

Loksim3D Bedienungsanweisung BR 245 und BR 246

Zunächst die BR 246



Die Baureihe 246 (Traxx P160 DE) ist eine dieselelektrische Lokomotive von Bombardier. Die hier dargestellte 246 002-0 gehört dabei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH, ist im Bw Bremervörde beheimatet und wird im Regionalverkehr zwischen Hamburg und Cuxhaven durch die Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe mbH (Stand 2021, zuvor bei metronom) eingesetzt.

Eckdaten:

Antrieb: Dieselelektrisch Leistung: 2200 kW

Gesamtgewicht: 86 t

Länge: 18,3 m

Zugsicherung: EBICAB (PZB90/ LZB)

Führerstand: Loksim/Diesel-Loks/BR246/MartinF

Dieser Führerstand weist eine Auflöung von 1920 x 1080 auf und entstand au dem Fst Bild des Führertandes von Patrick Ruppert.

Nun zur BR 245



VorschauBild:Master-davinci unter [Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported](#)_

Die Baureihe 245 (Traxx P160 DE ME) ist eine dieselelektrische Lokomotive von Bombardier. Die hier dargestellte 245 001-5 gehört der Deutschen Bahn AG

Eckdaten:

Antrieb: Dieselelektrisch Leistung: 2252 kW

Gesamtgewicht: 81 t

Länge: 18,9 m

Zugsicherung: EBICAB (PZB90/ LZB)

Führerstand: Loksim/Diesel-Loks/BR246/MartinF

Dieser Führerstand weist eine Auflöung von 1920 x 1080 auf und entstand aus dem Fst Bild des Führerstandes von Patrick Ruppert.

Weiter zur 285



VorschauBild: Falk Arnhold unter [Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported](#)

Die Baureihe 285 (Traxx F 140 DE) ist eine dieselelektrische Lokomotive von Bombardier. Es gibt sie mit Ebula, ohne Ebula, mit Richtungswedeschalter oder Richtungswendetaster.

Die hier dargestellte 285 116-0 gehört der RheinCargo.

Eckdaten:

Antrieb: Dieselelektrisch Leistung: 2400 kW

Gesamtgewicht: 84 t

Länge: 18,9 m

Zugsicherung: EBICAB (PZB90/ LZB)

Führerstand: Loksim/Diesel-Loks/BR246/MartinF

Dieser Führerstand weist eine Auflösung von 1920 x 1080 auf und entstand aus dem Fst Bild des Führerstandes von Patrick Ruppert.

Alle Führerstände:

Die Lok weisen im Vergleich zu bekannteren Fahrzeugen einige Besonderheiten auf, die im Loksim3D entsprechend umgesetzt sind und nachfolgend beschrieben werden.

Aufbau der Führerstände:



Vorhandene Ausrüstung in Loksim3D:

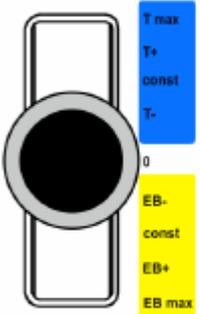
- PZB90 I80 + LZB CIR-ELKE
- Sifa Zeit-Zeit
- Zugkraftsteuerung mit Auf-/Ab-Schaltung
- Elektrische Bremse
- Federspeicherbremse
- AFB
- Richtungsschalter
- Nacht-Überblendung

Fahr- und Bremssteuerung

Im Vorbild besitzt die Lok einen kombinierten Zug- und E-Bremskraftsteller sowie ein Führerbremventil mit Tast-Stellungen. Leider ermöglicht der Loksim3D derzeit keine korrekte Umsetzung dieser Steuerung. Daher haben wir bei der Erstellung des AddOns einen Kompromiss gewählt, wodurch sich die Bedienung dieses Führerstandes von anderen AddOns unterscheidet.

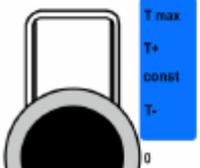
Zunächst einmal möchten wir erklären, wie die Lok im Vorbild bedient wird, um das gewählte Bedienkonzept besser zu verstehen.

Bedienung des Zug- und E-Bremskraftstellers im Vorbild

| | Stellung | Funktion |
|--|---------------------|--|
|  | T _{max} | Raststellung: Zugkraftanforderung auf maximalen Wert setzen |
| | T+ | Taststellung: Anforderung von Zugkraft in Abhängigkeit der Betätigungsdauer erhöhen. Zugkraft wird in 8 s von 0% auf 100% erhöht |
| | const | Raststellung: Zugkraft konstant halten |
| | T- | Taststellung: Anforderung von Zugkraft in Abhängigkeit der Betätigungsdauer verringern. Zugkraft wird in 4 s von 100% auf 0% verringert |
| | 0 | Raststellung: Zug- bzw. E-Bremskraft abschalten |
| | EB- | Taststellung: Anforderung von E-Bremskraft in Abhängigkeit der Betätigungsdauer verringern. E-Bremskraft wird in 5 s von 100% auf 0% verringert |
| | const | Raststellung: E-Bremskraft konstant halten |
| | EB+ | Taststellung: Anforderung von E-Bremskraft in Abhängigkeit der Betätigungsdauer erhöhen. E-Bremskraft wird bei in 5 s von 0% auf 100% erhöht |
| | EB _{max} | Raststellung: E-Bremskraft auf maximalen Wert setzen |
| | Taster im Hebelkopf | |

Bedienung des Zug- und E-Bremskraftstellers im Loksim3D

Im Loksim3D wurde bewusst auf die Verwendung der Funktion „Kombihebel“ verzichtet, über den Zugkraftsteller kann lediglich Zugkraft geschaltet werden. Verwendet wird die „Auf-/ Ab- Steuerung“, welche in etwa wie folgt funktioniert:

| | Taste* | Funktion |
|---|------------------|--|
|  | T _{max} | Shift + Pfeil hoch Raststellung: Zugkraftanforderung auf maximalen Wert setzen |
| | T+ | Pfeil hoch Raststellung: Anforderung von Zugkraft in Abhängigkeit der Betätigungsdauer erhöhen. Zugkraft wird in 8 s von 0% auf 100% erhöht |
| | const | Bei auflaufender Zugkraft: Pfeil runter Bei ablaufender Zugkraft: Pfeil hoch Raststellung: Zugkraft konstant halten |
| | T- | Pfeil runter Raststellung: Anforderung von Zugkraft in Abhängigkeit der Betätigungsdauer verringern. Zugkraft wird in 4 s von 100% auf 0% verringert |
| | 0 | Shift + Pfeil runter Raststellung: Zugkraft abschalten |



Die aktuelle Zugkraftanforderung wird als %-Zahl am Zugund E-Bremskraftsteller angezeigt. Die Elektrische Bremse wird mit 8 virtuellen Stellungen über die Tasten* 3 (Anlegen) und 9 (Lösen) angesteuert. Die Anzeige der wirkenden Stufe wird unterhalb der Zugkraftanforderung angezeigt.

Die Zuglängenmessung ist über die Tastenkombination* Strg + Shift + W zu aktivieren. Sobald der Zug mit seiner gesamten Länge am markierten Wegpunkt vorbeigefahren ist, ertönt ein Doppelton.

*entspricht der Standard-Tastaturbelegung

Bedienung der pneumatischen Bremse (indirekte Bremse) im Vorbild

| | Stellung | Funktion |
|---------------------|----------|---|
| | ≥ 5 bar | Taststellung: Füllstoß, es wird ohne Druckerhöhung ein großer Querschnitt freigegeben, bei aktiver NBÜ: Notbremse überbrücken |
| | 5 bar | Raststellung: Fahrtstellung, Regeldruck 5,0 bar wird gehalten und indirekte Bremse gelöst |
| | B- | Taststellung: in Abhängigkeit von der Betätigungsdauer wird der HL-Druck bis zum Regeldruck 5,0 bar angehoben und damit die Bremskraft verringert |
| | const | Raststellung: HL-Druck und Bremskraft der indirekten Bremse wird konstant gehalten |
| | B+ | Taststellung: in Abhängigkeit von der Betätigungsdauer wird der HL-Druck um max. 1,8 bar gesenkt und damit die Bremskraft erhöht |
| | SOS | Raststellung: Schnellbremsstellung |
| Taster im Hebelkopf | | E-Bremse deaktivieren/aktivieren, die vorgesteuerte Druckluftbremse wird bei wirkender E-Bremse zurückgehalten (Zug-/ E-Bremskraftsteller muss dazu in Stellung „const“ stehen) |

Bedienung der pneumatischen Bremse (indirekte Bremse) im Loks3D

Im Loks3D wird die herkömmliche Stufensteuerung verwendet.

| Taste* | Funktion |
|--------|--|
| NUM 7 | Bremse (einschließlich E-Bremse) wird stufenweise gelöst |
| NUM 8 | pneumatische Bremse wird stufenweise gelöst |
| NUM 1 | Bremse (einschließlich E-Bremse) wird stufenweise angelegt |
| NUM 2 | pneumatische Bremse wird stufenweise angelegt |
| NUM 0 | Schnellbremsung |

Die Funktionen „NBÜ/ Notbremse überbrücken“ und „vorgesteuerte Druckluftbremse bei wirksamer E-Bremse zurückhalten“ wird derzeit in Loks3D nicht simuliert.

*entspricht der Standard-Tastaturbelegung

Abschließende Hinweise

Urheber d. AddOn: Patrick Ruppert (alias PatrickR), sowie Martin Finken (Alias MartinF)

Lizenz: Loks3D AddOn-Lizenz (2019-08)

AddOn-Version: 2.1 (13.03.2021)

Umbau des Bitmaps auf 1920 x 1080 durch Martin F

Gewähr: Keine Gewährleistung auf Vollständigkeit und Richtigkeit