



編成と使用デコーダー

261-1000+261-1000 (M) +261-1300 (T) +261-1000

MP3Ver4

工作部位 対象車種 261-1300



デコーダー等の配置



サウンドデーター

ブログに掲載 <http://pianorise.cocolog-nifty.com/>

エンジンの「シフトチェンジ」を重視しました。

欧州メーカーの完成品サウンドは、停止音こそ緻密ですが、走行音は重視していません。ICE 3にいたっては、走り出しの非同期音（インバーター）をひきずったまま、高速走行してしまうようです。

もちろん、レイアウト上で走らせてしまえば、走行音をじっくり鑑賞できる わけではありませんが・・・

運転操作

Ver4 では、動きとサウンドは連動しません。そこで、出発・加速・減速停止などシチュエーションに応じて、サウンドを予め用意し、そのサウンドに合わせて、模型を動かすこととしました。DCC の場合、加減速は CV によるプログラム制御が可能です。運転操作が煩雑になることは、ありません。

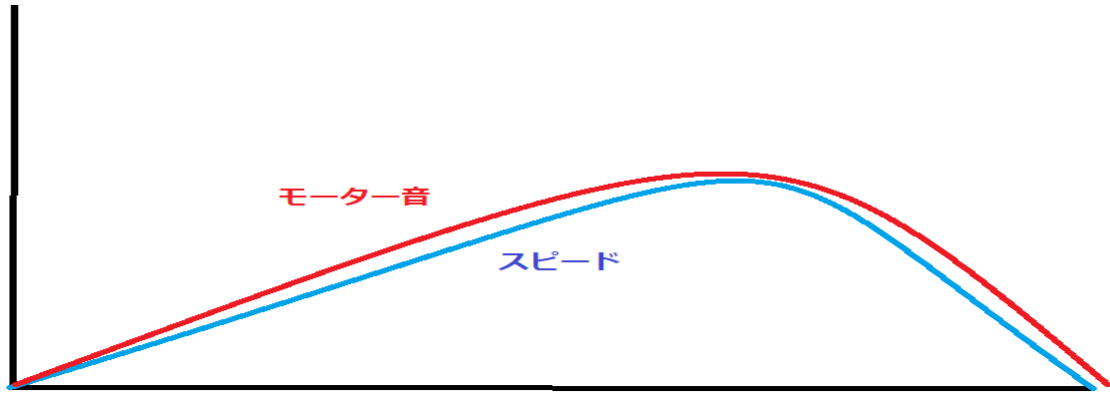
但し、舞台となるレイアウトは、ある程度の大きさを要します。

収録サウンド及び構内試運転（単純往復）の動画

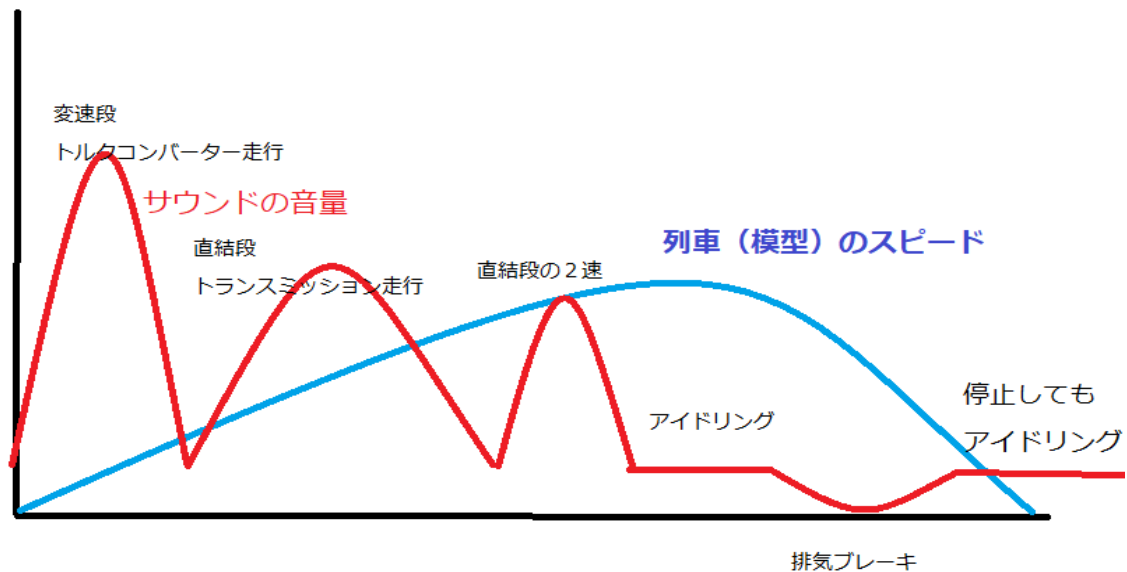
<http://pianorise.cocolog-nifty.com/> にて公開

ディーゼル車の サウンドとスピードの関係

電車の場合、サウンドとスピードは ほぼほぼ一致します。したがって、スピードピッチに連動させて、サウンド（走行音）を割り当てることができます。

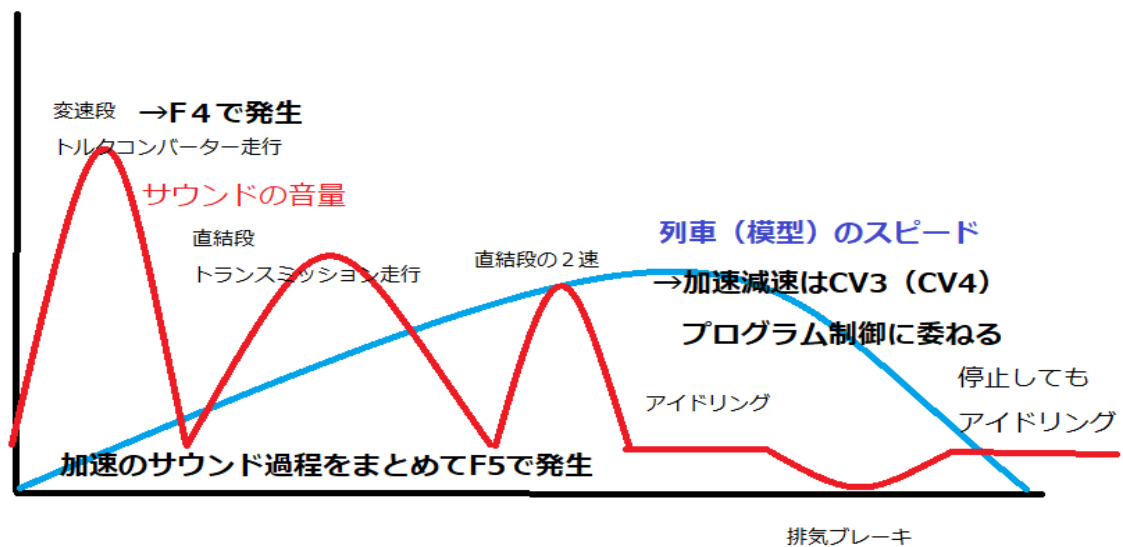


ディーゼル車では、走行音がスピードピッチに連動しません。



これに対処するには、スロットルをエンジン回転に見たてて、回転数に応じたサウンドを発生しつつ、同時に、回転数と継続時間から加速率とスピードを算定し、これを模型の速度調節に反映させる等・・・かなり複雑なプログラムが必要です。

そのようなことはやめて、サウンドはモデラー判断で、ファンクション押す。この方法は、1編成を運転し サウンド操作を重視するなら サウンドを自在に選べる点で 合理性があります。



但し この方法はプログラムには原始的で、また 多列車の自動運転にはなじみません。