



Estas son unas pautas básicas sobre el juego que desarrollamos en las maquetas que entre todos formamos en los encuentros.

Lo primero aclarar que, desde hace varios años, nuestros circuitos son punto a punto, sin bucles, lo que obliga en las estaciones término a una gran actividad de maniobras, para segregar las locomotoras que llegan en cabeza de los trenes, invertir su posición si es necesario en los puentes giratorios, y volver a encabezar los trenes para iniciar el recorrido inverso. Para ello es imprescindible que estas estaciones estén bien dotadas de personal y mandos.

En el circuito de ejemplo (Massanassa Mayo de 2.016), las estaciones de Haro y Orduña concentrarán la inmensa mayoría de estas maniobras, por lo que deberán estar permanentemente gestionadas por, al menos, dos jefes de estación cada una.

**Los trenes de viajeros circulan bajo unos horarios establecidos previamente**, que serán dados a conocer días antes del Encuentro. Los propietarios de las estaciones y apeaderos se ocuparán de llevarlos impresos para su consulta permanente. **Los trenes de mercancías** pueden tener también sus recorridos establecidos entre estaciones, y **circularán en los surcos intermedios entre los de viajeros**, a criterio de los jefes de estación.

Cada tren se denomina por su número, que coincide con la dirección programada en la CVI de su decodificador. Serán válidos los números del 1 al 127 ambos incluidos.

Existen dos fórmulas de circulación para los trenes,

- La de uso general, en la que los trenes son manejados desde los mandos de las estaciones, pasando el control de unas estaciones a otras mediante el uso de walkie-talkies.
- La otra fórmula es mediante la asignación voluntaria de maquinistas, dotados de mandos inalámbricos, que se hacen cargo de los trenes en la estación de origen y los conducen hasta destino, ocupándose también de asistir en las maniobras de cambio de sentido, si fuera necesario.

**Los jefes de estación mantendrán siempre las agujas principales de estaciones y apeaderos posicionadas a vía general**, salvo cuando se haga un trayecto a vía desviada, de entrada, salida o paso. Una vez haya pasado el tren por dichas agujas desviadas, se volverán a posicionar a vía general. Esto es importante para evitar que, por olvido, se produzcan accidentes contra las composiciones estacionadas.

**Está terminantemente prohibido el uso de la tecla STOP** que tienen todos los mandos, ya que producen un parón general de toda la explotación, generando muy mal efecto para el público y jugadores. En caso de tener que parar con urgencia algún tren, utilizar la seta de emergencia, que solo afecta de forma local a la estación.

**Los trenes son preparados en la estación de origen y son puestos en marcha por la siguiente estación, tras comunicación entre ambas.** Y así sucesivamente hasta que lleguen a su estación de destino.



A continuación, se explica la secuencia de paso de control de un tren, manejado desde las estaciones:

Estación de Orduña:

Llega la hora de salir del tren 65, se encuentra con las luces encendidas (recomendado para que se vea que el sentido de circulación es el correcto para salir).

Las agujas de salida están posicionadas a la vía general correspondiente. (En este ejemplo se circula por la derecha, como lo hacen los trenes de Renfe por la localidad donde se realiza el Encuentro).

Las señales, si las hubiera, también estarán abiertas.

El jefe de estación anuncia por el walkie:

*"Arrigorriaga, el 65 dispuesto" (también sirve: "Edu, llévate el 65").*

Edu en Arrigorriaga contesta *"Ok., vale, etc"*, coge el tren 65 con su central y le aumenta la velocidad progresivamente.

Arrigorriaga consulta su horario, si el tren tiene parada grafiada o no hay vía libre para continuar, detendrá el tren en su estación. Si no tiene parada y la vía está despejada, verificará que el tiempo de paso por Arrigorriaga es correcto y pasará el mando:

*"Clasificación, el 65 va para allá".*

Clasificación responde y toma el mando, y así sucesivamente hasta que la estación de destino tome el mando. En el caso de que el tren lleve maquinista asignado, se añadirá al número de tren *"con maquinista"*, así la estación receptora sabe que solo tiene que posicionar agujas y señales, pero no tiene que controlar la velocidad del tren. En caso de no disponer de señales la estación tendrá que autorizar por voz o gestos al maquinista el paso, cuando se acerque.



Circuito de ejemplo, Encuentro de Mayo de 2016 en Massanassa (Valencia) donde podemos ver sus estaciones (Orduña, Arrigorriaga, Clasificación, Massalfassar, Alcabrichel, Cotos y Haro) y los apaderos (Las Fuentes, La Breña)

Para un adecuado cumplimiento de los horarios es necesaria la concentración máxima de todos los jugadores. Previamente al comienzo de las circulaciones se verificará que los relojes estén debidamente sincronizados.



La infraestructura principal de comunicaciones funciona mediante redes LocoNet, aunque existe la posibilidad de uso, a través de un adaptador específico, de mandos ROCO. Estos mandos tienen el problema de tener el regulador partido para los dos sentidos, por lo que a la hora de tomar el mando de un tren hay que estar seguro del lado en que se posiciona el regulador, ya que en caso contrario el tren se para y comienza a circular marcha atrás. Todos los jugadores que vayan a utilizar este tipo de mandos han de informarse del método que existe para posicionarlos correctamente y así evitar ese problema.

**Todas las estaciones deben estar atendidas y deben contar siempre con el personal suficiente**, si alguien necesita dejar una estación (a fin de cuentas, todos somos humanos ;) ) por cualquier motivo, se debe conseguir un relevo previamente.

Además, es conveniente rotar entre las diferentes estaciones a fin de aprender sus posibilidades.

Los maquinistas voluntarios deberán portar un mando Daisy II inalámbrico en el momento de asignarse el tren. **No se contempla otro tipo de control inalámbrico**. Para proceder a la carga de batería de estos mandos, se conectarán a transformadores específicos o a la salida de amplificadores LocoNet, capaces de soportar la intensidad de carga. **No conectar en cualquier punto de la red sin consultar. EXISTE EL RIESGO DE UNA AVERÍA IMPORTANTE.**

En caso de que se observe mal funcionamiento de algún tren, como pérdidas de contacto, descarrilamientos, etc., se procederá a apartarlo en la primera oportunidad y se avisará a su propietario para su reparación, sustitución o retirada definitiva.

Equipo de Trabajo

