



ROCAR

**Instructiuni de
exploatare si
întretinere**

U 412-260

© -210 - S.C. ROCAR S.A. BUCURESTI -
EDITIA II MARTIE 1998

**by RomanianWorks
Versiunea 1.0**

Cuprins

Prefață	0
1. Introducere	1
1.1 Date tehnice U412-260	2
2. Comenzi și funcționalitate	3
2.1 Planșa frontală de bord	3
2.1.1 Kneeling și suspensii	4
2.2 Planșa laterală de bord	5
2.2.1 Retarder	5
2.2.2 Trapele de ventilație	6
2.3 Consola sistemului de afișare	6
2.4 Sistemul de anunțuri vocale Busvox	7
2.5 Consola validatoarelor UTI	8
2.6 Pornirea și oprirea autobuzului	8
2.7 Controlul ușilor	8
3. Revopsire și personalizare	10
3.1 Utilizarea șabloanelor	10
3.2 Lista texturilor acceptate în .cti	14
3.3 Lista comenzilor [setvar]	15
3.4 Configurare via click	17
3.5 Diferențe între exemplare	18

Prefață

Acest proiect a debutat în aprilie 2019, inițial ca o idee îndrăzneată mai veche a lui PaullP (fondatorul „RomanianWorks”), dar cu o dorință tot mai mare de a fi realizată, și anume de a reproduce primul autobuz românesc în OMSI. Deși Paul poseda o oarece experiență în modelarea pe calculator, proiectul s-a dovedit a fi mult mai complex, durând aproximativ doi ani până la lansarea oficială a versiunii 1.0. Dorința lui Paul de a reda la viață (chiar și virtual) unul din autobuzele copilăriei sale l-a făcut să nu renunțe.

La momentul debutului, autobuzele De Simon mai existau în foarte puține orașe din România, documentarea tehnică fiind realizată exclusiv prin intermediul discuțiilor cu pasionați și oameni care au avut de-a face îndeaproape cu aceste vehicule. În capitala țării, ultimele exemplare au fost retrase din serviciul cu călători în august 2011.

Pe măsură ce proiectul a progresat, mai mulți pasionați s-au alăturat proiectului, devenind parte din echipa de lucru la Rocar De Simon. Această echipă s-a coagulat oficial sub numele de „RomanianWorks” pe data de 22 iulie 2021. Pe lângă echipa RomanianWorks, mulți pasionați au adus contribuții extrem de valoroase, fără de care Rocar De Simon nu ar fi putut fi reprodus la nivelul ridicat de calitate pe care îl are în prezent. Pe această cale, echipa RomanianWorks dorește să le mulțumească în mod special lui:

- Matei Melinte (“Renault_ER100_Safra”), Andrei Pinteau (“andrei105”), Pavlos Andreas, Gabriel Dumitriu (“Gabi23”), Marian Andrei și Andrei Cristian pentru poze-suport ale autobuzului și/sau informații tehnice;
- Dragoș Anoaica (“Dr2005”) pentru contribuția sa indirectă la realizarea modelului cu galeria sa foto impresionantă (<http://www.transport-in-comun.ro/galerie.html>);
- Andrei Roșu (“alexredx”) pentru ajutor la modelare;
- Ing. Mihai Bucșan pentru istoricul foarte detaliat al afacerii “De Simon” în România, fotografii și schițe ale tuturor modelelor din gamă;
- „ByOnu” pentru ajutorul în realizarea teaser trailer și full trailer, precum și pentru pregătirea mai multor materiale foto promoționale;
- Toți ceilalți care au oferit informații, sugestii sau indicații și pe care este posibil să îi fi omis

Pentru utilizatorii experimentați ai acestui simulator, prezentul manual nu prezintă foarte multe noutăți, însă acesta a fost redactat astfel încât să le permită și celor cu puțină experiență să conducă și să personalizeze autobuzul.

ATENȚIE:

- Redistribuirea acestui add-on sau a oricărei părți din el, asumarea proprietății intelectuale asupra sa și câștigarea de foloase necuvenite de pe urma acestuia sunt **strict interzise** și se pedepsesc conform legilor în vigoare!
- În situația în care doriți să modificați acest add-on, vă rog să ne contactați în prealabil, urmând a considera integrarea acestor modificări în versiuni ulterioare ale add-on-ului sau a ține cont de ele cu ocazia ulterioarelor îmbunătățiri ale acestuia.

Pentru orice întrebări sau sugestii, ne puteți contacta pe pagina de Facebook „RomanianWorks OMSI 2” - <https://www.facebook.com/roworksomsi/>

© 2019 - 2021 RomanianWorks – toate drepturile rezervate

1. Introducere

Anul 1925.

Giovanni De Simon fondează firma De Simon SPA la Osoppo, provincia Udine, pentru a produce caroserii de autobuze pe diverse șasiuri existente, Fiat, OM, ALFA Romeo, Lancia.

Anul 1978.

De Simon, Sicca și Breda, formează consorțiul INBUS. Este construită o nouă unitate de producție la Carini, provincia Palermo, în Sicilia. În scurt timp, transportatorii din Sicilia, care aveau deficit de mijloace de transport, vor avea 1000 de autobuze noi. În acești ani, consorțiul INBUS va produce 6000 de autobuze, din care ponderea lui De Simon va fi de circa 30%.

Anii 1985-1990.

Se construiesc autobuze urbane, interurbane și autocare pe șasiuri Siccari, Iveco, Scania, DAF, MAN, Mercedes. Cele mai multe și mai vândute, vor fi autobuzele urbane și interurbane Turbocity pe șasiu Iveco și Starbus pe șasiu MAN.

Anul 1992.

La București se semnează actul de constituire al Societății mixte ROCAR DE SIMON SRL, cu parteneri ROCAR SA București (50%) și De Simon SRL Osoppo (Udine) Italia (50%). Societatea mixtă va urma să asigure producția și comercializarea de autobuze urbane și interurbane De Simon Starbus, construite pe șasiu și motor MAN. Pe parcurs, toate componentele autobuzelor vor fi asimilate în țară. Dar, se pare că problema asimilării în țară a unora dintre componente va fi imposibil de realizat, fără importuri. Ca și pe vremea regimului comunist, se pune problema valutei. Totul rămâne în aer. Încetul cu încetul, societatea mixtă își dă obștescul sfârșit, ROCAR-ul rămânând doar cu o singură licență cumpărată: cea a autobuzului urban STARBUS UL70 (urbano lung).

Anul 1996.

Este prezentat primul autobuz ROCAR DE SIMON UL70, asamblat integral la uzina ROCAR, echipat cu motorul MAN D 0826 LUH05 169 kW / 230 CP (EURO 2) și cu transmisia automată Voith D851.2. RATB achiziționează prototipul împreună cu încă 5 unități. În același an este prezentat modelul ROCAR DE SIMON U412-230. Va fi echipat cu același motor și transmisie automată ca și UL70, însă va avea o serie de diferențe estetice. RATB cumpără 9 unități, iar RAT Craiova cumpără 2 unități. În a doua parte a aceluiași an este prezentat modelul ROCAR DE SIMON U412-220. Va fi echipat cu aceeași transmisie, însă cu un motor mai puțin puternic, de tip MAN D 0826 LUH12 162 kW / 220 CP (EURO 2). RATB cumpără 25 de unități.

Anul 1997.

Este prezentat prototipul ROCAR DE SIMON U412-260. Cu minime modernizări interioare, prototipul este, însă, mai puternic decât predecesorii săi, fiind echipat cu motorul MAN D 0826 LUH 13, orizontal, 6 cilindri în linie, 6871 cmc, supraalimentat, având 191 kW / 260 CP (EURO 2) și transmisia automată Voith D851.3 cu retarder înglobat. RATB va recepționa 298 astfel de autobuze între 1997 și 2001. Acest model

va fi achiziționat și de alte regii de transport din România: 6 unități la RATUC Cluj-Napoca, 5 unități la RA-OTL Oradea, 2 unități la Transurb Galați și o unitate la RAT Brașov. De asemenea, unele caroserii vor fi echipate ca troleibuze: 2 unități pentru RATB, 2 pentru RATUC Cluj-Napoca și 15 pentru RATC Constanța.

Anul 2003.

Ultimul autobuz De Simon părăsește fabrica.

Anul 2004.

Societatea ROCAR S.A. este dizolvată.

31 iulie 2011.

Ultimele autobuze Rocar De Simon sunt retrase din circulație la București.

1.1 Date tehnice U412-260

Lungime: 12000 mm

Lățime: 2500 mm

Înălțime: 3170 mm

Masă proprie: 10.950 kg

Masă maximă autorizată: 17.750 kg

Capacitatea de umplere a rezervorului: 300L

Motor: MAN D0826LUH13, 191 kW (260 PS/CV/HP)

Turația la putere maximă a motorului: 2300 rot/min

Cilindree: 6871 cmc

Cutia de viteză: VOITH DIWA 851.3

Diametrul volanului: 500 mm

Jante: 22,5 X 8,25

Anvelope: 12 R 22,5

Viteza maximă: 75 km/h

Nr. de locuri pe scaune: 25+1

Nr. de locuri în picioare: 75

2. Comenzi și funcționalitate

Acest capitol va enumera conținutul plășelor de bord. Se va pleca de la presupunerea că utilizatorul este familiarizat cu funcțiile de bază ale autobuzelor, deci acestea vor fi menționate sumar acolo unde este cazul. Particularitățile acestui autobuz vor fi expuse în detaliu.

2.1 Planșa frontală de bord



- | | | |
|--|---|----------------|
| 1 – Semnalizatoare | 2 – Baterie | 3 – Faza lungă |
| 4 – Faza scurtă | 5 – Presiunea aerului în circuitul 1 | |
| 6 – Presiunea aerului în circuitul 2 | 7 – Frâna de mână aplicată | |
| 8 – Presiunea uleiului | 9 – Temperatura apei | |
| 10 – Nivel antigel scăzut (fără funcție) | 11 – Temperatura cutiei de viteze | |
| 12 – Defecțiune retarder (fără funcție) | 13 – Bujie incandescentă (fără funcție) | |
| 14 – ABS | 15 – ASR activat | 16 – E-GAS |
| 17 – ECAS | 18 – Reglarea nivelului suspensiei | |

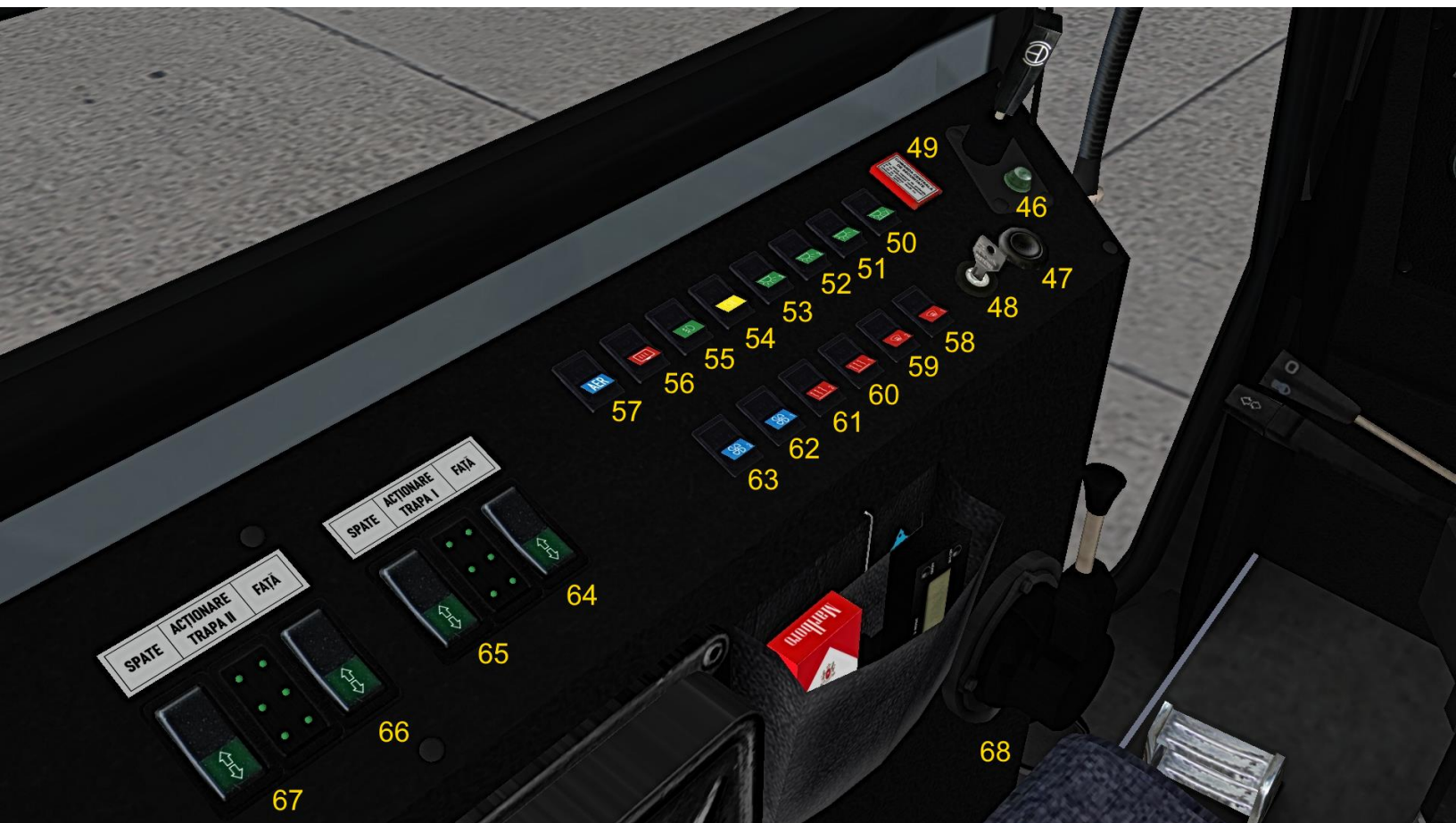
19 – Opreire comandată	20 – Eroare generală / Inapt de circulație
21 – Tuometru	22 – Indicator nivel combustibil
23 – Indicator presiune ulei	24 – Indicator tensiune baterie
25 – Indicator temperatură apă	26 – Vitezometru / tahograf
27 – Manometru circuit 1	28 – Manometru circuit 2
29 – Întrerupător general	30 – Buton avarii
31 – Buton blocare jumătatea șoferului a ușii 1 „pe proprie răspundere” / Buton de dezactivare a butoanelor exterioare pentru uși (setvar)	
32 – Claviatura cutiei de viteze	33 – Buton ușa 1 (și martor luminos aferent)
34 – Buton ușa 2 (și martor luminos aferent)	
35 – Buton ușa 3 (și martor luminos aferent)	
36 – Buton acționare toate ușile	
37 – Consolă Busvox (vezi capitolul 2.4)	
38 – Kneeling – coborâre	39 – Kneeling – înclinare
40 – Kneeling – ridicare	41 – (fără funcție)
42 – (fără funcție)	43 – Faruri & claxon
44 – Semnalizare	45 – Ștergătoare

2.1.1 Kneeling și suspensii

Kneeling-ul autobuzului se realizează exclusiv în timpul staționării, **cu frâna de mână (68) trasă**. Se recomandă scoaterea autobuzului din viteză înaintea operării kneeling-ului. Activarea funcției de înclinare a autobuzului (**39**) se efectuează prin apăsarea butonului până când autobuzul este complet înclinat. Pentru ridicarea autobuzului este suficientă o singură apăsare. Funcția de înclinare este însoțită de aprinderea marțorilor luminoși ECAS (**17, 18**). Pentru ridicarea gârzii la sol peste nivelul normal se apasă o dată pe butonul (**40**), iar acțiunea este însoțită de aprinderea marțorului NIVEL ECAS (**18**). Revenirea la nivelul normal al gârzii se realizează prin intermediul (**38**). Marțorul ECAS (**17**) iluminat indică o setare a suspensiei ce nu permite plecarea autobuzului de pe loc. Marțorul NIVEL ECAS (**18**) indică o setare neobișnuită a suspensiei, însă nu va împiedica autobuzul din deplasare.

Atenție! Aprinderea intermitentă a marțorului ECAS (**17**) indică o presiune insuficientă în sistemul pneumatic, fapt ce cauzează un comportament neoptim al suspensiilor. De asemenea, funcția kneeling nu poate fi activată. Șoferii nu ar trebui să încerce să plece de pe loc cu o presiune de mai puțin de 6.5 bari în circuitele 1 și 2.

2.2 Planșa laterală de bord



- | | | |
|---|---|----------------------|
| 46 – Retarder și martor luminos aferent | 47 – Oprește motor | |
| 48 – Cheie contact | 49 – Întrerupător de urgență | 50 – Iluminat cabină |
| 51, 52, 53 – Iluminat salon 1, 2, 3 | 54, 55 – Proiectoare ceață față / spate | |
| 56 – Încălzire oglinzi | 57 – Anulare sonerie „oprire comandată” | |
| 58, 59 – Dezaburire parbriz 1&2 | 60, 61 – Ventilație acoperiș 1&2 | |
| 62 – Încălzire cabină | 63 – Încălzire salon | |
| 64, 65 – Trapa 1 față / spate | 66, 67 – Trapa 2 față / spate | 68 – Frâna de mână |

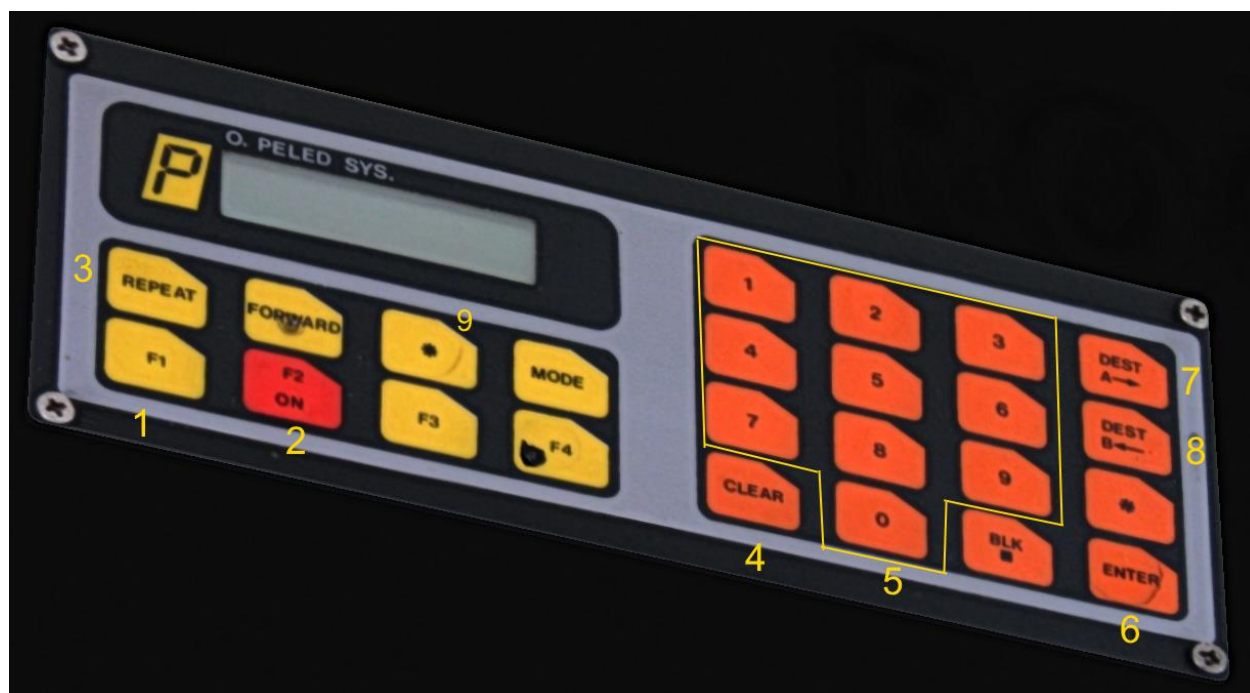
2.2.1 Retarder

Retarder-ul (46) este acționat în 3 trepte, fiecare cu putere mai mare de frânare. Martorul luminos indică faptul că retarder-ul este activat. Apăsarea pe pedala de accelerație dezactivează efectul retarder-ului. **Atenție!** Maneta retarder-ului nu poate fi apăsată prin mouse. Pentru a putea utiliza această funcționalitate este necesar să desemnați două taste pentru următoarele comenzi: *retader_pridaj* și *retarder_uber*.

2.2.2 Trapele de ventilație

Trapele de ventilație (64 – 67) sunt acționate prin apăsarea constantă a butoanelor. Martorii LED indică poziția trapei. **Atenție!** Nu există LED care confirmă că trapele sunt complet închise. Șoferii se vor asigura că trapele au fost complet închise înainte de a părăsi autobuzul.

2.3 Consola sistemului de afișare



1 – Tasta F1

2 – Pornire/oprire consolă

3 – Tasta „REPEAT”

4 – Ștergere

5 – Taste numerice

6 – Confirmare

7 – Introducere terminus A

8 – Introducere terminus B

9 – Tasta asterisc

Pentru a porni/opri consola, se ține apăsată tasta F2 (2) a consolei, timp de 5 secunde. La pornire, după acest interval va apărea pe ecran mesajul de inițiere. Pentru a afișa pe matricea exterioară linia și traseul, se apasă tasta “DestA” (7) sau “DestB” (8), apoi se tastează numărul liniei cu tastele numerice (5). Se confirmă cu tasta „Enter” (6). Tastând combinația F2 (2) + Asterisc (9) + F1 (1) în această ordine, se activează modul demo al matricii; aceasta va afișa toate terminusurile memorate, pe rând, o singură dată. Tastând combinația F2 (2) + Asterisc (9) + “REPEAT” (3) în această ordine, se va efectua un test al matricii; toate punctele se aprind, apoi se sting.

Atenție! Opelled nu poate procesa linii ce au mai mult de două puncte terminus (un neajuns care, în mod ironic, este conform cu realitatea). Pentru astfel de situații, jucătorii au la dispoziție setarea liniei și a destinației din meniul OMSI 2 (tasta Alt).

2.4 Sistemul de anunțuri vocale Busvox

Primele două serii de U412-260 sunt dotate cu sistem de anunțare a stațiilor. Acesta funcționează independent de afișajul matricial.



- | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|
| 1 – Pornire-oprire | 2 – Anunțare închidere uși |
| 3 – Schimbare mod anunțare stații | 4 – Anunțare următoarea stație |
| 5 – Setare linie | 6 – Setare sens |
| 7 – “Înapoi” | 8 – Selectare/confirmare |
| 9 – “Înainte” | |

După pornirea consolei din butonul (1), se selectează linia. Acest lucru se face apăsând butonul (5) și navigând prin lista de linii folosind tastele (7) și (9). Odată ce linia dorită apare pe ecran, se apasă tasta (8). Apoi se alege sensul (tur sau retur), apăsând tasta (6) o dată pentru sensul tur sau de două ori pentru sensul retur. Se confirmă sensul ales cu tasta (8).

Consola are două moduri de funcționare – automat și manual. Acestea pot fi comutate cu tasta (3), iar alegerea se confirmă cu tasta (8). În modul automat, stația următoare este anunțată după închiderea ușilor. Ca atare, dacă autobuzul nu oprește într-o stație, ordinea anunțurilor va fi dată peste cap. În modul manual, stația următoare se anunță cu butonul (4). Se poate de asemenea naviga printre anunțurile precedente/următoare folosind tastele (7) și (9).

Atenție! Structura fișierelor HOF trebuie modificată pentru ca Busvox să funcționeze. Busvox nu poate procesa HOF-uri în care linii de transport au mai mult de două terminusuri (un neajuns care, în mod ironic, este conform cu realitatea). Așadar, pentru a permite Busvox să funcționeze, e necesar să modificați fișierele HOF. Echipa RomanianWorks a modificat strict HOF-urile „vanilla” OMSI 2 (Grundorf și Berlin Spandau). Acestea se vor folosi ca exemplu pentru alte modificări.

2.5 Consola validatoarelor UTI

Printr-o comandă [setvar] se poate instala sistemul de validare UTI, folosit la RATB începând cu 2006.



Apăsând tasta F de pe consolă, se alege funcția scrisă în partea de jos a fiecărei taste de la 1 la 9. Se selectează linia, sensul (1 pentru dus, 2 pentru întors) și turul, apăsând "Enter" pe consolă la finalizarea fiecărei introduceri.

2.6 Pornirea și oprirea autobuzului

Aceasta se realizează diferit de majoritatea vehiculelor din simulator. Se apasă tasta **E** de 3 ori: prima dată pentru a închide circuitul de forță, a doua oară pentru a pune contactul, iar cea de-a treia apăsare, mai lungă, pentru a porni motorul (sau: click pe butonul corespunzător de pe bord – **29**, apoi se rotește cheia de contact – **48** – până pornește motorul). Pentru a opri motorul, țineți apăsată tasta **M** (sau click pe butonul de oprire de pe bord – **47**). Pentru a scoate contactul, apăsați tasta **M** a doua oară (sau rotiți cheia de contact – **48**). Pentru a decupla circuitul de forță, apăsați a treia oară tasta **M** (sau click pe butonul corespunzător de pe bord – **29**).

2.7 Controlul ușilor

În România, la fel ca în alte state socialiste, începând de la finele anilor 1980 s-a delimitat complet cabina autobuzelor de salonul pasagerilor, accesul în ea făcându-se prin intermediul unei jumătăți din ușa 1, care era blocată ulterior în timpul serviciului. În consecință, controlul ușilor la Rocar De Simon diferă într-o măsură de alte autobuze.

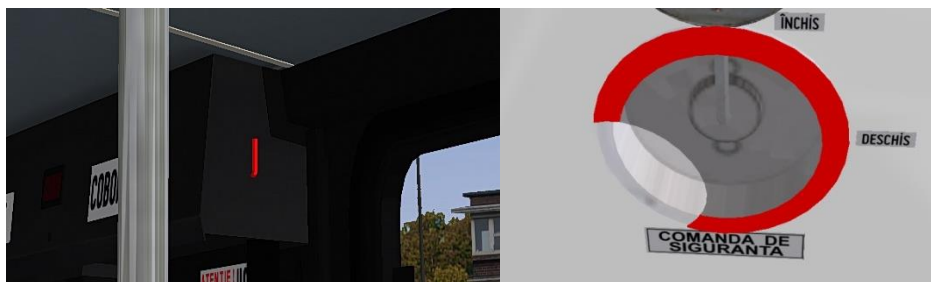
Toate cele 3 uși sunt controlate manual individual (sau împreună, din butonul **36** de pe bord) iar jumătatea șoferului, în funcție de comanda [setvar] a fiecărui repaint, fie se deschide separat de acestea, făcând click pe un buton de pe planșa frontală de bord, fie se deschide împreună cu jumătatea pasagerilor, dar poate fi blocată cu butonul "Service" (**31**).

Ușile au viteze de deschidere și închidere variabile, fiecare autobuz generat având valori dinamice diferite (la unele se trântesc, la altele se mișcă mai lent). Sistemul pneumatic al ușilor este, prin natura sa, instabil, de aceea trebuie evitate pe cât posibil comenzile de închidere-deschidere efectuate într-un timp foarte scurt pentru a preveni oscilațiile excesive sau trântitul ușilor.

Atenție! Pentru a deschide ușa din spate din tastatură este necesară alocarea unei taste pentru evenimentul **bus_doorfront2**. De asemenea, pentru operarea butonului care deschide / închide toate ușile este necesară alocarea unei taste pentru evenimentul **bus_doorfront_all**.

În interior, deasupra ușilor 2 și 3, se află câte o lampă ce indică intenția pasagerilor de a coborî la ușa în dreptul căreia s-a apăsât butonul de comandă. Pe unele autobuze există martori suplimentari pe bord [setvar], ce îi indică șoferului ușa la care pasagerii vor să coboare. Autobuzele sunt dotate constructiv și cu butoane exterioare de comandare a ușilor. Cu toate acestea, în realitate ele nu aveau o funcție, iar pe bordul șoferului nu a existat un buton de „liber uși”. Așadar, în joc, butoanele exterioare pot fi apăsate, însă acțiunea nu produce niciun efect. În cazul în care șoferul activează butonul „INT/EXT” (**31 - setvar**), butoanele exterioare nu mai pot fi apăsate. Consultați capitolul **3.5** pentru fotografiile suplimentare cu butoanele de bord și cele exterioare.

Fiecare ușă are doi robineți de urgență (interior / exterior) care evacuează presiunea ușilor și permite deschiderea lor manuală, prin tragerea cu mouse-ul. Pentru resetarea sistemului se întoarcе robinetul în poziția inițială și se comandă din nou ușa pentru a se deschide / închide complet.



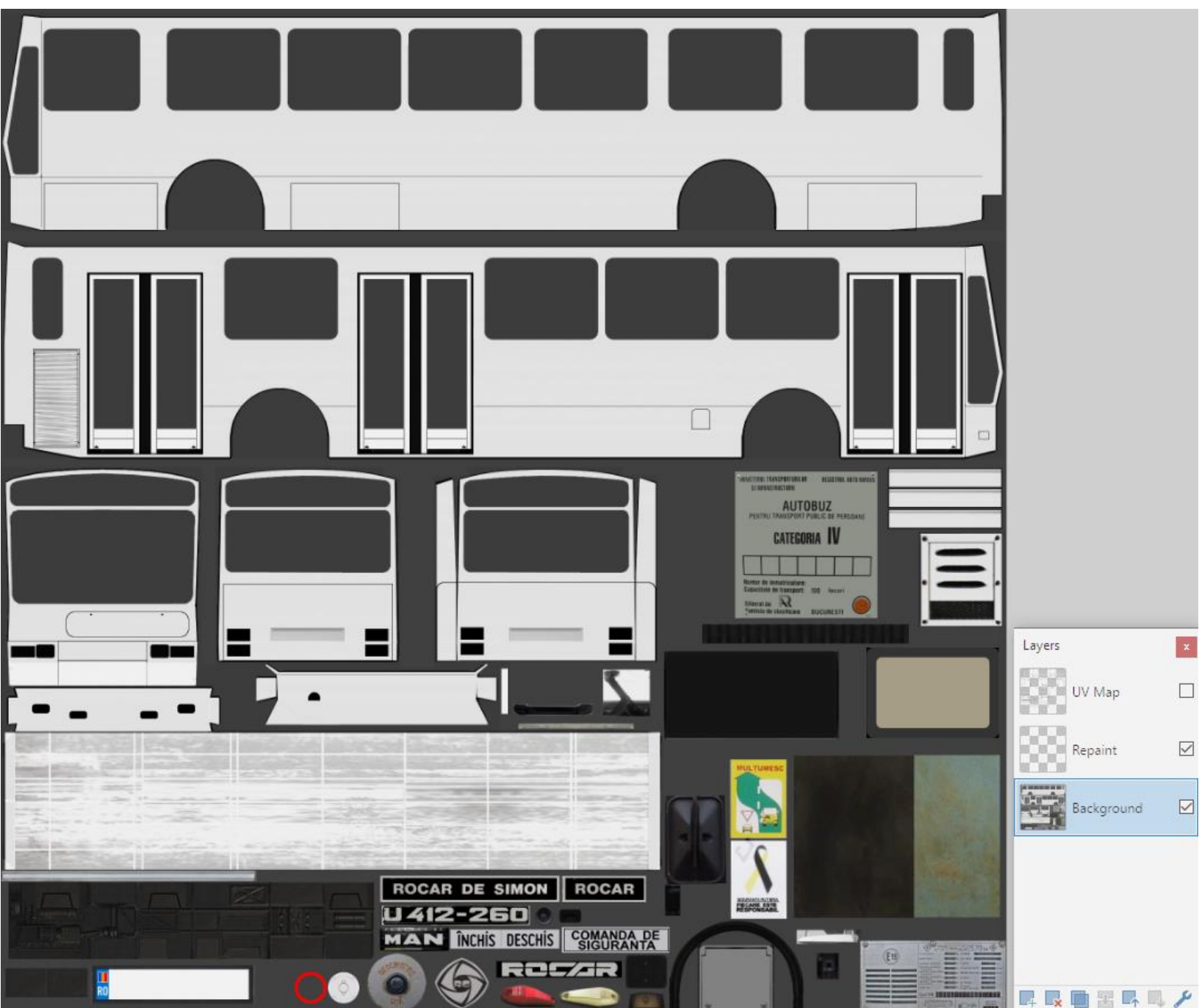
Autobuzul este dotat constructiv cu o frână de staționare, care se activează automat la deschiderea ușilor când autobuzul este staționat. Din construcție, vehiculul nu poate pleca cu ușile deschise. Excepție de la regulă face jumătatea șoferului, care nu este conectată la frâna de stație. În cazul unei comenzi [setvar] de dezactivare a acestei frâne de staționare, ușile pot fi acționate din mers. **Atenție!** În cazul în care frâna de stație nu este funcțională, iar ușile se pot deschide sau închide din mers, inerția autobuzului afectează dinamic comportamentul ușilor în timpul închiderii / deschiderii. A se evita operarea ușilor în timp ce autobuzul nu staționează, în caz contrar, ușile se pot bloca / deschide incomplet din cauza inerției.

3. Revopsire și personalizare

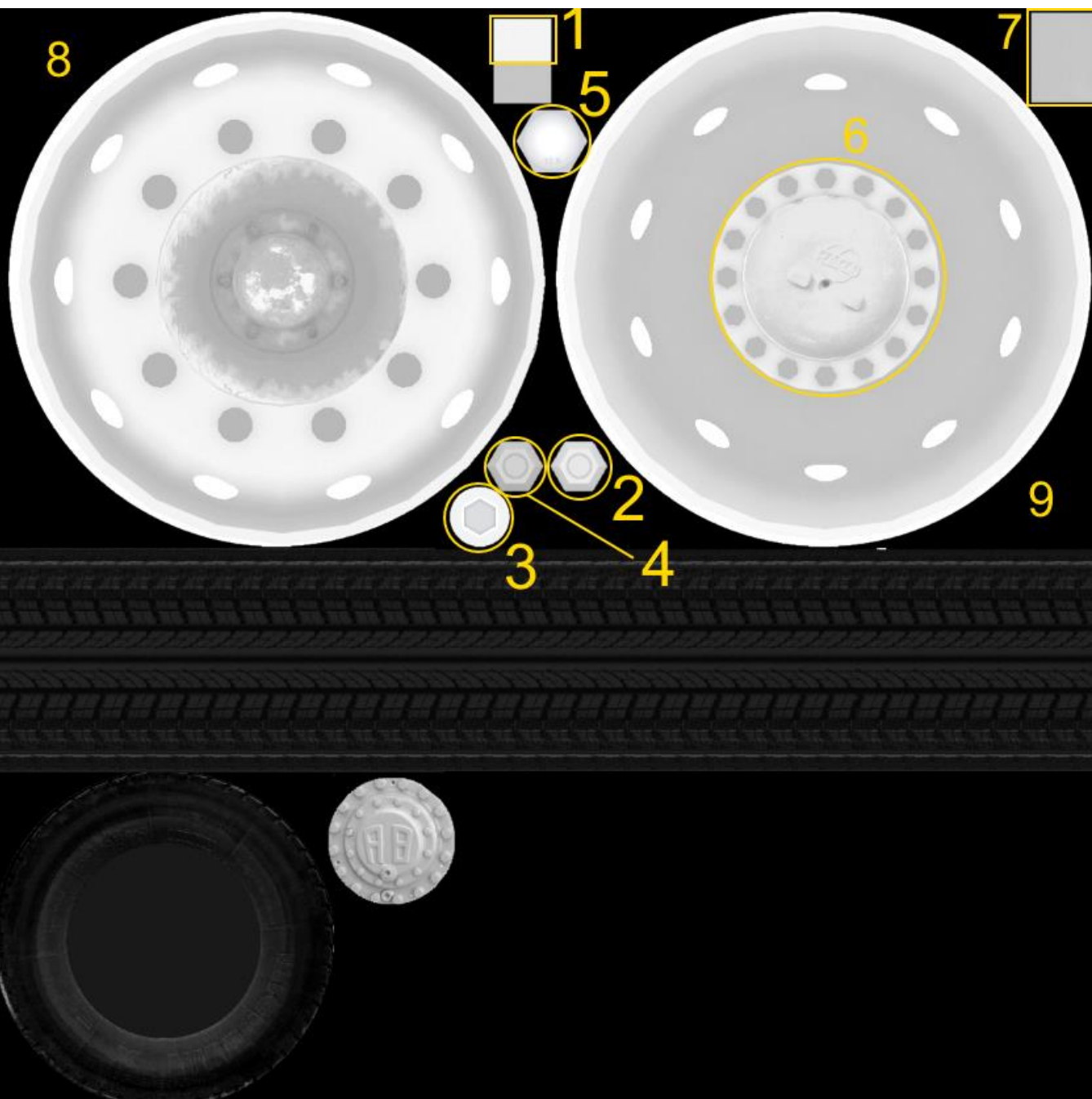
3.1 Utilizarea șabloanelor

Incluse în acest add-on sunt șabloane ale caroseriei (*body_260_template.pdn*), roților (*wheels_template.pdn*), perdelei din cabină (*curtain_template.pdn*) și scaunelor din salon (*seat_template.pdn*). Pe baza acestora, folosind programe precum paint.net sau GIMP (**NU MS Paint!**), se pot crea scheme de culoare pe gustul fiecăruia.

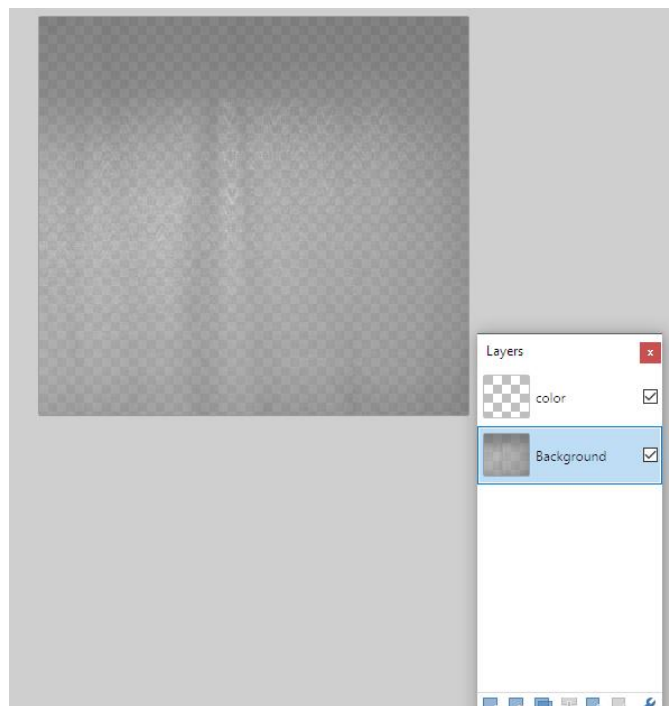
Mai jos este prezentat șablonul caroseriei. Colorarea acesteia se va face **numai** pe stratul numit “Repaint”. Stratul “UV Map” servește ca suport pentru a vopsi cu precizie anumite componente.



Urmează șablonul roților. Stratul destinat colorării este cel intitulat “Repaint”, iar, opțional, se poate adăuga și stratul “front hub dirt” pentru a “murdări” fuzeta față. Inelul de protecție al prezoanelor se poate revopsi colorând zona marcată cu (1); prezoanele roților față, colorând zona (2); prinderile fuzetei față, colorând zona (3); prezoanele roților spate, colorând zona (4); piulițele butucului punții spate, colorând zona (5); capacul butucului spate, colorând zona (6); cantul butucului spate, colorând zona (7); janta față, colorând zona (8), iar janta spate colorând zona (9).



În următoarea imagine este prezentat șablonul perdelei din cabină. Principiul de colorare este același, utilizându-se numai stratul “color”.



În final, șablonul scaunelor din salon. Colorarea se va face pe stratul “seat color” – pentru scaunul propriu-zis – și pe stratul “frame color” – pentru suportii de susținere ai acestora.



Odată efectuate texturările dorite, se vor suprapune straturile din fiecare șablon **întotdeauna de jos în sus** (de exemplu, „seat color” peste „Background” și apoi „frame color” peste noul „Background” astfel obținut) și se va salva fișierul în format .tga în folderul Texture\Repaints_260. Pentru a declara aceste texturi, se va deschide oricare fișier cu extensia .cti și se vor introduce următoarele:

```
*****
Repaint name
*****
[item]
Repaint name
CTC-Texture
texture_filename.tga

[setvar]
variable_name
value
```

Comanda [item] comunică simulatorului că se dorește schimbarea a cel puțin unei texturi. Această comandă are 3 parametri:

1. “Repaint name” (numele repaintului care va apărea în lista drop-down din meniul de selecție din joc),
2. CTC-Texture (a se vedea capitolul **3.2** pentru o listă completă de texturi schimbabile)
3. numele texturii dorite cu extensia inclusă (de exemplu, texture_filename.tga).

Dacă doriți să schimbați mai multe texturi, pur și simplu scrieți mai multe comenzi [item] precum cea de mai sus.

Comanda [setvar] este opțională și servește la schimbarea configurației autobuzului odată ce o anume variabilă este introdusă. Această comandă are doi parametri: numele variabilei și valoarea acesteia. Pentru o listă completă a variabilelor [setvar] și a valorilor pe care fiecare dintre ele le poate lua, consultați capitolul **3.3**.

3.2 Lista texturilor acceptate în .cti

În fișierul model_260_x.cfg (unde x = 1, 2 sau 3) veți întâlni următoarea secțiune, ce conține texturile care pot fi schimbate în cadrul unei revopsiri, precum și numele arondat fiecăreia în fișierul liveries.cti. Acest nume va înlocui sintagma CTC-Texture din exemplul de mai sus.

```
#####  
Textur-Changes  
#####  
[CTC]  
Colorscheme  
Texture\Repaints_260  
0  
  
[CTCTexture]  
body_260  
caroserie_260_std.tga  
  
[CTCTexture]  
transparency  
geam_trans.tga  
  
[CTCTexture]  
wheels  
wheels.tga  
  
[CTCTexture]  
curtain  
perdea.tga  
  
[CTCTexture]  
seats  
scaun_260.tga
```

body_260 – caroserie

transparency – textura transparenței geamurilor; în situația realizării unui repaint care acoperă parțial sau total geamurile (precum mai jos, stanga), zona geamurilor acoperită de culoare pe textura caroseriei va trebui colorată în negru pe textura transparenței (mai jos, dreapta) și reglată opacitatea. În caz contrar, efectul nu va fi prezent.



wheels – roți

curtain – perdeaua cabinei

seats – scaunele din salon

3.3 Lista comenzilor [setvar]

blinker_type:

- 0 – semnalizatoare laterale cu soclu de cauciuc;
- 1 – semnalizatoare laterale fără soclu de cauciuc.

fleet_number_font - fontul pentru numărul de parc:

- 0 – original, în față și spate;
- 1 – vopsit la RK după specificul RATB al anilor 2000 (doar la seriile 1 și 2);
- 2 – vopsit la RK după specificul ITB al anilor 1980 (doar la seriile 1 și 2);
- 3 – tip UL70;
- 4 – original, doar în față;
- 5 – regăsite pe mașinile 140-144 (doar la seriile 1 și 2);
- 6 – fără număr de parc afișat.

Valoarea 5 este alocată în scriptul visual.osc numerelor de parc 140-144, dar poate fi apelată și prin [setvar]. În acest caz, nu se va mai ține cont de numărul de parc pentru afișarea acestui font.

fleet_number_extra – adaugă un al doilea număr de parc pe capota motorului:

- 0 – fără;
- 1 – negru;
- 2 – alb.

stair_lights_invisible:

- 0 – spoturile din scări sunt vizibile;
- 1 – spoturile din scări nu sunt vizibile.

vis_sigle:

- 0 – sigle "Rocar De Simon" în față și spate;
- 1 – sigle "Rocar" în față și spate;
- 2 – siglă "Rocar" doar în față;
- 3 – doar romburi din față.
- 4 – sigle "Rocar De Simon" în față și spate, fără "U412-260";
- 5 – siglele folosite pe mașina 150 după RK.

Valoarea 1 este alocată în visual.osc numerelor de parc 140, 142, 143, 145, 149, 150, 1000, 1002, 1007, 1008 și 1014, însă poate fi aleasă și prin [setvar]. În acest caz, simulatorul va afișa sigla respectivă indiferent de numărul de parc ales. Valorile 2, 3 și 4 pot fi alese numai cu [setvar].

emergency_lids:

- 0 – mânerul exterior de urgență are capacul de protecție original;
- 1 – mânerul exterior de urgență este acoperit cu placaj pus la RK și nu mai poate fi acționat;
- 2 – mânerul exterior de urgență este descoperit.

no_side_rollo
0 – jaluzeaua geamului lateral al șoferului este prezentă;
0 – jaluzeaua geamului lateral al șoferului nu este prezentă.

door_arm_covers
0 – măștile brațelor ușilor au inscripții;
1 – măștile brațelor ușilor nu au inscripții;
2 – măștile brațelor ușilor nu există.

interior_labels: 0 – cu inscripții în salon; 1 – fără inscripții în salon.

rar_plate
0 – nimic;
1 – placă RAR pe lateral-dreapta și pe spate cu număr de înmatriculare alocat
via textfield;
2 – idem 1, dar fără textfield;
3 – placă RAR pe lunetă cu număr de înmatriculare alocat via textfield;
4 – idem 3, dar fără textfield.

abs_asr_buttons
0 – nimic;
1 – două butoane în plus pe planșa de bord din stânga pentru ABS (fără funcție
în simulator) și respectiv anulare ASR.

door_lock_button
0 – butonul "Service" (vezi **31** pe planșa de bord frontală) blochează jumătatea
ușii 1;
1 – butonul "INT/EXT" dezactivează butoanele externe pentru uși, iar jumătatea
șoferului a ușii 1 se deschide din buton separat.

door_checklights
0 – martorii portocalii "USA" indică deschiderea ușilor, butoanele pentru uși (33-
35 pe bord) nu sunt iluminate;
1 – martorii portocalii "USA" indică ușa la care se dorește coborârea, iar
butoanele pentru uși (33-35 de pe bord) se aprind la deschiderea lor.

disabled_stationbrake
0 – autobuz dotat cu frână de staționare;
1 – autobuz fără frână de staționare.

Validator: 0 – nimic; 1 – validator UTI.
door_brushes: 0 – fărășe de uși italienești; 1 – fărășe de uși românești.
ticket_stamper: 0 – compotoare tip RATB; 1 – compotoare tip Cluj.

license_plate
0 – font pentru număr de înmatriculare vizibil (deci alocabil dinamic);
1 – font pentru număr de înmatriculare invizibil (deci inscripționarea se face din
textura de repaint).

3.4 Configurare via click

În plus față de elementele configurabile prin [setvar], alte câteva pot fi schimbate prin click direct în joc:

- prin click pe coloana de directie, sigla volanului poate fi schimbată din Rocar în AB;



- prin click pe poza de lângă consola de afișaj, cabina poate fi închisă complet sau deschisă – numai la primele două serii de U412-260.



3.5 Diferențe între exemplare

Anumite vehicule aveau mici particularități ce le deosebeau de restul. Acestea au fost reproduse în simulator în funcție de numărul de parc ales în meniul contextual. Vom trece în revistă cele mai importante / vizibile particularități.

- Pereții interiori de culoare negru / bleu (140 - 151; 1000 - 1017) versus crem / vernil (1018 - 1281);



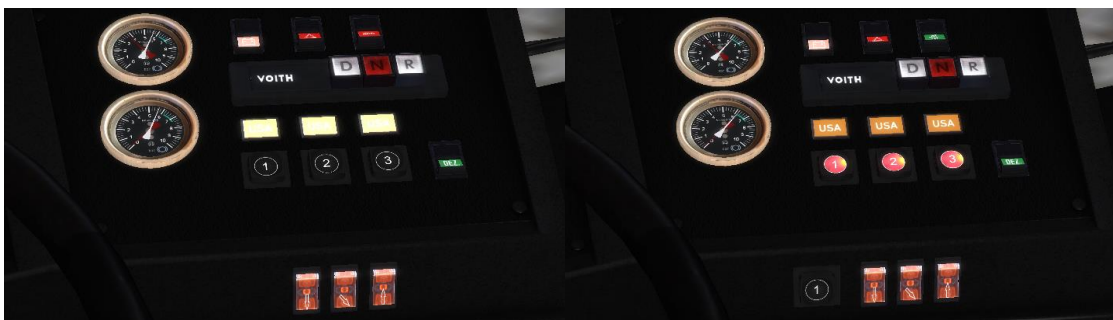
- Lămpi de gabarit frontale și posterioare dreptunghiulare / piramidale (140, 141, 149, 1007);



- Inscricțiuni interioare și măști la uși / măști la uși fără inscripții (150) / uși fără măști (1008, 1020)



- Buton „Service” pentru blocarea ușii șoferului și butoane simple de uși / buton „INT/EXT”, butoane de uși cu martor luminos incorporate și buton separat pentru ușa șoferului



- Scări rotunjite (seriile 1 și 2) / scări ascuțite (seria 3). Cu / fără spoturi în scări (setvar)



- Capotă mare (seria 1) / capotă mică (seriile 2 și 3)



- Robinet exterior presiune uşă acoperit / descoperit (RATUC) / astupat (1008)



- Planșa stângă de bord cu „tolbă” (seriile 1 și 2) / planșa stângă fără „tolbă” și trapă pentru acces la siguranțe (seria 3). Planșa stângă cu / fără sloturi extra pentru butoane (setvar)



- Trapă laterală (seriile 1 și 2) / lipsă trapă laterală (seria 3)



- Peretele cabinei vitrat (seriile 1 și 2) / peretele cabinei complet acoperit (seria 3)



- Spatele salonului cu (1044, 1047) / fără tapiserie neagră



- Geamuri glisante mici / mari (140-151, 1000 - 1016, 1041, 1046 - 1062, 1064 - 1075, 1099, 1107 - 1140, 1142, 1148, 1161, 1195, 1197 - 1202, 1204 - 1216, 1218 - 1220, 1248)



- Autobuze cu / fără frână de stație (150, 1008, 1020). **Atenție!** Autobuzele fără frână de stație permit operarea ușilor în orice moment. Șoferii trebuie să se asigure că nu operează ușile în timpul mersului.
- Fărașe românești / fărașe italienești

