

# Scenario Gibbon.trk. Presentazione

## Introduzione

Questo semplice scenario ha lo scopo di illustrare il funzionamento dei principali segnali del sistema GCOR (General Code of Operating Rules) impiegato nelle aree centrale e ovest degli Stati Uniti.

Gibbon Junction rappresenta uno dei punti di diramazione più critici della Union Pacific (UP) all'interno della *Kearney Subdivision*. Situato a est di North Platte, il nodo gestisce la confluenza del traffico proveniente dal bacino del Powder River e dai porti della West Coast, smistandolo verso i principali hub di Chicago (via Shelton) e Kansas City (via Denman).

L'area è caratterizzata da una configurazione a triplo binario principale (Triple Track Main Line), interamente banalizzata e regolata da sistema CTC (Centralized Traffic Control).

- Direttrice Ovest-Est: Collegamento primario per il traffico transcontinentale.
- Bivio Denman (Sud-Est): Immissione sulla *Marysville Subdivision*, itinerario preferenziale per il traffico pesante di carbone e granaglie diretto a sud.
- Raccordi Locali: Area dedicata al servizio dei terminali ceralicoli situati nei pressi dello scalo.

La gestione dei flussi deve rispettare rigorosamente le seguenti categorie di servizio:

- Z-Trains (Priority Intermodal): Convogli ad alta priorità. Richiedono la precedenza assoluta e il mantenimento della velocità massima autorizzata (70 MPH) per il rispetto delle tabelle di marcia contrattuali.
- Passenger (Amtrak): Il servizio *California Zephyr* (A-06) è classificato come *Superior by Timetable*.
- Unit Trains (Carbone/Grano): Treni a blocco unico. Caratterizzati da elevata massa inerziale e lunghezze superiori ai 2.000 metri; richiedono una pianificazione anticipata degli instradamenti per evitare blocchi agli incroci.
- Manifest (Merci misto): Traffico a priorità media. Soggetto a soste tecniche nei binari di precedenza per agevolare il sorpasso dei convogli superiori.
- Yard/Local (Manovra): Unità di servizio impegnate in operazioni di *Flat Switching* e servizio ai raccordi industriali.

Questa simulazione prevede anche manovre di taglio e fusione di treni, in parte automatizzate. Le note su come spezzare e fondere i materiali sono indicate nel campo notes dell'orario di ciascun treno.

## Requisiti per il funzionamento della simulazione

È richiesto l'impiego di Traindir versione 3.9.13 (o superiore) per sfruttare la funzionalità di apertura degli itinerari in shunting direttamente dalla finestra popup degli itinerari e la visualizzazione con icona rossa lampeggiante dei treni fermi ai segnali di protezione.

È richiesto inoltre l'utilizzo del *Package Segnali GCOR* scaricabile dal sito TD.

## Configurazione per l'utilizzo delle icone dei treni e dei simboli grafici

I file che compongono questa simulazione sono strutturati in una serie di cartelle "tematiche" invece di essere tutti a livello della cartella principale dello scenario.

Di seguito le nuove cartelle ed il loro contenuto:

- Le icone del materiale rotabile si trovano nella sottocartella *trainresources*
- Le icone grafiche di uso comune (numeri dei binari, marciapiedi, ecc) si trovano nella cartella *resources*
- Le icone grafiche specifiche per lo scenario (cartelli di stazione ed indicatori di linea) si trovano nella cartella *localresources*

Affinché il programma visualizzi correttamente le icone presenti in queste sottocartelle è fondamentale aggiungere il path di ogni singola cartella inserendolo nelle impostazioni del programma mediante il menu *Edit->Preferenze->Ambiente* valorizzando il campo "*Directory con script segnali*" in maniera del tutto analoga a come operate con la configurazione della cartella degli script dei segnali.

Dalla versione 3.9.12 di TD è sufficiente inserire i nomi delle 3 cartelle e non il loro percorso completo.