

Kompaktsignale Komplettset

Herzlich Willkommen,

da die Kompaktsignale einige Begriffe aufweisen, die in ihrer Verwendung vielleicht zur Verwirrung führt, möchte ich hier eine kleine Übersicht bieten.

Alle Signale sind nach einem einfachen Muster benannt:

KompSig (1) _ MA (2) _ A (3)

- 1) KompSig – Kompaktsignal
- 2) MA/HS/Vsig – Mehrabschnittsignal/Hauptsignal/Vorsignal
- 3) A/E/Sbk/Zbk/R – Ausfahrtsignal/Einfahrtsignal/Selbstblocksignal/Zentralblocksignal/Rangiersignal
- 4) Alle Signale mit einer 2 (A2, E2, Vsig2, etc.) verfügen über die Funktion des Kennlichts

Mehrabschnittsignale unterscheiden sich dahingehend, dass sie neben ihrer Hauptsignalfunktion auch ein Vorsignal besitzen und somit die Vorsignalfunktion für das nächste Hauptsignal übernehmen. Die Besonderheit dabei ist, dass das Vorsignal ein eigenes Modell (KompSig_MA_Vsig(2)) ist und nachträglich eingesetzt und verschaltet werden muss. Dies kann über die Signalverknüpfung oder Lua erfolgen. Hier sind Ihnen keine Grenzen gesetzt.

Alle Signale verfügen über keinen Indusi- bzw. PZB-Magneten. Beide werden als Immobilie mitgeliefert, um einen individuellen Einbau der Signale zu ermöglichen. Auf diese Weise können die Signale wahlweise auch links vom Gleis stehen – für diesen Fall ist als Markierung eine Schachbretttafel (Ne4) mitgeliefert, welche den veränderten Standort signalisiert.

Auch verfügen die Signale über kein sichtbares Vorsignal. Gerade bei realen Anlagen hat man oft das Problem, dass das sichtbare Vorsignal zu weit weggezogen werden müsste, um einen realen Eindruck zu verschaffen. Das Vorsignal ist als eigenes Modell mitgeliefert, kann frei aufgestellt werden und wird einfach mit dem Hauptsignal gekoppelt.

Folgende Signaltafeln werden mitgeliefert:

Ne4 – Schachbretttafel

Das Hauptsignal steht abweichend von seinem Regelstandort, bspw. auf der linken Gleisseite oder über dem Gleis.



Ne2 - Vorsignaltafel

Kennzeichnung des Standorts eines Vorsignals.

Die Vorsignaltafel kann auch allein stehen

- a) anstelle eines Vorsignals zur Kennzeichnung des Bremswegabstandes der Strecke vor einem Hauptsignal, einem Lichtsperrsignal oder einer Trapeztafel,
- b) als Hinweis auf ein Vorsignal, das nicht rechts neben oder über dem Gleis steht.



Indusi/PZB-Magnet

Gleismagnet zum nachträglichen Einbau am Gleis.



Die Immobilien werden nach Verkehr – Signaltafeln installiert.

Erklärung der Signalbegriffe und der Einfluss auf Rollmaterial:

Hp0(0) – Halt! Rangierverbot!

Der Zug hält am Hauptsignal und passiert dieses erst bei einem entsprechenden Signalbegriff.



Hp1 – Fahrt!

Der Zug darf mit Zug- bzw. Streckenhöchstgeschwindigkeit an dem Signal vorbeifahren. Ist am Mast ein gelbes Dreieck angebracht, ist zusätzlich am nächsten Hauptsignal ebenfalls Fahrt zu erwarten.

Das Rollmaterial wird in seiner Geschwindigkeit nicht beeinflusst.



Hp2 - Langsamfahrt!

Der Zug darf mit Zug- bzw. Streckenhöchstgeschwindigkeit an dem Signal vorbeifahren, es ist jedoch die Haltstellung des nächsten Hauptsignals zu erwarten.

Das Rollmaterial wird in seiner Geschwindigkeit nicht beeinflusst.



Kennlicht

Das Hauptsignal ist betrieblich abgeschaltet und muss vom Zug nicht weiter beachtet werden.

Das Rollmaterial wird in seiner Geschwindigkeit nicht beeinflusst.



Zs1 – Ersatzsignal

Am haltzeigenden oder gestörten Hauptsignal darf der Zug vorbeifahren. Das Aufblinken muss dabei vom Zug beobachtet worden sein, die Geschwindigkeit wird auf 40 gesenkt.



Sh1 – Rangiersignal

Das Rangierverbot ist aufgehoben. Die Geschwindigkeit wird auf 25 gesenkt.



Vorsignalbegriffe (Die Vorsignale haben keinen Einfluss auf die Geschwindigkeit des Rollmaterials):

Ausgeschaltet

Zeigt das Hauptsignal, an welchem das Vorsignal zusätzlich angebracht ist, Halt, ist das Vorsignals ausgeschaltet.



Vr0 – Halt erwarten!

Am nächsten Hauptsignal ist ein Haltbegriff zu erwarten.



Vr1 – Fahrt erwarten!

Am nächsten Hauptsignal ist ein Fahrtbegriff zu erwarten.



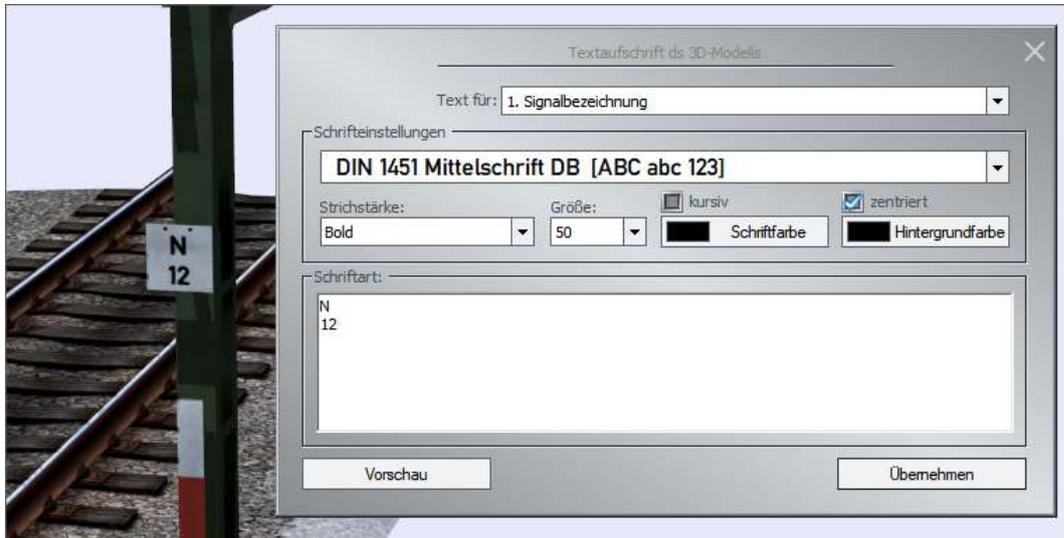
Vr2 – Langsamfahrt erwarten!

Am nächsten Hauptsignal ist ein Langsamfahrtbegriff zu erwarten.



Aufschriften-Funktion Signalbezeichnung

Über die ab EEP 15 verfügbare Aufschriften-Funktion kann die Signalbezeichnung jedes Signal verändert werden. Gehen Sie dazu über die Objekteigenschaften des jeweiligen Signals zu den Aufschriften. Im folgenden Dialog kann die Bezeichnung beliebig angepasst werden:



Als Schriftart empfehle ich die frei erhältliche „DIN 1451 Mittelschrift DB“:

<http://fontsgeek.com/fonts/DIN-1451-Mittelschrift-DB-Regular>

Aufschriften-Funktion Zusatzanzeiger

Erstmals in EEP kann die angezeigte Geschwindigkeit am Signal selbst verändert werden. Sie können damit die angezeigte Geschwindigkeit selbst wählen. Dazu öffnen Sie ebenfalls die Aufschriften über die Objekteigenschaften. Hier finden Sie für den jeweiligen verfügbaren Anzeiger Zs3 bzw. Zs3v jeweils 4 verschiedene Felder für Kennziffern.

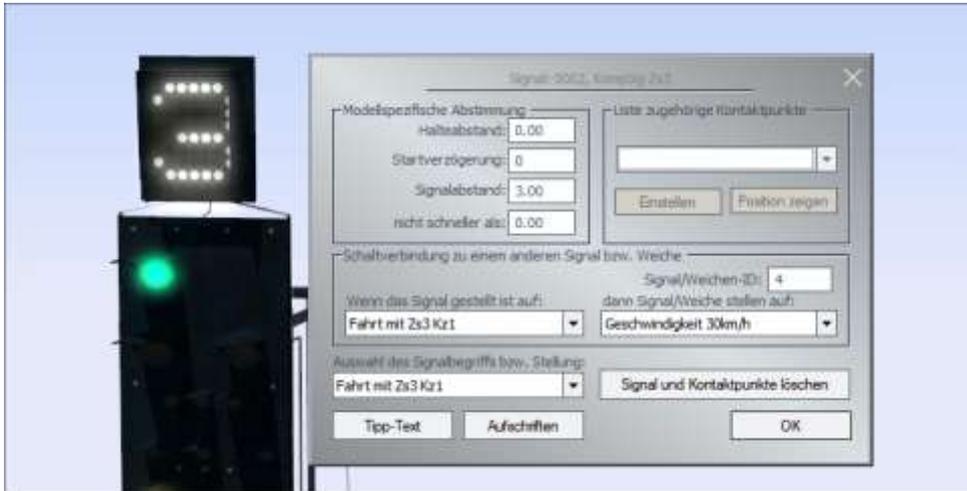


Mangels einer passenden LED-Matrix-Schriftart empfehle ich die „8Pin Matrix“:

<https://fonts2u.com/8pin-matrix.font>

Besonderheit!

Durch die Benutzung der Aufschriften-Funktion verliert das Zs3 am Signal seine Beeinflussung auf das Rollmaterial. Diese muss durch Fahrzeug-Kontaktpunkt oder den mitgelieferten Geschwindigkeitsregler ersetzt werden. Durch die EEP-interne Signalkopplung wird die jeweilige Signalposition mit angezeigter Geschwindigkeit mit der jeweiligen Geschwindigkeit des Geschwindigkeitsreglers gekoppelt:

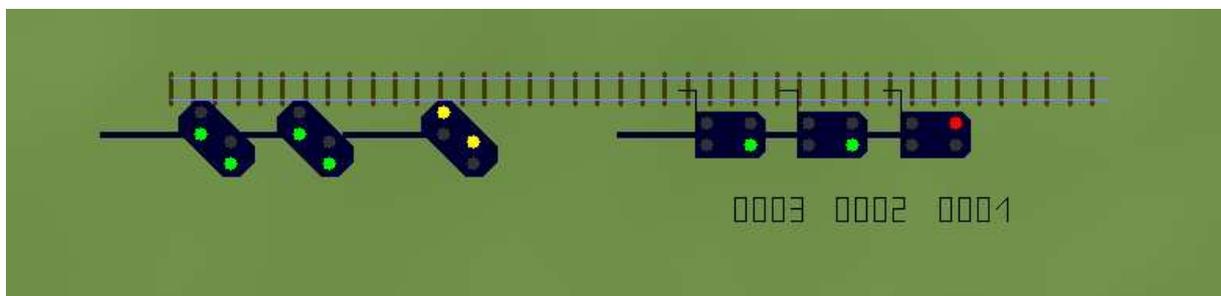


Damit erzielen Sie die gleiche Wirkung, wie eine direkte Beeinflussung durch das Signal selbst. Der Geschwindigkeitsregler sollte durch seine Wirkung möglichst etwas hinter dem Hauptsignal positioniert werden.

Hinweis zum Einbau des Vorsignals

Das zusätzliche Vorsignal bei Mehrabschnittsignalen setzen Sie am einfachsten im 3D-Editiermodus ein und positionieren es passend am vorbereiteten Hauptsignal. Gleiches gilt auch für die beigegefügte Zs3(v)-Anzeiger.

Da das Vorsignal EEP-intern ebenfalls als „Hauptsignal“ geführt wird, müssen Sie das EEP-Vorsignal des Vorsignals **vor** das EEP-Vorsignal des Hauptsignals setzen, damit sich die Signalwirkungen beider Signale nicht überschreiben und immer die Stellung des eigentlichen Hauptsignals das Rollmaterial beeinflusst. Dies gilt ebenfalls für die Zs3(v)-Anzeiger, welche nachträglich eingesetzt werden (können).



In dieser Darstellung sind die Signale 2 und 3 das Zs3, sowie das Vorsignal. Das Signal 1 ist das eigentliche Hauptsignal. Nach dem Zusammensetzen in 3D liegen diese 3 Symbole übereinander.

Wichtig ist, dass das im Bild gelb leuchtende EEP-Vorsignal des eigentlichen Hauptsignals immer an dieser letzten Stelle sitzt.