis:

Funkce	Kl. zkratka	Ovládání myši	Pozn.
0. Baterie	<b>Ctrl + B</b>	NE	
1. Klíč pultu řízení	<b>Ctrl + K / Alt + Ctrl + K</b>	ANO	odemčení / uzamčení pultu
2. Tlačítko START (motoru)	<b>Shift + Z</b>	ANO	držet až do spuštění motoru (30-60sec.)
3. Tlačítko STOP (motoru)	<b>Shift + Z</b>	ANO	zastaví chod motoru
4. Vytápění	<b>Ctrl + H</b>	ANO	kabina <b>Shift + Ctrl + H</b>
5. Reflektor + poziční světla	<b>H / Shift + H</b>	ANO	0 / Poz. / Refl. / Dálk.
6. Pozička P-P režim W/R (St.)	<b>Shift + K / Ctrl + Shift + K</b>	ANO	poziční světlo přední – P: bílé / červené
7. Pozička P-L režim W/R (St.)	<b>Shift + J / Ctrl + Shift + J</b>	ANO	poziční světlo přední – L: bílé / červené
8. Pozička Z-P režim W/R (St.)	<b>Shift + N / Ctrl + Shift + N</b>	ANO	poziční světlo zadní – P: bílé / červené
** Pozička Z-L režim W/R	<b>Shift + M / Ctrl + Shift + M</b>	NE	poziční světlo zadní – L: bílé / červené (nenachází se na pultě)
9. Bdělost	<b>Y</b>	ANO	
10. Směrová páka	<b>W / S</b>	ANO	pozice ↑ / D / 0 / ↓
11. Kontroler	<b>D / A</b>	ANO	
12. Režim řízení	<b>Shift + W / Shift + S</b>	ANO	
13. Režim jízdy	<b>Ctrl + D / Ctrl + A</b>	ANO	Park. / N / Zap.
14. Poměrový tah	<b>Shift + Ctrl + D / A</b>	ANO	Akcelerace 1 / 2
15. Pískování	<b>X</b>	ANO	
16. Brzdíč BP (přímočinná brzda)	<b>ú / )</b>	ANO	brzda lokomotivní
17. Brzdíč OBE (průběžná brzda)	<b>ů / š</b>	NE	brzda vlaková (jen animace)
18. Ovládání VZ MIREL	<b>´ / = / Enter</b>	ANO	klávesy ´ / = (vedle <b>BkSp</b> ), <b>Enter</b>
19. Stěrače	<b>V</b>	NE	jen animace
20. Měřicí přístroje: a) Teplota vody b) Teplota oleje c) Otáčky motoru d) Tlak oleje e) Výkon trakčních motorů			
21. Hodiny	<b>- NA -</b>	NE	ukazatel palubního času
** Osvětlení pultu	<b>L</b>	NE	(nenachází se na pultě)
** Píšťala / Houkačka	<b>B / Space</b>	NE / NE	(nenachází se na pultě)

+++++

Ozn. (St.) – animovaný ovládací prvek je pouze ve verzi 754 se standardními svítdly! LED svítdla používají jen klávesové zkratky.

## Zprovoznění:

Jako první krok je potřeba zapnout **Baterie (0.)** kl. zkratkou **Ctrl + B**. Dále je v pořadí spouštění spínač **Řízení (1.)** kl. zkratkou **Ctrl + K**. Lokomotiva je připravena ke startu.

Pomocí **Směrové páky (10.)**, ovládané klávesou **W** je nutné nejdříve zařadit mezistupeň **'D'** a poté pomocí tlačítka **Start motoru (2.)** spustit pomocí kl. zkratky **Shift + Z** proces startování – předmazání, trvající cca 30-60 sec. a vlastní rozběh. Startovací tlačítko je nutné držet po celou dobu procesu až do okamžiku, kdy se v informačním řádku simulátoru nezobrazí sdělení **'Spalovací motor běží'**. Stejná zásada platí i pro zastavení motoru pomocí tlačítka **Stop motoru (3.)** kl. zkratkou **Shift + Z**: tlačítko je nutné držet až do doby, než se motor zastaví a neobjeví se hlášení **'Spalovací motor zastaven'**.

Asi 20-30 sec. po nastartování motoru se *automaticky* uvede do chodu kompresor (nemá samostatný ovládací prvek). Množství a tlak vzduchu ve vzduchové jímce je stanovené a po dosažení mezních hodnot kompresor sám vypne. Při poklesu pod limitní množství se opět automaticky uvede do chodu. Pomocí diagnostiky **F5** → **Shift + F5** můžete sledovat, jaký máte tlak a množství vzduchu v pomocné nádrži (panel Informace o brzdách).

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**



Po zapnutí baterií dojde ke komunikaci a zmizí **segment 1**. Sedmisegmentový sloupec před označením **D1** znázorňuje jednotlivé úkony. **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.

Nastavit **Vlakový zabezpečovač** LV (18.) – zapnout 2x klávesou **^**, vypnout 2x klávesou **=** (vedle 'BkSp').

Proces odbrzdění zahrnuje použití kl. zkratky **ů** pro **Brzdič BP** – přímočinná brzda (16.), **ů** pro **Brzdič OBE** – průběžná brzda (17.).

Pro rozjezd zbývá zařadit směr **Směrovou pákou** (10.) pomocí klávesy **W** pro jízdu vpřed nebo **S** pro jízdu vzad. **Kontroler rychlosti** (11.) se ovládá klávesami **D** – přidat, nebo **A** – ubrat.

xxxxx

Pozn.: během jízdy v členitém horském terénu s dlouhými a prudkými stoupáními je nutné dobře sledovat měřicí přístroje teploty vody a oleje (20a., 20b.), aby nedošlo ke zničení motoru! Pro přesnější odečítání hodnot lze použít diagnostiku **F5** → **Shift + F5**, (panel Informace o lokomotivě) a přizpůsobit styl jízdy odečteným hodnotám a trendu nárůstu / poklesu teplot. Je nutné si uvědomit, že motor má svoje optimální provozní teploty a počáteční nárůst teploty nemusí vždy nutně signalizovat jeho přetěžování!

#### **Další ovládací prvky:**

- tlačítko ***Bdělosti*** (9.) – tzv. ‘živák’
- přepínač ***Reflektoru a pozičních světel*** (5.)
- přepínače pozičních světel (6. – 7. – 8.)
- spínač ***Vytápění*** (4.)
- spínač ***Pískovače*** (15.)
- přepínač ***Režim jízdy*** (13.)
- ukazatelé provozních hodnot spalovacího **motoru** (19a - 19e.)

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

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

Vyhotovení dokumentace kabiny podle verze 2022: **Venny**

Kabina pro řadu 754 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.