

SOUTHERN BELLE

para el

AMSTRAD CPC 464, AMSTRAD CPC 664 y CPC 6128

© Hewson Consultants 1985

Bienvenidos al Southern Belle, una simulación realista de una locomotora del tipo King Arthur, que llevaba un tren de pasajeros de Londres a Brighton en los años 30.

Tu tarea es la de llevar a la locomotora y su tren desde la estación de Victoria (en Londres) hasta Brighton. Debes jugar los papeles tanto del fogonero como del conductor. Hay muchos niveles de juego y sugerimos que leas las instrucciones con cuidado y luego veas las demostraciones del ordenador durante algunos minutos. Estudia los controles, e intenta

hacer el viaje de práctica. Poco a poco mejorarás y eventualmente podrás hacer el viaje hasta Brighton cumpliendo el horario establecido y usando el carbón y el agua con la mayor eficacia posible.

Para cargar el juego escribe LOAD "" y pulsa ENTER. Pon la cinta en marcha con el PLAY y espera a que aparezca el menú principal en pantalla. Después de un minuto si no haces nada, el ordenador seleccionará un viaje a alta velocidad sobre el recorrido completo. Para volver al menú pulsa X.

PARA EMPEZAR

Seleccionando el Modo Demo

Al aparecer el menú principal pulsa **Q** y luego ENTER cuando aparezca el horario. La locomotora saldrá lentamente de Victoria. Observa el uso de los varios controles y mira los niveles de los instrumentos. Pulsa COPY para volver al menú.

Viaje a Alta Velocidad

Si pulsas ENTER al ver el menú principal, el programa hace un viaje completo a alta velocidad en unos cinco minutos. Los principales puntos del recorrido como Battersea Power Station, Clapham Junction Station y Clayton Tunnel, pasan a todo trapo. Para salir del viaje pulsa X.

Para hacer un Viaje en Prácticas

Pulsa 1 al ver el menú principal y 1 de nuevo para el menú de los controles de la locomotora. Tendrás el control solo del Regulador, Corte y Freno. Los demás controles los llevará el ordenador. Lee el horario expuesto y pulsa ENTER.

Con la locomotora inmóvil en Victoria, abre el Corte totalmente pulsando la C cuatro veces. Abre el Regulador a medias pulsando la R dos veces. Al poco rato, la locomotora se pondrá en marcha.

Observa la velocidad en la parte superior derecha del display. Cuando vayas a más de cuatro millas por hora, pulsa la R dos veces más para abrir el Regulador del todo. La locomotora acelerará aunque este subiendo una fuerte cuesta. Si abres el Regulador demasiado temprano, las ruedas matrices resbalarán sobre los railes, con lo cual perderás velocidad.

Para salirte del Viaje de Prácticas pulsa COPY.

Plan de Mandos en Pantalla

A la izquierda se ve la cabina de la locomotora, los controles y la vía que hay delante. Sobre esto, hay un panel verde que indica el nombre de la próxima estación o punto importante. Debajo está la zona de mensajes, donde te indicarán instrucciones si proceden. A la derecha hay tres zonas diferenciadas. La superior muestra el carbón y el agua que quedan en el tender y la velocidad a la que vas. En el centro verás una de tres cosas: o una imagen de la próxima señal, o el perfil y el contorno de la próxima milla y cuarto, o la posición del tren. Abajo hay un reloj que te dice la hora actual, para que puedas seguir el horario previsto.

TECLAS DE CONTROL

De la locomotora

Control	Incrementar	Reducir
Silbato	W	
Avivar fuego	ENTER	(Se ve una pala)
Regulador	R	Control más R
Freno	V	" " V
Biela	C	" " C
Soplador	B	" " B
inyector	I	" " I
Puerta del fogón	F	" " F
Cenicero	D	" " D

TECLAS DEL PROGRAMA

Función	Tecla
Acelerar hasta 5 veces lo normal y volver a lo normal	A
Encender humo y apagar humo	S
Volver al menú	COPY
Pausa, esperar ENTER para recomenzar	H
Cambio de señal a perfil	G
Mostrar posición	P
Mostrar horario	T
Mensaje recibido	SPACE

DEMOSTRACION DEL HUMO

Nivel	Tecla
Muy ligero. Demasiado aire con mucho	1
Ligero. Bastante aire	2
Correcto	3
Oscuro. Falta el aire	4

El menú principal

Nivel	Resumen
ENTER	Viaje de alta velocidad.— Se selecciona automáticamente después de un minuto.
0	Demostración.— Viaje sin paradas con el primer horario.
1	Viaje de prácticas.— Idéntico viaje y horario que nivel 0.
2	Viaje fácil con límites de velocidad.— Sin parar, horario aleatorio.
3	Parando el tren y señalizando.— Con horario de paradas.
4	Tren muy cargado con paradas.— Carga y horario difícil.
5	Viaje récord.— Horario del 26 de julio de 1903.
6	Southern Belle.— Viaje sin paradas puntuado severamente.
7	Viaje problemático.— Cualquier horario, con problema.

Mensajes de Error

Mensaje	Interpretación
No Water, Fusible Plugs Gone	Nivel de agua de la caldera demasiado bajo.
Boiler Overfill, Cydntier Damage.	Nivel de agua de la caldera demasiado alto.
Overran Stop Signal	Has pasado una señal de parada bajada.
Unsafe Reversing	Permitir que el tren vaya hacia atrás.
Blowback, Crew Incapacitated.	No asegurarse de que el soplador esté puesto, cuando se cierra el regulador, o estando en un túnel.
Train Derailed	Superación excesiva del límite de velocidad.
Crashed Into Brighton Station.	Te has estrellado contra los topes.
Poor Stop At	No has parado dentro de los 20 metros del final de la plataforma.
Short Stop At	No has parado un minuto en la estación.
Rough Stop At	Usar nivel de frenos tres o superior cuando el tren se para en una estación.
No Stop At	No parar en una estación con parada prevista.
No Whistle At	No pitar antes de arrancar, de un túnel, o de obras en la vía.
Em Brake At	Usar freno de emergencia.
Speeding	Rebasar el límite de velocidad.

LIMITES DE VELOCIDAD

Límite	Dónde se aplica
40 mph	Victoria hasta Clapham Junction
45 mph	Balham Junction (Curva después de Balham)
60 mph	Streatham Commo (durante 1/2 milla)
45 mph	Windmill Bridge Junction (1/4 milla pasado Selhurst)
50 mph	Final del Redhill Tunnel hasta Earlswood

EL MENU PRINCIPAL EN DETALLE

Opción 0 Demostración
En este viaje se demuestra las técnicas necesarias para conducir la locomotora; el ordenador maneja todos los controles en un viaje sin paradas hasta Brighton. Debes estudiar los controles detenidamente para aprender a conducir.

Opción 1 Viaje de prácticas
Una sesión de prácticas para el fogonero/conductor novato, con el mismo horario que la demostración. Debes de leer los mensajes, y seguir el mismo horario

indicado. Puedes parar en cualquier momento para volver a mirar el horario. Gira un corto pitido para saber cuando el ordenador toma nota de un tiempo para a la puntuación final. Cuando llegues a Brighton, debes parar el tren lo más cerca posible del final de la plataforma. Si te estrellas contra los topes, sufrirás una penalización; si lo hicieras a mayor velocidad que la de 3 kilómetros por hora aproximadamente, sería un accidente.

Al final del viaje, tendrás una puntuación basada en la economía del carburante, la seguridad y la puntualidad. Un resultado global del 70 por ciento se considera aprobado. La economía del carburante depende de los stocks de carbón (en centenares de libras) y agua (en centenares de galones) que quedan en el tender. A notar que en la demostración, el ordenador no economiza mucho. Debes intentar mejorarlo. El horario puede verse siempre, o se puede poner una página de noticias.

Opción 2 Horario fácil con límites de velocidad

Un tren sin paradas hasta Brighton. Se deben observar los límites de velocidad, incluyendo cualquier límite que aparezca en los mensajes. Si no lo hicieras, perderás puntos y quizás descarrile el tren.

Opción 3 Parando el tren y señalizando

Igual que la opción 2, pero debes obedecer todas las señales y hacer todas las paradas que indique el horario. La razón de que haya señales es la de dividir la línea en sectores para que los trenes en la misma línea circulen a una distancia adecuada los unos de los otros. Hay dos tipos de señal utilizados en esta línea: stop (rojo con un final cuadrado) y advertencia (amarillo con un final puntiagudo). Ambos tienen dos posiciones: vertical, que da paso, y horizontal, que cierra el paso o implica precaución. Las de parada pueden ser individuales o estar agrupadas.

Como ayuda suplementaria, para que tengas mucho tiempo para reaccionar, podrás ver la señal siguiente (si quieres) en un panel especial a la derecha de la pantalla.

Las estaciones en las que debes parar se indican en mayúsculas en el horario. Debes intentar parar a menos de 20 metros del final de la plataforma, sin frenar muy bruscamente. Si te pasas de la marca antes de parar, oírás un pitido y un error "no stop" se contabilizará contra tu puntuación. Debes llegar a la estación para dar a los pasajeros por lo menos un minuto para subir o bajar. Sonará el silbato, si está bajo control del ordenador, un minuto después de tu llegada, o puedes mirar el segundo de tu reloj. Los tiempos que se contabilizan son los que median entre que paras completamente y que arrancas de nuevo. El horario indica la hora de salida.

Opción 4 Tren con mucha carga y paradas

Un tren con mucha carga, con lo que se pierde agilidad. Valen todas las observaciones de la opción 3.

Opción 5 Viaje récord

El 26 de julio de 1903, el récord de un viaje sin paradas de Londres a Brighton con tren de vapor se fijó en 48 minutos y 41 segundos. Se te dará un horario para igualar o intentar mejorar ese récord. Ojo a los límites de velocidad, que siguen vigentes.

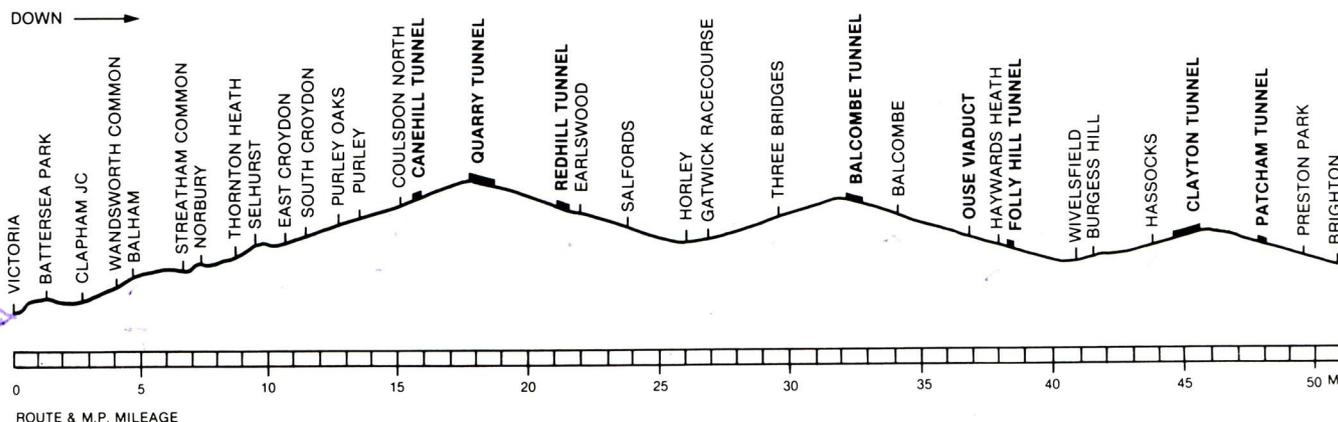
Opción 6 Southern Belle

Este tren de lujo de los Southern Railways tiene tal prestigio que cualquier desviación del horario previsto es muy mal visto por la dirección, y muy penalizada por tanto en la puntuación.

Opción 7 Viaje problemático

Tendrás un horario cualquiera, todos los límites habituales y otros problemas que te surgirán en tu ruta hacia Brighton.

VICTORIA — BRIGHTON (VIA QUARRY)



COMO FUNCIONA UNA LOCOMOTORA A VAPOR

Estas notas describen la operación de una locomotora a vapor con referencia especial al display de pantalla y los controles del Souther Belle. Al comprender mejor el funcionamiento de esta locomotora, será más fácil manejar los controles.

La fuerza motriz de la locomotora viene de los cilindros, donde un pistón es empujado hacia adelante y hacia atrás por la presión del vapor de la caldera. Gases calientes del fogón pasan por la caldera, y salen por la chimenea. La buena marcha de la locomotora depende de la presión de la caldera, que se controla manipulando el fuego.

INDICADORES DE AGUA

Estos son dos tubos verticales en el centro de la cabina. Son muy importantes ya que dan una indicación visual del nivel de agua en la caldera. El límite inferior del indicador es de una pulgada sobre la tapa del fogón; se debe mantener ese nivel mínimo en todo momento, sino el fuego calentará la tapa más allá de lo normal, causando que salten unos fusibles especiales, lo que permitirá que entre vapor en el fogón, reduciendo el fuego.

Si hay demasiada agua en la caldera, y el indicador llega hasta arriba, entrará agua en vez de vapor en los cilindros, causando daños irreparables.

Lo ideal es mantener un nivel en la mitad superior del indicador. Si fallaras, se terminará el viaje con la consecuente penalización de puntos.

INDICADOR DE PRESION DEL VAPOR

Un indicador redondo con aguja, situado en el centro de la cabina, graduado desde el mínimo a la izquierda hasta el máximo de 200 p.s.i. a la derecha. A mayor nivel de vapor, más potencia tendrá la locomotora. Sin embargo, demasiada presión levantará las válvulas de seguridad, soltando vapor, hasta reducir la presión por debajo del máximo permitido (se verán dos chorros de vapor que salen de la caldera). Cuando ocurre esto, se gasta inútilmente carbón y agua, y debe evitarse.

SILBATO

El silbato es parte del equipo de seguridad y debe usarse siempre que se vaya a arrancar, entrar en un túnel o acercarse a tramos que están en obras. Pero tampoco conviene usar el silbato indiscriminadamente, para ahorrar vapor.

Tendrás una idea de los momentos adecuados de uso del silbato cuando lo esté controlando el ordenador, que lo hará sonar en el primer momento oportuno en cada caso.

REGULADOR

Hay una palanca en la parte superior izquierda de la cabina que controla el flujo de vapor a los cilindros. Tiene cinco posiciones: cerrado a la derecha, luego abriéndose poco a poco hasta estar totalmente abierto a la izquierda. Al abrir el regulador, se da fuerza motriz a las ruedas, y debe ajustarse durante el viaje según las necesidades.

Siempre cierra el regulador al frenar. Abrelo con cautela al arrancar para evitar que un exceso de potencia haga resbalar las ruedas. Se notará que resbalan por la mayor velocidad de la salida del vapor.

BIELA

Un control en forma de volante en la parte inferior izquierda (marcado con una C), controla el tiempo durante el cual entra vapor en el cilindro en cada ciclo de dicho cilindro. Tiene cinco posiciones: 0 o/o (hacia arriba), 20 o/o, 35 o/o, 55 o/o y 75 o/o (hacia abajo). Esto hace que los efectos expansivos del vapor se usen más eficazmente, reduciendo el uso del vapor sustancialmente con poca pérdida de potencia. Para un uso eficaz del combustible tendrás que usar este mando. Lo normal al arrancar es el 75 o/o.

FRENO DE VACIO

Es un control en forma de volante que se encuentra entre el regulador y la biela, (marcado con una V): tiene cinco posiciones: apagado (hacia arriba); frenada ligera, frenada media, frenada fuerte y frenado de emergencia (hacia abajo). Los frenos actúan

sobre todos los vagones. Hay un vacío en las tuberías entre todos los vagones que al ir rompiéndose (por medio de la puesta en marcha del control) va frenando el tren.

Si alguien tira de la cuerda de alarma, se activará automáticamente el frenado de emergencia. El conductor no debe usar esta modalidad salvo en circunstancias extraordinarias, ya que dará unas pésimas puntuaciones. Frena suavemente en las estaciones, pensando en el confort de tus pasajeros.

SOPLADOR

Es un control marcado B en la parte derecha de la cabina que está apagado cuando está en posición hacia arriba. Es imperativo que en todo momento los gases puedan fluir desde el fogón por la chimenea, con objeto de que no salgan a la cabina ni llamas ni gases. Normalmente este flujo de gases sale con el chorro de vapor por la chimenea cuando el regulador está cerrado, o dentro de un túnel. En estas circunstancias, el flujo de gases deberá mantenerse por medio del soplador, que enviará un chorro de vapor por la chimenea. No usar el soplador cuando haga falta es muy peligroso, porque puede resultar en una explosión. Pero no conviene usarla cuando no hace falta porque representa una pérdida de vapor.

INYECTORES

Una rueda marcada con una I, que controla el aparato que envía agua desde el tender a la caldera. Tiene cinco posiciones, desde apagado (hacia arriba) hasta encendido totalmente (hacia abajo). Con los inyectores se mantiene el nivel de agua en la caldera.

CENICERO

Una rueda situada en la derecha inferior de la cabina (marcada D) controla la cantidad de aire que llega a la base del fuego (esto se llama aire primario).

Tiene cinco posiciones, desde cerrado (hacia arriba) hasta totalmente abierto (hacia abajo). Controlando la cantidad de aire primario es posible variar la temperatura del fuego, y por tanto la cantidad de agua evaporada en vapor. Para conseguir un fuego caliente, hace falta mucho aire primario para la combustión.

Por otra parte, para un fuego menos caliente, hace falta sólo un poco de aire primario. Para saber la temperatura de fuego, hay un termómetro en el centro de la cabina. La indicación de una combustión correcta es el color adecuado del humo. Por ejemplo, un humo negro indica aire insuficiente para la temperatura del fuego, un humo gris es correcto, y colores más claros son debidos a demasiado aire. Si le das demasiado poco aire, la combustión del carbón no dará el máximo valor de calor. Si hay demasiado aire, se gastará calor en el aire excedente. Para una máxima eficacia, debes intentar mantener un aporte correcto de aire. A mayor temperatura del fuego, mayor consumo de carbón.

PUERTAS DEL FOGON

Un par de puertas de acero que encierran el fuego, y controlan el flujo de aire sobre el fuego (aire secundario). Para obtener una temperatura óptima del fuego, el nivel del carbón debe quedar en el tercio central de la capacidad del fogón. Niveles de carbón más allá de ese tercio imposibilitarían unas temperaturas óptimas. Mientras se añade carbón (lo cual se indica con una pala), hay que tener las puertas abiertas al máximo. Si no lo haces, perderás carbón. En todos los niveles de juego, salvo el más difícil, el ordenador cuidará de este detalle. Para una combustión perfecta, podrá hacer falta algo de aire secundario.

También el abrir o cerrar las puertas se puede subir o bajar rápidamente la temperatura del fuego.

PENDIENTE

Las vías de tren no van siempre sobre un plano y a las locomotoras de vapor las afecta la pendiente. La pendiente se indica de la misma manera que las de las carreteras, por ejemplo, 1 en 100.

Esto indica una cuesta de 1 pie por cada 100 pies recorridos (ó 1 metro en 100, claro está). Un esquema de la ruta en perfil se puede ver en otra parte de las instrucciones.

Debes usar los frenos para asegurarte que el tren no pueda resbalar hacia atrás jamás por una pendiente.