

SNCF BB8100 serie

16Bit



Photo wikipédia

L'information à titre d'exemple

Découlant du prototype BB 8001 et de la famille des BB 300 (des BB Midi en général), ces locomotives à courant continu ont été conçues dans un objectif de polyvalence. Contemporaines des dernières machines à vapeur, qu'elles remplacent au fil des électrifications, les BB 8100 sont visibles sur la plupart des lignes électrifiées en 1500 V continu.

La robustesse de ces machines a valu à quelques unités d'être sélectionnées pour être transformées en locomotive de manœuvre BB 80000. Du fait de leur faible longueur (12,92 m), ces machines étaient très appréciées pour les manœuvres de refoulement (marche arrière) en tête de train. Elles ont été « machines de base » (lors des écoles de formation de mécanicien) pour des générations de conducteurs du réseau Sud-Est (axe PLM). « On les aimait bien avec leur bonne bouille et faciles à dépanner »

De 1948 à 1960 environ, les BB 8100 sont de véritables machines mixtes : on les voit en tête de trains de voyageurs (vitesse limitée à 105 km/h) autant que de marchandises.

Grâce à leur possibilité de marche en unité multiple (UM) à partir du début des années 70, après l'installation d'un lestage de 12 tonnes de fonte dans les couloirs, les BB 8100 se voient confier les trains lourds (jusqu'à 3 200 tonnes) circulant en vallée du Rhône (rive droite) dont les fameux trains d'hydrocarbure de 3200 tonnes. Ce sont les seules machines à être "tournées sur plaque" en rotonde en UM.

Source wikipédia

Informations sur le projet Sound

Le projet sonore a été créé à partir d'enregistrements sonores historiques de Heinz Daepfen, qu'il a enregistrés lorsqu'il était adolescent pour l'après-sonnification des films S8.

Le projet sonore est basé sur la norme avancée Zimo. Décodeur SW version 39 ou supérieure requis.

Le projet sonore s'adapte à tous les décodeurs Zimo, à l'exception de l'ancienne série MX 690, qui ne peut pas reproduire de manière fiable des bruits et des roulements complexes.

Selon les nouvelles possibilités des décodeurs MS à 16 canaux, le compresseur qui alimente l'air de freinage utilisé démarre automatiquement lors du ralentissement à partir d'une vitesse plus élevée.

Avec le CV 980, vous pouvez définir le critère à partir duquel l'effet doit commencer. Le CV 981 peut être utilisé pour déterminer le temps d'attente entre deux opérations du compresseur.

Le FA 7 commute les embrayages électriques lors du désaccouplement.

Les CV 3, 4, 5, 6, 154 et 158 sont pertinents pour ce projet solide. Les changements peuvent provoquer des dysfonctionnements sonores ! La vitesse maximale ne peut être ajustée qu'avec le CV 57 !

Amusez-vous, conduisez comme un vrai mécanicien avec contrôle de la puissance et frein.

Modifier les CV suivants : CV4 valeur 255, CV39 valeur 0, CV309 valeur 5, CV349 valeur 20, CV 442 valeur 23, CV444 valeur 5, CV446 valeur 5

Maintenant, le feu de cabine est commuté avec la fonction 23 et la fonction 5 est le frein. La locomotive ne démarre que lorsque le frein est relâché (fonction 5 off). La locomotive accélère comme d'habitude avec l'accélérateur ouvert. Lorsque le contrôleur est fermé, la locomotive roule sur plusieurs mètres et peut être arrêtée à tout moment grâce à la fonction de freinage 5. Bien sûr, tout cela avec les sons appropriés. Avec la valeur dans CV 349, le frein peut être réglé plus ou moins fort.

Par défaut, le numéro de la fonction est le même que celui de la touche de fonction. Toutes les fonctions peuvent être attribuées à d'autres touches de fonction grâce à la cartographie des entrées Zimo. Le numéro de la touche de fonction est saisi comme une valeur dans le numéro CV400+Fu et la touche de fonction est attribuée. Attention, de cette façon, plusieurs fonctions peuvent être attribuées à la même touche de fonction ! Veuillez lire les instructions sur <http://sound-design.white-stone.ch/Information.html>

Traduit avec www.DeepL.com/Translator

Fonctions clés

- F0 : FA0v pour en avant + FA0r pour en arrière
- F1 : FA1 pour en arrière + FA2 pour en avant
- F2 : klaxon 1
- F3 : klaxon 2
- F4 : Sifflet SNCF
- F5 : Eclairage de la cabine de conduite FA5 pour en avant + FA6 pour en arrière
- F6 :
- F7 : faisceau de route (CV120)
- F8 : Sons de l'utilisateur on/off
- F9 : Clé de cri de courbe
- F10 : Annonce très vieux
- F11 :
- F12 : débrayer + FA7
- F13 : appeler
- F14 : porte
- F15 : compresseur
- F16 : silence si un
- F17 :
- F18 :
- F19 :
- F20 :
- F21 :
- F22 :
- F23 :
- F24 :
- F25 :
- F26 :
- F27 : Vol- (CV396)
- F28 : Vol+ (CV397)

Effets aléatoires

- Z1 : Compresseur après arrêt
- Z2 : Compresseur après un séjour prolongé

Geänderte CVs Werte, vom Reset verwendet

CV# 7 = ---	CV# 317 = 6 Z1 Durée de lecture [s]
CV# 29 = ---	CV# 318 = 150 Z2 Min'interval
CV# 35 = 12 Cartographie des fonctions F1	CV# 319 = 250 Z2 Max'interval
CV# 36 = 0 Cartographie des fonctions F2	CV# 320 = 5 Z2 Durée de lecture [s]
CV# 37 = 0 Cartographie des fonctions F3	CV# 344 = 40 dépassement du ventilateur Elok
CV# 38 = 0 Cartographie des fonctions F4	CV# 351 = 204 soupape de fumée PWM const. Conduire
CV# 39 = 24 Cartographie des fonctions F5	CV# 353 = 32 Durée maximale de fonctionnement de la fumée [25s]
CV# 40 = 0 Cartographie des fonctions F6	CV# 359 = 5 Limite haute / temps de boucle
CV# 41 = 0 Cartographie des fonctions F7	CV# 361 = 10 Temps d'attente du mécanisme de commutation [0,1s].
CV# 42 = 0 Cartographie des fonctions F8	CV# 376 = 255 Volume sonore du lecteur
CV# 43 = 0 Cartographie des fonctions F9	CV# 394 = 32 ZIMO Config 4 (binaire)
CV# 44 = 0 Cartographie des fonctions F10	CV# 395 = 25 Max. Volume
CV# 45 = 0 Cartographie des fonctions F11	CV# 396 = 27 Clé de silence
CV# 46 = 4 Cartographie des fonctions F12	CV# 397 = 28 Clé plus forte
CV# 60 = 60 Valeur d'affaiblissement général	CV# 516 = 21 F2 Numéro de son
CV# 65 = 0 subversion SW	CV# 519 = 22 F3 numéro de son
CV# 114 = 240 Masque de gradation FA0-FA6	CV# 522 = 24 F4 numéro de son
CV# 115 = 66 Embrayage à temps plein/PWM	CV# 540 = 26 F10 numéro de son
CV# 116 = 145 Rouleau d'embrayage	CV# 546 = 6 F12 numéro de son
CV# 120 = 143 fondu enchaîné F7 FA0-FA4	CV# 547 = 91 F12 Volume
CV# 125 = 88 Effets Lvor	CV# 549 = 5 F13 numéro de son
CV# 126 = 88 Effets en retour	CV# 550 = 91 F13 Volume
CV# 127 = 2 effets FA1	CV# 552 = 25 F14 numéro de son
CV# 128 = 1 effets FA2	CV# 553 = 128 F14 Volume
CV# 129 = 48 effets FA3	CV# 554 = 64 F14 Loop info
CV# 131 = 61 Effets FA5	CV# 555 = 18 F15 numéro de son
CV# 132 = 62 Effets FA6	CV# 556 = 128 F15 Volume
CV# 137 = 153 Fumée arrêt PWM	CV# 557 = 8 F15 Loop info
CV# 138 = 204 fumée PWM const. Conduire	CV# 577 = 19 Couinement de frein Sou'Nr
CV# 139 = 255 Fumée PWM Accélérer	CV# 585 = 36 Numéro du son du moteur
CV# 152 = 63 Masque de gradation FA7-FA12, RiBi	CV# 589 = 20 dérailleur arrière Sou'Nr
CV# 154 = 18 ZIMO Config 2 (binaire)	CV# 590 = 91 Volume du dérailleur arrière
CV# 159 = 48 effets FA7	CV# 603 = 23 Courbes crissantes Numéro du son
CV# 250 = 254 Décodeur ID 1	CV# 744 = 18 Z1 Numéro de son
CV# 253 = 53 Décodeur ID 4	CV# 745 = 128 Z1 Volume
CV# 275 = 181 Volume Constant Lent	CV# 746 = 8 Z1 Boucle info
CV# 276 = 181 Volume Constant Fast	CV# 747 = 18 Numéro de son Z2
CV# 283 = 181 Volume pendant l'accélération	CV# 748 = 128 Z2 Volume
CV# 286 = 181 Volume pendant le retard	CV# 749 = 8 Z2 Loop info
CV# 296 = 220 Volume moteur	CV# 980 = 20 Ralenties pour activer le compresseur
CV# 297 = 3 Pas de vitesse min. du moteur	CV# 981 = 70 Temps d'attente entre 2 ralenties
CV# 298 = 15 Gradient de volume du moteur électrique	
CV# 307 = 128 Entrées de la courbe de criblage	
CV# 308 = 9 Clé de cri de courbe (1-28)	
CV# 312 = 0 Clé de vidange	
CV# 313 = 116 Clé de silence	
CV# 314 = 4 temps de fondu enchaîné [0,1s].	
CV# 315 = 1 Z1 Min'interval	
CV# 316 = 20 Z1 Max'interval	