

## Release Notes Dynamis® Version 2.0

Die neue Version 2.0 von Dynamis® enthält viele neue Weiterentwicklungen. Dazu gehören die Erweiterungen der Berechnungsergebnisse, wie z.B. Energie ab Fahrdraht oder Energie/km sowie die Möglichkeit bei der ESF nicht nur auszurollen, sondern auch die Geschwindigkeit zu schrittweise zu senken.



### Erweiterter Energiesparalgorithmus

Mit der neuen Version von Dynamis® kann der Benutzer bei der energiesparenden Fahrweise die Fahrzeitreserve durch Senken der Höchstgeschwindigkeit ausnutzen. Diese Art der ESF ist vor allem bei langen Haltestellenabständen sinnvoll, weil hier oftmals der Puffer durch Ausrollen am Bereichsende nicht voll ausgenutzt werden kann. Über einen Prozentwert kann festgelegt werden, wieviel Puffer zum Senken der Geschwindigkeit und wieviel Puffer zum Ausrollen verbraucht werden sollen.

### Energie ab Fahrdraht

In Dynamis® 2.0 kann neu im Lokdialog ein Wirkungsgrad definiert werden. Dadurch ist es jetzt möglich über die dynamische Protokollstruktur Energie ab Fahrdraht zu berechnen. Ferner kann durch Angabe der Leistungen für Hilfswerke und Heizung ein Durchschnittswert Energie pro Kilometer berechnet werden.

### Bremsenergie ab Rad/Fahrdraht

Innerhalb der dynamischen Protokollstruktur sind ab Version 2 die Spalteneinträge Bremsenergie ab Rad/Fahrdraht auswählbar. Dahinter verbirgt sich die Bremsenergie der generatorischen Bremsen, welche über das BV-Diagramm einer Lokomotive definiert wird. Der Wert ab Fahrdraht ermittelt sich analog zur Energie ab Fahrdraht über den Wirkungsgrad der Lokomotive.

### Verbesserte Bedienerfreundlichkeit

- Der so genannte RUT-Kommentar aus dem Lokdialog wird nun in Klammern hinter dem Loknamen im Data-Browser dargestellt.
- Der Name des Bearbeiters wird ab dieser Version im Programmkopf ausgegeben
- Die Auswahl der Werte im dynamischen Protokoll hat nun eine Plausibilitätskontrolle. Ein Summenwert für die Geschwindigkeit ist z.B. nun nicht mehr auswählbar.

### Erweiterung des Tunnelwiderstands

Der Tunnelwiderstand wirkt sich nun gleichsam auf den Windanteil des Lokwiderstands aus (vorher nur Wagenzugwiderstand).