

Triebzug ICE1

Name: ICE 1 – Baureihe 401

Bezeichnung in Railworks: siehe **Zugverband**



Der ICE 1 ist der erste in Serie gebaute Hochgeschwindigkeitszug der Deutschen Bahn.

Seit 1991 wird dieser 280 km/h schnelle Zug auf deutschen Gleisen eingesetzt. Der Zug kann bis zu 14 Mittelwagen enthalten und ist mit 411 Metern der längste ICE auf deutschen Gleisen.

Spätere Baureihen (ICE2 und 3) wurden kürzer gefahren, konnten aber dafür auch in Doppeltraktion gefahren werden. Im Betrieb wurde der ICE 1 nie gekuppelt.

In den Jahren 2005 bis 2008 wurden alle ICE 1 überarbeitet. Diese Versionen wurden als **Redesign** bezeichnet. Das hier im Paket enthaltene Modell ist eine Version nach dem Umbau. Dies ist gut an der veränderten Inneneinrichtung und dem durchgängigen verkehrsroten Streifen aussen zu erkennen.

Die ICE 1 Triebzüge bestanden aus zwei Triebköpfen (401), 1. Klasse Wagen (801), 2. Klasse Wagen (802), Servicewagen (803) und Speisewagen (804).

Auf der folgenden Seite bekommen Sie eine genaue Aufstellung des Zugverbandes.

Zugverband

Dieser Zug fuhr immer in einem festen Verband, die Reihenfolge der Fahrzeuge ist festgelegt.

Bezeichnung	Nummer	Railworks-Name
Triebkopf vorne	401 059	vR-ICE1 (Triebwagen)
2.Klasse Wagen	802 xxx	vR Bvmz ICE_1
2.Klasse Wagen	802 xxx	vR Bvmz ICE_2
2.Klasse Wagen	802 xxx	vR Bvmz ICE_3
2.Klasse Wagen	802 xxx	vR Bvmz ICE_4
2.Klasse Wagen	802 xxx	vR Bvmz ICE_5
2.Klasse Wagen	802 xxx	vR Bvmz ICE_6
2.Klasse Wagen	802 xxx	vR Bvmz ICE_7
Speisewagen	804 xxx	vR WSmz ICE
Servicewagen	803 xxx	vR Apmbz ICE
1. Klasse Wagen	801 xxx	vR Avmz ICE_1
1. Klasse Wagen	801 xxx	vR Avmz ICE_2
1. Klasse Wagen	801 xxx	vR Avmz ICE_3
Triebkopf hinten	401 559	vR-ICE1rev (Triebwagen)

Diese 14-teilige Garnitur wurde später mit dem Namen „Bad Oldesloe“ versehen.

Zusätzliche Tasten zur Bedienung des ICE:

Zur Aktivierung / Deaktivierung der AFB Funktion: **Shift + A**

Zur Steuerung des Vsoill Reglers: **Y und C**

Zur Schaltung des Lichts im Cab: **Strg + H**

Führerstand ICE 1

Hier finden Sie zwei Bilder mit der Erläuterung des Führerstandes.



AFB-Funktion (Taste Y und C / Shift A)

Der ICE ist über ein LUA Script mit AFB ausgestattet.

Einleitende Hinweise / BITTE AUFMERKSAM LESEN:

Die AFB ist eine den Triebfahrzeugführer unterstützende Einrichtung und kein Autopilot! Der Triebfahrzeugführer hat nach wie vor die volle Kontrolle und ebenfalls die volle Verantwortung. Die in diesem Modell verbaute AFB ist an das Vorbild so gut es geht angelehnt, aber nicht zu 100% funktionsgleich.

Das F4 Fahrpult von Railworks kann und sollte NICHT verwendet werden, wenn die AFB läuft!!

Die Bedienung der drei Hebel im F4 Fahrpult, während die AFB arbeitet, kann zu Fehlern in der AFB Funktion führen.

Die **AFB Funktion** ist nur für den **Experten-Steuerungsmodus** verfügbar und richtet sich ebenfalls an erfahrende virtuelle Eisenbahner.

„Fahranfänger“ in Railworks werden unter Umständen mit anfänglichen Problemen rechnen müssen, bis sie die Funktion vollständig verinnerlicht haben.

Die AFB funktioniert nur reibungslos bei einer stabilen Framerate über 25fps.

Sollten Sie weitaus geringere Frameraten erzielen, so ist die einwandfreie AFB Funktion **NICHT** garantiert. Es kommt dann zu starken Verzögerungen im Programmablauf, was wiederum zu deutlichen Abweichungen der tatsächlichen Geschwindigkeit (Vist) von der voreingestellten Geschwindigkeit (Vsoll) führt.

Wichtige Hinweise zur Bedienung:

Die AFB nutzt dem Vorbild entsprechend sicherheitsfördernde Funktionen. Vor allem sei hier die Sperre des Zugkraftstellers / Regler nach einer manuellen Bremsung erwähnt. Sollte sich Ihr Zug einmal nicht in Bewegung setzen, trotz allgemein korrekter Voreinstellungen der AFB, so verlegen Sie den Zugkraftsteller / Regler in Position 0 und dann wieder in die gewünschte Position. Ist die Zugbremse in gelöstem Zustand, so wird dadurch die Sperre aufgehoben. Befindet sich die Zugbremse in Bremsstellung, so ist es nicht möglich die Sperre aufzuheben. Es wird verhindert, dass mit angelegter Zugbremse Leistung aufgeschaltet werden kann.

Gleiches gilt auch für eine Notbremsung oder Zwangsbremsung. Zuerst den Zugkraftsteller in Position 0 verlegen und dann die Zugbremse vollständig lösen, und die Sperre wird aufgehoben.

Die AFB kann jederzeit ein oder ausgeschaltet werden. Achten Sie aber bitte dabei auf die voreingestellten Werte, vor allem die Vsoll. Fahren Sie gerade 200km/h und Ihre Vsoll Einstellung beträgt 0 oder weit unter 200km/h, und Sie schalten die AFB ein, so kommt es zur sofortigen Bremsung des Zuges bis die voreingestellte Vsoll erreicht ist.

Fahren mit AFB aus dem Stand:

- ziehen Sie die Zugbremse auf maximal 4.4 BAR an
(vor der ersten Anfahrt ist die Bremse bereits angezogen aber die Hebel stehen optisch ggf. nicht in der richtigen Position! .. eine kurze Betätigung korrigiert dies optisch)
- verlegen Sie den Zugkraftsteller / Regler auf 0 (wenn nicht schon dort)
- prüfen Sie ob der Fahrtrichtungswender auf eine Richtung voreingestellt ist
- prüfen Sie ob die Lokbremse gelöst ist (nicht die Zugbremse)
- schalten Sie die ABF ein (**Shift + A**) (es ertönt „AFB ...AFB“)
- wählen Sie mit dem Vsoll Steller / AFB (**Taste Y / C**) eine Geschwindigkeit vor
- lösen Sie die Zugbremse (sofort stellt die AFB die Standbremse bei 4.7 BAR ein)
- verlegen Sie den Zugkraftsteller / Regler in eine mittlere Position (je mehr Sie den Zugkraftsteller nach vorn verlegen desto mehr Leistung schaltet die Lok auf)

...Die AFB löst nun die Zugbremse automatisch und beginnt, je nach Position des Zugkraftstellers / Reglers, Leistung aufzuschalten. Der Zug setzt sich in Bewegung. Regulieren sie jetzt nach Bedarf die Vsoll und den Zugkraftsteller / Regler.

Fahren mit AFB aus der Fahrt heraus:

- verlegen Sie den Zugkraftsteller / Regler auf 0 (wenn nicht schon dort)
- wählen Sie mit dem Vsoll Steller / AFB eine Geschwindigkeit vor welche höher oder gleich der aktuellen Geschwindigkeit ist, da sonst der Zug sofort bremst
- schalten Sie die ABF ein (**Shift + A**) (es ertönt „AFB ...AFB“)
- verlegen Sie den Zugkraftsteller / Regler in eine angemessene Position (je mehr Sie den Zugkraftsteller nach vorn verlegen desto mehr Leistung schaltet die Lok auf)
-

Bremsen (Führerbremshebel) mit eingeschalteter AFB:

Sollten Sie eine manuelle Bremsung einleiten müssen, während die AFB läuft, z.B. bei einer Schnellbremsung oder starkem Gefälle, so betätigen Sie normal den Führerbremshebel. Die AFB geht sofort in eine Wartestellung und der Zug bremst gewöhnlich ab, auch bis zum Stillstand. Die AFB kann dabei eingeschaltet bleiben.

Wollen Sie mit der eingeschalteten AFB, aus der Bremsung heraus, Ihre Fahrt fortsetzen, so verlegen Sie den Zugkraftsteller / Regler in Position 0, womit die durch die Bremsung hervorgerufene Sperre des Zugkraftstellers / Reglers aufgehoben wird. Lösen Sie nun die Zugbremse. Die AFB zieht, insofern Sie stehen, die Standbremse wieder an. Jetzt können Sie den Zugkraftsteller / Regler wieder in die gewünschte Position bringen und Ihr Zug setzt sich in Bewegung.

Fehlersuche AFB

Fehlersuche (die AFB „schlingert“):

Sollte die AFB ständig zwischen Leistung und Bremse hin und her schalten, vornehmlich auf Talfahrten, dann nehmen Sie bitte den Zugkraftsteller / Regler auf 0 zurück und versetzen die AFB damit in den „Nur Bremsen“ Modus. Auf ebener Strecke bei geringen Vsoll Einstellungen verlegen Sie den Zugkraftsteller in eine niedrigere Position. Der Zugkraftsteller regelt wie viel Leistung die Lok maximal aufschaltet.

Fehlersuche („die AFB überschreitet stark die Vsoll“):

Wenn Sie sich mit einer niedrigen Vsoll Geschwindigkeit bewegen, oder mit einer Lok ohne angehängte Wagons fahren, so stellen Sie den Zugkraftsteller / Regler auf eine niedrigere Position.

Fahren Sie talwärts mit einem starken Gefälle so stellen Sie den Zugkraftsteller / Regler auf 0. Die AFB arbeitet nun im Modus „Nur Bremsen“. Bei starken Steigungen kann es vorkommen dass sich die ABF ein wenig „verbremst“, dies ist leider nicht zu verhindern.

Fehlersuche („mein Zug fährt nicht ohne AFB“):

- prüfen Sie dass sie auf einem Gleis mit Fahrdrabt stehen
 - prüfen Sie, ob die Lok eingeschaltet und der Pantograph gehoben ist
 - ziehen Sie die Zugbremse auf maximal 4.4 BAR an
 - Schalten Sie die AFB aus (**Shift + A**) (es ertönt nicht „AFB ...AFB“)
 - prüfen Sie, ob der Fahrtrichtungswender auf eine Richtung voreingestellt ist
 - prüfen Sie, ob die Lokbremse gelöst ist (nicht die Zugbremse)
 - lösen Sie die Zugbremse
 - verlegen Sie den Zugkraftsteller / Regler auf 0 und dann auf die gewünschte Leistung
- ... der Zug setzt sich in Bewegung ohne AFB Regelung

Fehlersuche („mein Zug fährt nicht mehr mit AFB“):

- prüfen Sie, ob sie auf einem Gleis mit Fahrdrabt stehen
- prüfen Sie, ob die Lok eingeschaltet und der Pantograph gehoben ist
- ziehen Sie die Zugbremse auf maximal 4.4 BAR an
- schalten Sie die AFB aus (**Shift + A**) (es ertönt „AFB ...AFB“)
- verlegen Sie den Vsoll Steller / AFB auf 0
- verlegen Sie den Zugkraftsteller / Regler auf 0
- prüfen Sie ob der Fahrtrichtungswender auf eine Richtung voreingestellt ist
- prüfen Sie ob die Lokbremse gelöst ist (nicht die Zugbremse)
- schalten Sie die ABF ein (**Shift + A**)

- wählen Sie mit dem Vsoll Steller / AFB eine Geschwindigkeit vor
 - lösen Sie die Zugbremse (sofort stellt die AFB die Standbremse bei 4.7 BAR ein)
 - verlegen Sie den Zugkraftsteller / Regler in eine mittlere Position (je mehr Sie den Zugkraftsteller / Regler nach vorn verlegen desto mehr Leistung schaltet die Lok auf)
- ... die Zugbremse löst sich und der Zug setzt sich in Bewegung