

Block standard
Ajouts et modifications de la version 2020

Les améliorations portent sur les points suivants :

1 – Gestion du feu jaune (avertissement), sans toutefois action sur les trains¹

La commande passe par la broche 1 (fil blanc) de la fiche PTT entre modules, qui avait été initialement prévue par Yves Mercier pour une ré-alimentation de zone d'arrêt, mais jamais utilisée en fait.

2 – Alimentation des feux par le +12v continu (broche 1 du bus traction)

En remplacement de l'alternatif, ceci afin d'éviter le clignotement des leds dans les videos.

3 – Ajout d'une détection spécifique de la zone d'arrêt du canton.

En plus de la détection générale, ceci afin d'affiner la gestion du mécanisme de « franchissement », voir ci-dessous

4 – Gestion du mécanisme de franchissement au niveau de la zone d'arrêt

Lorsque le train sort du canton et donc occupe le suivant, il met le feu au rouge mais le courant traction ne se coupe sur la section d'arrêt que lorsque le train quitte complètement cette dernière. Ceci permet d'éviter l'extinction de l'éclairage des trains pour les voitures qui n'ont pas encore quitté le canton.

Ce mécanisme impose que lorsqu'un train est présent sur la section d'arrêt, et dans le cas où le feu n'est pas rouge, il ne peut plus s'arrêter, son passage est « enclenché ». Précédemment, ce mécanisme était activé dès que le train entraît dans le canton, ce qui était abusif.

5 – Ajout du cavalier « Coutances »

Malgré le point 4, et dans le cas où les gestionnaires du canton aval sont particulièrement obtus, ce cavalier, ajouté sur la carte de base, permet de désactiver complètement le mécanisme de franchissement, tant pis pour le confort des passagers dont la lumière s'éteint au passage de la zone d'arrêt

1 Gérer la vitesse ralentie, suite à la rencontre d'un avertissement, serait pratiquement impossible sur un réseau style Eurotrack où les matériels sont très variés, et réagiraient très différemment à un voltage réduit. En pratique, ceci ne peut se concevoir que si les trains sont suivis et si la vitesse réduite est ajustée pour chacun, que ce soit grâce au digital ou bien par un « cab-control » comme le concevaient Yves Mercier ou Pierre Chenevez au siècle dernier, éventuellement modernisé par l'utilisation d'ordinateurs au lieu de relais électromagnétiques ...