

**RAFFRONTO TRA CONTROL UNIT (6021),
CENTRAL STATION 1 (60212),
CENTRAL STATION 2 (60213/4)
V parte: Central Station 2, 60213/4**



Foto n. 1 la CS 2 a Vibaden arrivata il 13 febbraio 2010

PREMESSA ALLA PREMESSA

Ricordo ai neo-possessori della CS 2 di leggere subito il sottocapitolo dedicato allo spegnimento, prima di ogni attività sulla centrale.

PREMESSA

Il mio impianto, parlo per chi non è venuto a visitarlo, è concepito, causa lo spazio (che non basta mai!), in modo che il Dirigente del Movimento (quasi sempre io, o l'amico Marco Briziarelli) è costretto, per raggiungere la centrale comandi, a passare carponi sotto una sorta di passerella posta a circa 90 cm d'altezza da terra, una volta era un ponte doppio, oggi un tratto di linea che, nato per emergenza a causa del grave incidente del 2009, che mi impediva di inchinarmi, ed era

sollevabile (come un ponte levatoio). Una volta guarito, è stato completato di linea aerea e vegetazione perché si è rivelato preferito dagli ospiti, che ora possono osservare al meglio il passaggio dei convogli (foto n. 2, n. 3 e n. 4).



Foto n. 2 il vecchio ponte di Vibaden eliminato a settembre 2009



Foto n. 3 il ponte provvisorio, sollevabile, a Vibaden a novembre 2009

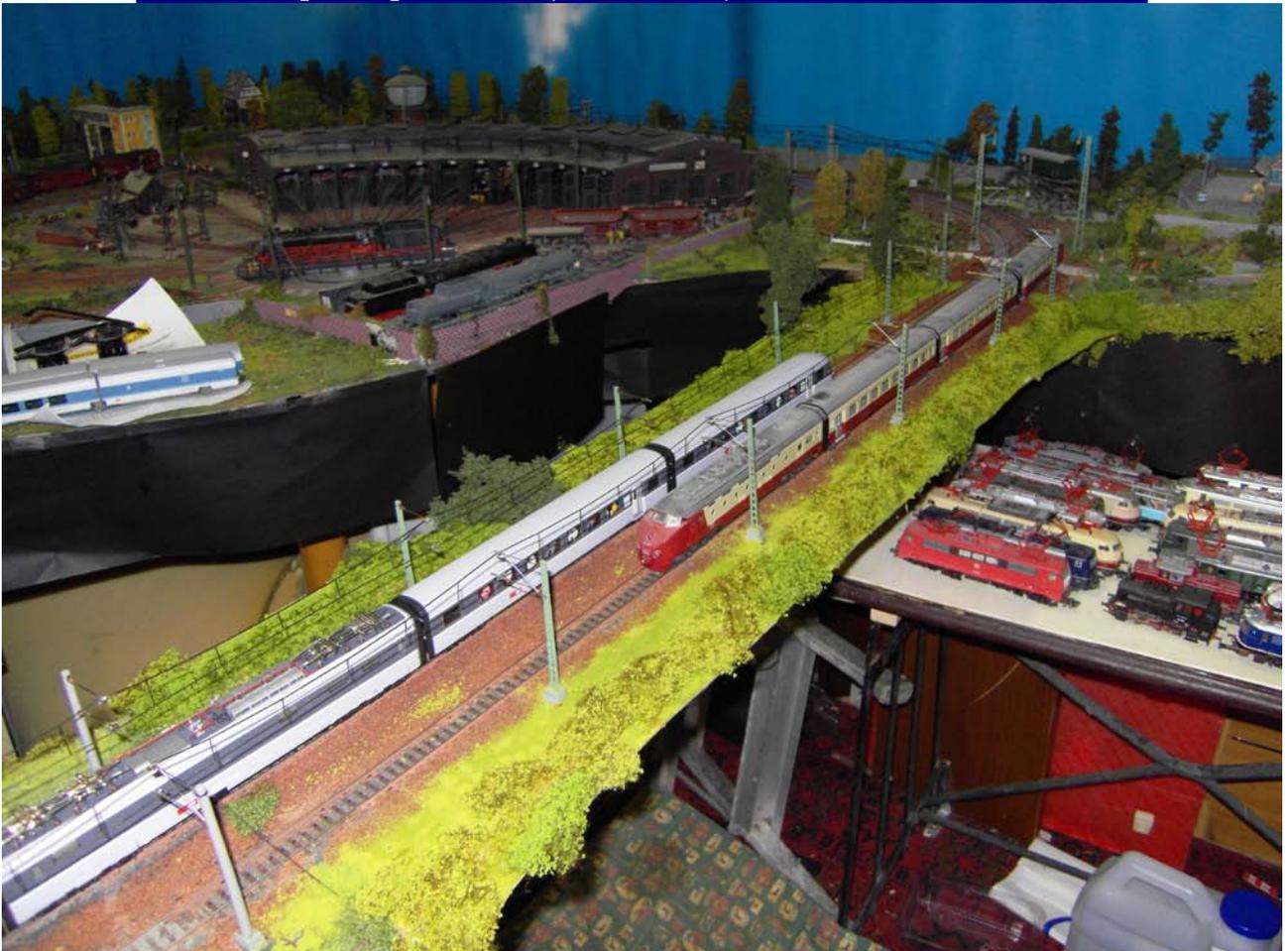


Foto n. 4 il nuovo tratto di linea a Vibaden consente un'ottima visuale dei convogli

TEMPO D'ACCENSIONE

Cronometro alla mano, la Central Station 2 (articolo 60213/4) diviene operativa in un minuto e 22 secondi circa. Lo scarto negativo con la Control Unit è sempre incolmabile, ma si guadagnano circa 20 secondi nel confronto con la CS 1. Durante l'accensione (**foto n. 5**) il comando di stop, la grande barra in basso, lampeggia (30 secondi circa) sino a che non appare il riquadro iniziale durante il caricamento dei dati.

Nella **foto n. 6** la CS 2 appare appoggiata ad un supporto d'emergenza e questo "carrellino" è stato la sua sede per circa una decina di giorni. Non potevo incorrere nello stesso errore che a suo tempo avevo commesso per la CS 1: quindi ho prima caricato circa il 95% dei mezzi di trazione e poi portato la Central nel banco di manovra vero e proprio... non potevo immaginare che, contrariamente alla CS 1, il binario di programmazione non fosse poi così indispensabile. Ne parleremo ancora.



Foto n. 5 lampeggia la barra dello stop durante l'accensione che dura circa 80 secondi

Il caricamento finale (loading) dura per altri 52 secondi (**foto n. 6**), poi appare il luminosissimo quadro doppio (**foto n. 8**). Anche in esercizio notturno è molto semplice gestire le manovre che si possono eseguire o

tramite la bacchetta per il Touchscreen o, senza toccare nulla (**foto n. 9 e n. 10**), tramite un comodo mini-mouse (o un mouse moderno con porta USB)! Usando il mouse le manopole sono comunque attive, così l'inversione di marcia tramite le due manopole rosse, ma trattandosi di comandi meccanici meno si usano e...

Anche il Touchscreen resta attivo, ma può entrare in contrasto con la freccia guidata dal mouse e creare pericolose combinazioni del tipo macchine che partono senza volere, meglio *non mischiare le carte*.

Tuttavia rimangono sempre dei pulsanti da toccare manualmente:

- 1) Quelli grigi con simboli di loco a vapore neri, subito sopra le manopole rosse (uno nella **foto n. 7**), necessari per accedere sia al quadro delle ultime 30 locomotive richiamate (comodissimo), sia al menù generale delle macchine programmate;
- 2) opzionalmente (o con il mini-mouse) si possono invece azionare manualmente gli 8 pulsanti grigi delle funzioni principali.
- 3) La grande barra per lo stop rapido.

Tutte queste manopole e pulsanti sono chiaramente visibili nelle **foto n. 5, n. 6** e in altre.



Foto n. 6 il caricamento dura circa 30 secondi



Foto n. 7 il pulsante che consente di accedere all'elenco locomotive memorizzate



Foto n. 8 il luminosissimo quadro di comando e la bacchetta per il Touchscreen



Foto n. 9 il comodissimo mini-mouse elimina il Touchscreen



Foto n. 10 con il mouse si eliminano i comandi meccanici e si elimina il Touchscreen

ALIMENTAZIONE

La CS 2 è un vero computer ed è quindi obbligatorio disporre di tutta la potenza possibile ed utilizzare il trasformatore, raccomandato dalla Märklin, da 60 VA (tipo articolo 60052).

SPEGNIMENTO

Trovandoci di fronte ad un vero computer, è obbligatorio seguire le indicazioni di chiusura: la sequenza è visibilmente indicata nelle **foto dalla n. 11 alla n. 16**, tempo occorrente circa 30 secondi.

Si tratta in pratica di sei fasi distinte.

Prima di tutto spingete SET UP in alto a destra nella **foto n. 11**.

Entrate così nel sottomenù che vi consente, tra le altre cose, di spegnere la CS 2 in tutta sicurezza (come per un PC).

Le tre fasi sono chiaramente foto-descritte.

In caso di interruzioni di energia elettrica ci potrebbero essere dei rischi (come quelli che si corrono con i nostri PC casalinghi).

Comunque mi è accaduto che venisse meno la corrente, una volta, e non è in effetti accaduto nulla.



Foto n. 11 I fase: si spinge setup (con il mouse o con la bacchetta per il Touchscreen)

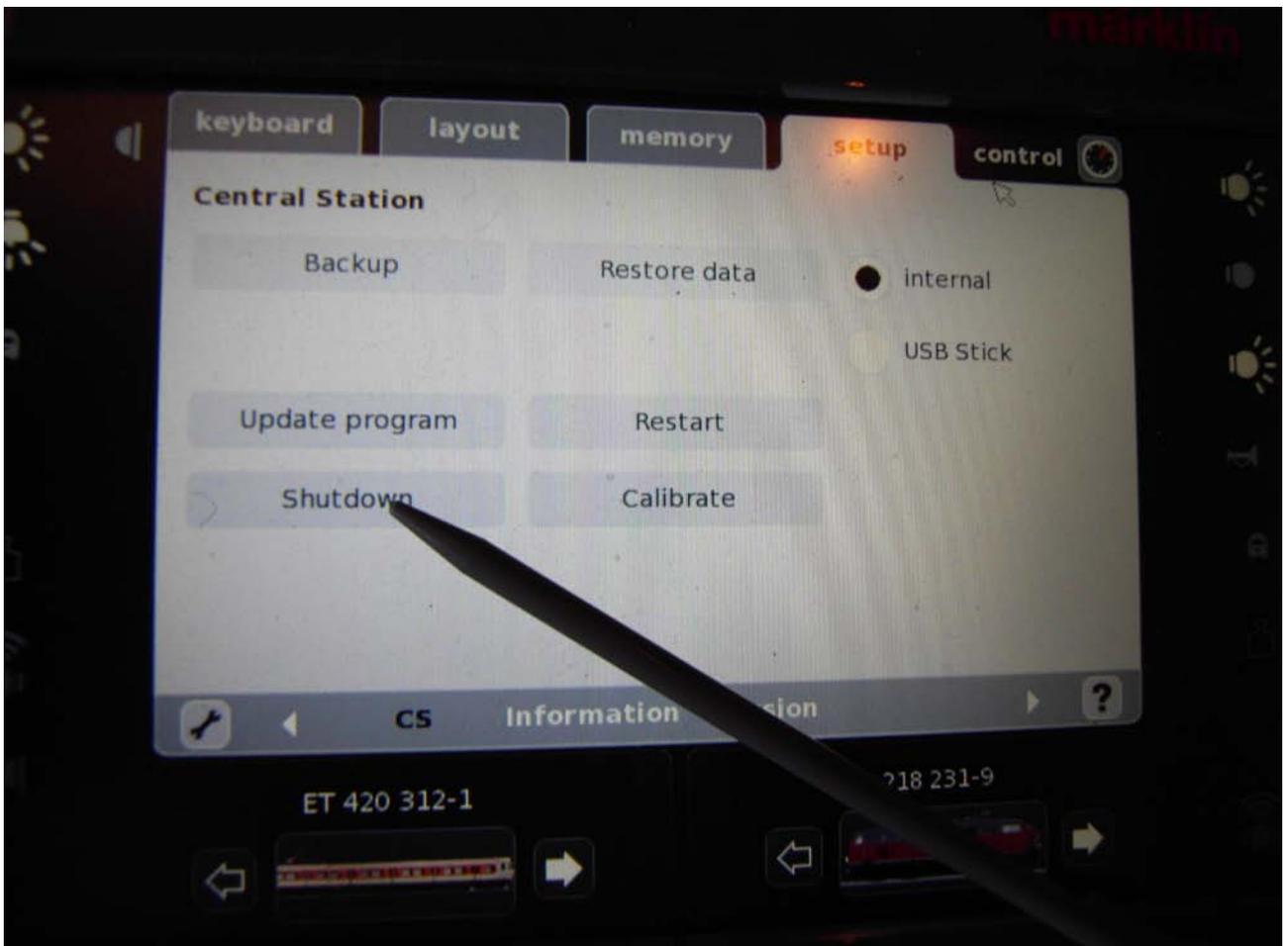


Foto n. 12 II fase: si spinge Shutdown (con il mouse o con la bacchetta per il Touchscreen)



Foto n. 13 III fase: subito si accende la tastiera dello stop e viene interrotta l'alimentazione nei binari.

In questa fase non si dovrebbe più toccare nulla e l'energia viene tolta dai binari dalla CS 2... siccome però sono nonno ed ho un vivace nipotino, sappiate che se si abbassa la barra dello STOP (indovinate chi è stato?) durante questa III fase sui binari ritorna per qualche secondo la corrente, salvo poi spegnersi al compimento della VI fase. Nessun problema si è poi manifestato e la chiusura si è conclusa felicemente.

Nella **foto n. 14 mio nipote Alessandro... lo *sperimentatore*.**



Foto n. 14: mio nipote Alessandro a Vibaden

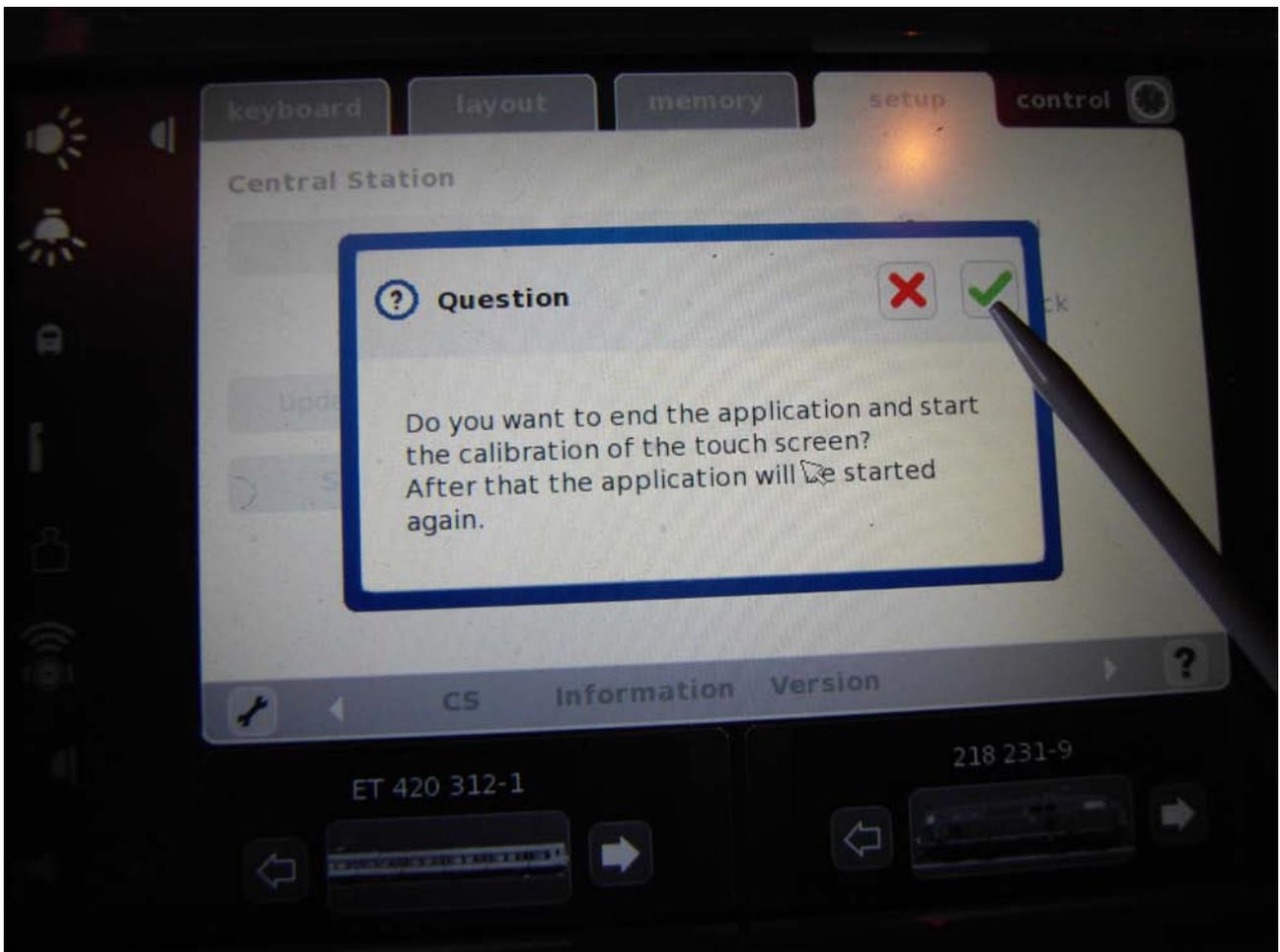


Foto n. 15 IV fase: si spinge la conferma della chiusura (con il mouse o con la bacchetta per il Touchscreen)

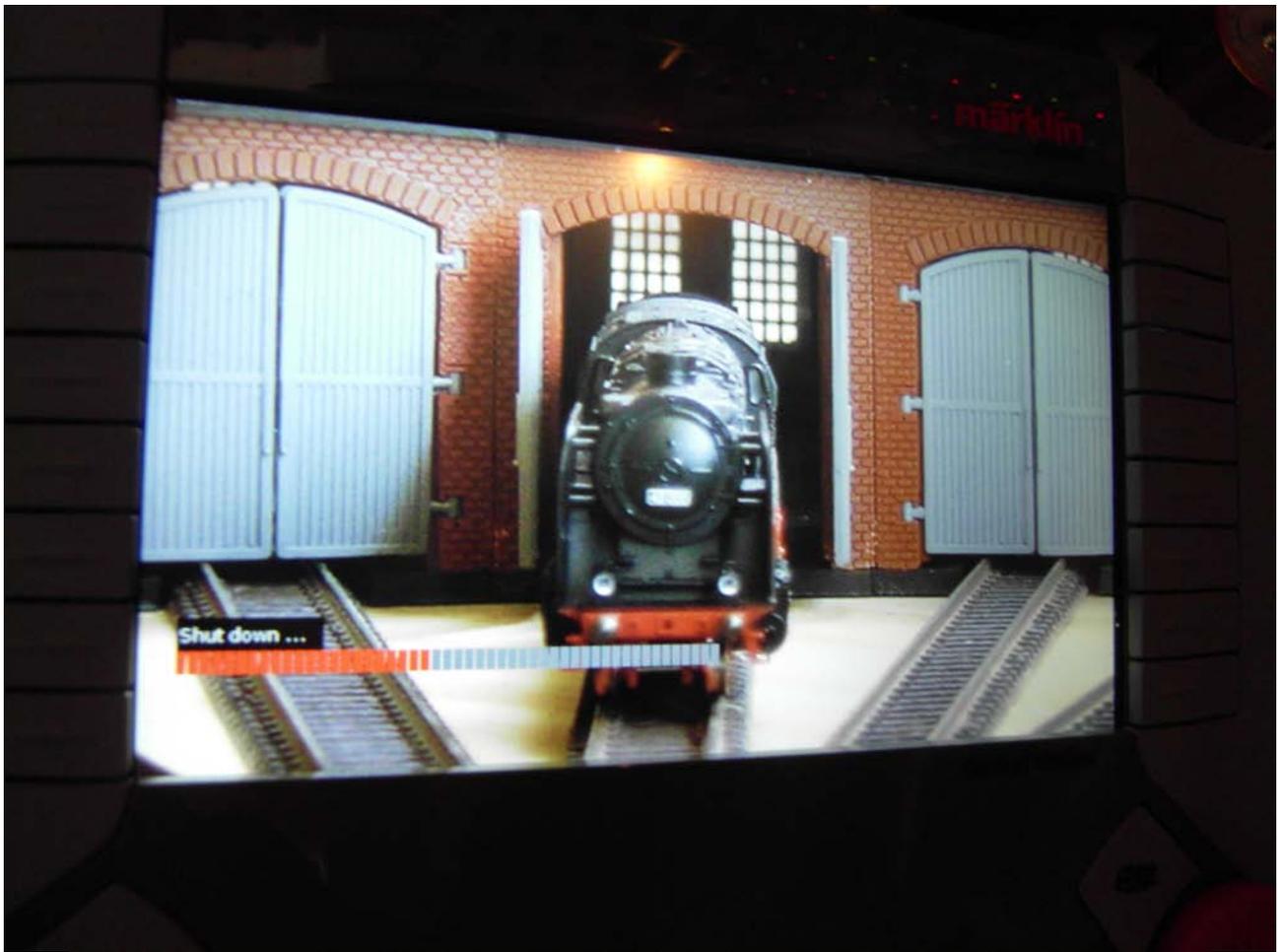


Foto n. 16 V fase: compare il garage aperto ed inizia lo Shutdown vero e proprio



Foto n. 17 VI fase: chiuso il garage si può interrompere la corrente

IL BINARIO DI PROGRAMMAZIONE

Avevo accennato nel paragrafo “Tempo d’accensione” che nella CS 2 non è così indispensabile il vecchio (oramai uso anch’io *l’inflazionata parola*) *binario di programmazione*.

È pur vero che sia comodo comunque disporre di un tratto di linea libero da linea aerea e facilmente accessibile per immettere treni completi (veramente pesanti) come per esempio il “Topo Grigio” SBB CFF (foto n. 18).



Foto n. 18: il “Topo Grigio”, immesso in servizio nel mio plastico di Vibaden, tramite il binario di programmazione

Questa tratta è poi comoda per immettere treni dotati di agganci o giunzioni delicate, anche la stessa Märklin spesso raccomanda nelle istruzioni di non forzare mai i carrelli Jakobs e i mezzi dotati di soffiotti in generale.

Nelle foto seguenti alcuni esempi:

- 1) **foto n. 19** il delicato SVT 137 del 2004 o le sue varianti, ultima uscita nel 2009.

- 2) Il convoglio di tre Silberling spinto o trainato dalla Br 023 004, **foto n. 20**.
- 3) Pericoloso da maneggiare anche il delicato attacco delle V 188 o 288, **foto n. 21**.
- 4) Delicato anche l'aggancio tra ET 420, **foto n. 22**.
- 5) Da non forzare, causa anche il peso non indifferente (tutto metallo) delle carrozze gli agganci del VT 11.5, **foto n. 23**.
- 6) Il carrello centrale del LINT è delicato come quello dell'SVT, anche se in quest'ultimo caso la carrozzeria è in materiale sintetico, **foto n. 24**.



Foto n. 19: l'SVT 137 nel plastico di Vibaden



Foto n. 20 e n. 21: la Br 023 004 e in basso la 288 doppia nel plastico di Vibaden





Foto n. 22 E n. 23: l'ET 420 e il VT 11.5 (in basso) nel plastico di Vibaden





Foto n. 24: il LINT nel plastico di Vibaden, in una ambientazione moderna

Ritornando a parlare del binario di programmazione/ingresso bisogna precisare che per immettere sull'impianto una locomotiva mfx non è così necessario come lo era invece per la CS 1. La nuova CS si concentra subito sul nuovo "venuto" e, anche se, come nella **foto n. 25**, state consultando l'elenco delle ultime "trenta" appare la scritta che vi avvisa del riconoscimento in atto.

Subito dopo sul doppio pannello di controllo apparirà, accanto alle macchine prima presenti il simbolo mfx che vedete nella **foto n. 26**.

Toccando con la penna per il touchscreen, o cliccandovi sopra con il mouse, appare la *nuova venuta* (**foto n. 27**), che, anche se non si trova sul binario di programmazione può essere rubricata, modificata a vostro piacere. Come?

Le modifiche (relativamente alle loco mfx) sono diverse, perché si può:

- 1) modificare il nome della macchina o del trainato o l'icona
- 2) modificare i ritardi impostati d'accelerazione e frenatura
- 3) modificare il volume
- 4) modificare le icone delle funzioni
- 5) modificare le funzioni (tipo e durata)

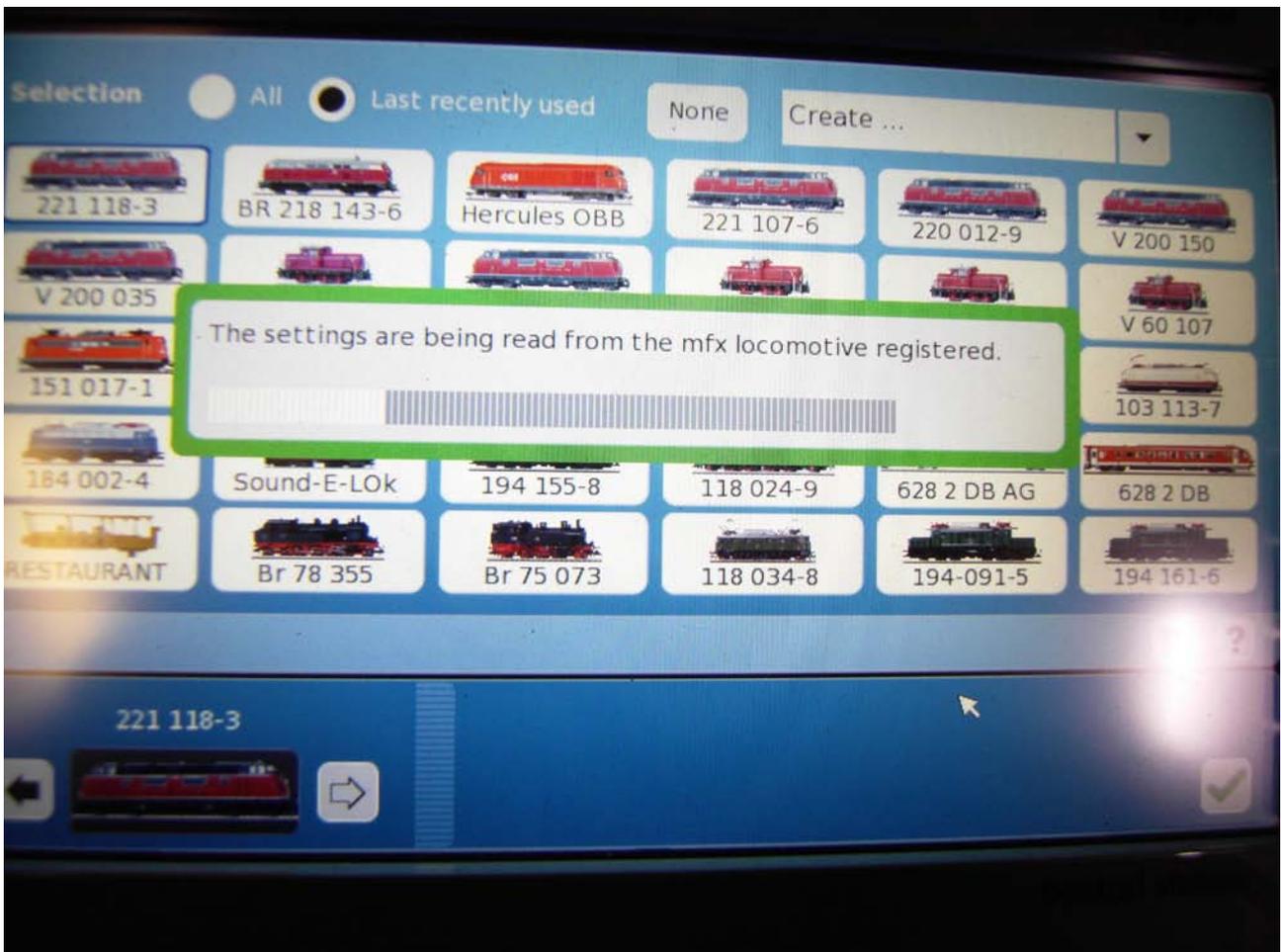


Foto n. 25: la CS 2 segnala l'ingresso sul plastico di una nuova mfx



Foto n. 26: accanto alla locomotiva che era già in servizio appare il simbolo mfx



Foto n. 27: la nuova macchina può apparire già con l'icona inserita

Le modifiche alle loco dotate di decoder Motorola sono minori e ne parleremo nella sesta parte di questo Capitolo 40°.

(Fine quinta parte)