

Klávesové zkratky a jejich popis:

Funkce	Kl. zkratka	Ovládání myši	Pozn.
0. Baterie	Ctrl + B	NE	mimo pult
1. Zámek vložné páky řízení	Ctrl + K	NE	vložení směrové páky vyp. Ctrl + K
2. Směrová páka	W / S	NE	police ↑ / D / O / D ↓ (vložená páka)
3. Pozička P-L režim W/R	Shift + J / Ctrl + Shift + J	NE	poliční sv. přední – L: b. / červen., mimo pult
4. Pozička P-P režim W/R	Shift + K / Ctrl + Shift + K	ANO	poliční sv. přední – P: bílé / červené
5. Reflektor + poliční světla	H / Shift + H	ANO	O / Poz. / Refl. / Dálk.
6. Přepínač – stěrače	V	ANO	O / I / II vyp. Shift + V
7. Tlačítko Bdělost	Y	ANO	
8. Píšťala / Houkačka	B / Space	ANO / NE	
9. Pískování	X	ANO	
10. Kontroler	D / A	ANO	
11. Brzdíč BP (přímochinná brzda)	ú /)	ANO	brzda lokomotivní
12. Brzdíč BS2 (průběžná brzda)	ů / š	NE	brzda vlaková; jen animace
13. Odbrzďovač	-	ANO	
14. Tlačítko START (motoru)	Shift + Z	ANO	držet až do spuštění motoru (40-60 sec.)
15. Tlačítko STOP (motoru I.)	Shift + Z	ANO	držet až do zastavení motoru (master)
16. Tlačítko STOP (motoru II.)		ANO	motor (slave)
17. Vlakový zabezpečovač MIREL	` / = / Enter	ANO	klávesy Enter , ` , = (vedle BkSp)
18. Stěrače – rameno	- N/A -	NE	ovládání – viz (6.)
19. Teplota – olej	- N/A -	NE	animace (provozní údaje)
20. Teplota – voda	- N/A -	NE	animace (provozní údaje)
21. Ampérmetr	- N/A -	NE	animace (provozní údaje)
22. Otáčkoměr	- N/A -	NE	animace (provozní údaje)
23.1 Kontrolky I.	- N/A -	NE	(viz dále)
23.2. Kontrolky II.	- N/A -	NE	(viz dále)

Mimo pult:

** Pozička Z-L režim W/R	Shift + M / Ctrl + Shift + M	NE	poliční světlo zadní – L: bílé / červené
** Pozička Z-P režim W/R	Shift + N / Ctrl + Shift + N	NE	poliční světlo zadní – P: bílé / červené
** Osvětlení pultu	L	NE	(viz dále)
** Radiostanice	Shift + R	NE	(viz dále)

Kontrolky I. (23.1)

- a. teplota vody a oleje (SM-I)
- b. teplota vody a oleje (SM-II)
- c. prokluz kol
- d. nabíjení AKB

Kontrolky II. (23.2)

- e. tlakoměr HP
- f. tlakoměr BV

Zprovoznění:

Nejdříve je nutné zapnout **Baterie (0.)** kl. zkratkou **Ctrl + B**. Dále je v potřebe vsunout vložnou páku řízení (směrovou páku), čímž dojde k odemknutí pultu – **Zámek vložné páky (1.)** kl. zkratkou **Ctrl + K**. Lokomotiva je připravena ke startu.

Pomocí **Směrové páky (2.)**, ovládané klávesou **W** je nutné nejdříve zařadit mezistupeň 'D' a poté pomocí tlačítka **Start motoru (14.)** spustit pomocí kl. zkratky **Shift + Z** proces startování – předmazání, trvajícím cca 30 až 60 sec. a vlastní rozběh. Startovací tlačítka je nutné držet po celou dobu procesu až do okamžiku, kdy se v informačním řádku simulátoru nezobrazí sdělení 'Spalovací motor běží' a dokud nezhasne signalizace 'Dobíjení AKB' (23.) na čelním panelu. Stejná zásada platí i pro zastavení motoru pomocí tlačítka **Stop motoru (15.)** opět kl. zkratkou **Shift + Z**: tlačítka je nutné držet až do doby, než se motor zastaví a neobjeví se hlášení 'Spalovací motor zastaven'. Kontrolka 'Dobíjení AKB' (23.) se rozsvítí a zůstane svítit i po celkovém zastavení motoru.

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 je nutné zapnout **Jistič radiostanice** klávesami **Shift + R**. Její zapnutí / vypnutí nemá zřejmě vliv na vzduchový uzávěr. Souprava se natlakuje a odbrzdí.

Nyní zbývá provést provozní **D1 TEST** na VZ miniMIREL.

MIREL TEST D1

(zjednodušený popis)

Pro provedení testu D1 platí stejné zásady jako u základního modelu MIREL:

- ovládání se provádí tlačítka (17.) na panelu přístroje – klávesy =, ', **Enter**
- na obrázku je výchozí stav přístroje – start s oživenou lokomotivou, před vložením klíče. Funkce a rozmístění indikačních a ovládacích prvků je totožné se základním přístrojem:



Světelná signalizace režimu přístroje

modrá – kódovaný přenos, přístroj obsluhován

žlutá – indikace žlutého návěstního znaku

červená – indikace Stůj

zelená – indikace Volno

žluté mezikruží – indikace žlutého návěstního znaku mezikruží

ST- - displej s indikací průběhu Testu D1 / provozní rychlosti

ovládací tlačítka (- / + / **Enter**) – nastavení provozních hodnot

Pozn.: při studeném startu je znak **[ST-]** nahrazen sedmissegmentovým znakem kontroly funkčních systémů lokomotivy.



Segment 1. a 2. – připojení přístroje k elektrické energii (zhasne při startu)

Segment 3. – směrová páka v poloze **VPŘED**

Segment 4. – směrová páka v poloze **VZAD**

Segment 5. – zabrzdění / odbrzdění **BP**

Segment 6. – 1. pokles vzduchu BS2 (automatické brzdění)

Segment 7. – dofoukání a 2. pokles vzduchu BS2

Po ukončení Testu D1 se iniciuje displej pro nastavení pracovního režimu mini Mirel. Opět platí principy uváděné pro základní přístroj (viz řady ŽSSK / ŽSSKC 1X6, 3X6, 236 atd.). V poslední fázi se provede nastavení pracovního režimu a maximální dovolené rychlosti.



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 režimu.

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

Tlačítko (**Enter**) slouží k potvrzení režimu nastavení rychlosti.

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

Tlačítko (**Enter**) slouží k potvrzení nastavené rychlosti.

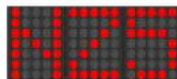
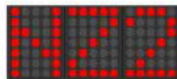
Přístroj je nastaven a připraven k jízdě:

(maximální rychlost 100 km/h, kódovaný přenos)



Chybová hlášení MIRELU

Činnost po zaúčinkování vlakového zabezpečovače (ŽSR/ČD)



Zaúčinkování vlakového zabezpečovače má za následek nouzové zastavení vlaku. Po zaúčinkování vlakového zabezpečovače dojde k otevření EPV a rychločinnému zastavení vlaku. Zaúčinkování vlakového zabezpečovače je signalizováno na blikajícím displeji N011 na návěstním opakovací aktivního stanoviště písmeny "NZ" a indexem příčiny, která vedla k nouzovému zastavení:

"NZ1" - neobslužení tlačítka bdělosti ve stanoveném intervalu,

"NZ2" - překročení maximální rychlosti o víc než 7 km.h-1,

"NZ3" - nesoulad směru jízdy s navoleným směrem,

"NZ4" - dálkové zastavení vlaku dispečerem

"NZ5" - nezabezpečení HDV proti samovolnému pohybu

Připravenost k jízdě:

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

Proces odbrzdění zahrnuje použití klávesy **ů** pro **Brzdič BP** – přímočinná brzda (11.), **ů** pro **Brzdič BS2** – průběžná (vlaková) brzda (12.).

Zařadit směr **Směrovou pákou (2.)** pomocí klávesy **W** pro jízdu vpřed nebo **S** pro jízdu vzad. Kontroler rychlosti (10.) se ovládá klávesami **D** – přidat, nebo **A** – ubrat. Použití klaksonu se děje **mezerníkem**.

V případě potřeby lze použít spínač (6.) kl. zkratkou **V / Shift + V** pro ovládání dvourychlostních animovaných **Stěračů (18.)** v případě deště a tlačítko ovládání **Píšťaly (7.)** – klávesa **B**. Klávesová zkratka **H / Shift + H** slouží k obsluze režimu **Reflektor (5.)**.

xxxxx

Pozn.: během jízdy v členitém horském terénu s dlouhými a prudkými stoupáními nebo při delší jízdě na vyšší výkon je nutné dobře sledovat měřicí přístroje teploty oleje a vody (19., 20.), 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!

Autor kabiny: Dodo (info@msts-rw.cz) <https://www.msts-rw.cz/>
Autor dokumentace podle verze 2025: **Venny**

Kabina pro řadu 751 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.