

2020

TSW

TRAIN SIM WORLD®

BR CLASS 31



dovetail
GAMES





dovetail
GAMES

© 2019 Dovetail Games, un nom commercial de RailSimulator.com Limited (« DTG »).
« Dovetail Games », « Train Sim World » et « SimuGraph » sont des marques ou des
marques déposées de DTG. Unreal® Engine, © 1998-2019, Epic Games, Inc. Tous droits
réservés. Unreal® est une marque déposée d'Epic Games. Des portions de ce logiciel
utilisent la technologie SpeedTree® (© 2014 Interactive Data Visualization, Inc.).
SpeedTree® est une marque déposée d'Interactive Data Visualization, Inc. Tous droits
réservés. La permission d'utiliser le logo à double flèche a été accordée par le secrétaire
d'État aux Transports. Toutes les autres marques déposées ou sous droits d'auteur sont la
propriété de leurs propriétaires respectifs et sont utilisées ici avec permission. La copie,
l'adaptation, la location, la revente, l'utilisation en salle d'arcade, l'utilisation payante, la
diffusion, la transmission par câble, la projection publique, la distribution ou l'extraction non
autorisée du produit ou de toute marque déposée ou contenu sous copyright faisant partie
de ce produit sont interdites. Développé et publié par DTG.

La liste de tous les crédits est disponible dans le menu « Options » de TSW.

Sommaire

Catégorie	Page
Guide de démarrage rapide : BR Class 31	4
Vérifier le niveau de carburant et ravitailler la BR Class 31	6
Gérer le fret lourd à bord de la BR Class 31.....	7
Adapter la puissance	7
Mettre le train en mouvement	7
Ralentir et freiner	7
Section de référence	9
Référence de signalisation anglaise.....	9
Aspects principaux : feux de couleur	10
Signaux associés	11
Aspects principaux : Sémaphore (Principal).....	12
Réagir aux signaux d'aspects principaux	12
Aspects à distance/répétés	13
Signaux sémaphores d'aspect principal et à distance combinés	14
Identifier les types de signaux	14
Aspects des répéteurs à bande	15
Aspects des signaux de manœuvre	15
Aspects de position de sémaphore	16
Appel / Continuer à vue.....	16
Bifurcations et indicateurs de voie : feux de couleur.....	17
Bifurcations et indicateurs de voie : Sémaphore.....	19
Pancartes des chemins de fer.....	20
Vitesse maximale autorisée	20
Pancartes « Sifflet »	20
Pancartes roue libre et passage à niveau	21
Clavier français par défaut	22
Utiliser les caméras en jeu	23
Votre compte Dovetail Live	24
Guide de dépannage et aide	25



Guide de démarrage rapide : BR Class 31

1. Entrez dans la cabine n° 1 et positionnez l'interrupteur d'isolation de la batterie sur « Normal ».
2. Entrez dans l'autre cabine, celle située à l'autre bout du train, et effectuez les vérifications suivantes :
 - a. La clé principale doit être désactivée.
 - b. Le frein à main doit être desserré.
 - c. Le frein du conducteur est en position « Couper l'alimentation dans la cabine » et le tourillon de frein est enclenché.
 - d. L'inverseur doit être désactivé.
 - e. Le levier de changement de cabine (sur la cloison arrière) est positionné sur « Désactivé ».
 - f. Le levier d'isolation de l'AWS (sur la cloison arrière) est positionné sur « Isolé ».
 - g. Si vous conduisez une locomotive légère, allumez les feux arrière côté A et côté B.
 - h. Si la cabine arrière est la cabine n° 1, assurez-vous que l'interrupteur de sélection des freins est défini sur un mode adapté à votre train. Pour les locomotives légères, assurez-vous d'enclencher le mode « Frein à air - Passagers ». La vitesse à laquelle les freins sont appliqués et relâchés dépend des réglages du mode de freins. Pour les trains de marchandises/fret, les freins sont appliqués et relâchés un peu plus rapidement, afin de limiter les saccades des véhicules à l'arrière et ainsi les tensions excessives sur les attelages des véhicules.
 - i. Toutes les portes d'accès à la cabine ainsi que les fenêtres doivent être fermées, et les éclairages intérieurs éteints lorsque vous quittez la cabine.
3. Entrez dans la cabine avant (celle de conduite) et effectuez les vérifications suivantes :
 - a. La clé principale doit être activée.

- b. Le frein à main doit être serré.
 - c. L'indicateur de voie est activé.
4. Si la cabine avant est la cabine n° 1, assurez-vous que l'interrupteur de sélection des freins est défini sur un mode adapté à votre train.
5. Si vous voulez activer l'AWS :
 - a. Sur la cloison arrière, positionnez le levier d'isolation de l'AWS sur « Non isolé ».
 - b. Sur la cloison arrière, positionnez le levier de changement de cabine pour l'AWS sur « Activé ».
6. Si vous voulez activer le DSD (dispositif de veille automatique), procédez ainsi :
 - a. Entrez dans la cabine n° 2, trouvez l'interrupteur du disjoncteur du DSD (sur la cloison arrière) puis activez-le.
 - b. Le DSD fera retentir une alerte sonore, vous devrez alors relâcher la pédale (appuyez sur la touche Q pour confirmer le DSD).
7. Installez-vous dans le siège du conducteur (si vous le souhaitez, vous pouvez ajuster la hauteur du siège avant de vous asseoir).
8. Si vous avez activé l'AWS :
 - a. Le signal de l'AWS va s'enclencher. Appuyez sur le bouton de réinitialisation de l'AWS pour le réinitialiser.
 - b. L'AWS fera retentir une alerte sonore et vous devrez actionner l'interrupteur de réinitialisation de l'AWS (touche Q) lorsque vous approcherez d'un signal affichant un aspect d'arrêt (Avertissement avancé, Avertissement ou Arrêt ; consultez la section *Référence de signalisation anglaise*), ou lorsque la limitation de vitesse changera drastiquement.
9. Placez le frein du conducteur/du train sur la position « Serrage maximal ». Si le frein est positionné sur « Couper l'alimentation dans la cabine », vous devez lever le tourillon de frein afin de déplacer le manche.
10. Réglez l'inverseur sur la position « Moteur uniquement ».
11. Appuyez sur le bouton du démarrage moteur et attendez que la lumière d'arrêt du moteur s'éteigne.
12. Attendez que l'indicateur de panne s'éteigne, ce qui se produira une fois que les freins seront chargés.
13. Si besoin, allumez l'éclairage des instruments.
14. Lorsque vous serez prêt à avancer, positionnez l'inverseur sur « Marche avant ».
15. Placez le frein du conducteur/du train sur la position « En marche ».
16. Positionnez le manipulateur de traction sur le cran 1 jusqu'à ce que le véhicule avance, puis appliquez de la traction supplémentaire. Vous pouvez alors gérer la vitesse de la locomotive en utilisant le manipulateur de traction et le frein avec précaution. Le frein du conducteur/du train peut être utilisé quand un convoi approprié est attelé à la locomotive (astuce : vous pouvez également utiliser le frein direct à air/de la locomotive pour ajuster la vitesse du train en roue libre, mais il ne doit pas être utilisé pendant une longue période de temps ou lorsque la traction est appliquée). Si vous conduisez une locomotive haut-le-pied (à savoir sans véhicules à l'arrière), utilisez le frein de locomotive pour gérer votre vitesse.

Vérifier le niveau de carburant et ravitailler la BR Class 31

La BR Class 31 n'est pas équipée d'un manomètre du niveau de carburant. Il est donc impossible de voir le niveau de carburant actuel.



Pour ravitailler la locomotive, suivez les instructions suivantes :

1. Arrêtez la locomotive à un point de ravitaillement approprié.
2. Positionnez l'inverseur sur « Moteur uniquement ».
3. Positionnez le frein du conducteur sur « Neutre/Couper l'alimentation dans la cabine » et vérifiez que le tourillon de frein est enclenché.
4. Appuyez et maintenez l'interrupteur d'arrêt du moteur jusqu'à ce que le moteur s'arrête complètement.
5. Serrez le frein à main à fond.
6. Positionnez l'inverseur sur « Désactivé ».
7. Désactivez l'interrupteur principal.
8. Sortez par la porte la plus proche du point de ravitaillement.
9. Repérez et retirez le bouchon du réservoir (C) qui est situé vers la cabine arrière n° 2 (B) sur les flancs de la locomotive et entre le bogie arrière n° 2, la batterie centrale et les compartiments à carburant. L'arrière de la locomotive n° 1 est indiqué par la lettre A sur l'image ci-dessus.
10. Prenez la pompe à carburant sur le point de ravitaillement, puis insérez-la dans le réservoir.
11. Actionnez la commande du point de ravitaillement pour commencer à la ravitailler.
12. Retirez la pompe et replacez-la dans le réceptacle du point de ravitaillement.
13. Refermez le bouchon du réservoir.
14. La locomotive est désormais ravitaillée et prête à démarrer.

Gérer le fret lourd à bord de la BR Class 31

Adapter la puissance

Pour conduire un train lourd et le contrôler parfaitement, il est essentiel de bien gérer les commandes de la locomotive. Vous devez bien vous familiariser avec les commandes, l'ordre dans lequel il faut les activer, la puissance de la locomotive et ses performances de freinage. Vous devez également connaître les réactions que votre train aura selon certains facteurs environnementaux, comme en conditions humides, en montée ou en descente. Étudiez aussi l'itinéraire que doit emprunter le train, y compris les limites de vitesse autorisées, les signaux, les panneaux et les éventuels dangers. Enfin, connaître la longueur totale et le poids de votre convoi vous aidera à identifier la puissance de traction et de freinage à appliquer.

Mettre le train en mouvement

1. Commencez par relâcher le frein du train et attendez que le cylindre de frein atteigne 14,5 PSI (1 bar), puis positionnez le manipulateur de traction sur le cran 1.
2. Quand les freins commencent à se relâcher totalement, les attelages de la locomotive seront tendus. Si la locomotive n'avance pas, augmentez légèrement la position du manipulateur de traction jusqu'à ce que la locomotive commence à avancer lentement.
3. Une fois en mouvement, attendez que la vitesse atteigne 10 miles/h. Au-delà de 10 miles/h, actionnez le manipulateur de traction d'un geste franc, stable et précis jusqu'à atteindre la position centrale.
4. Surveillez les transitions de locomotive lors des fréquences de transition (un système complexe qui permet à la locomotive d'atteindre de grandes vitesses), car cela peut affecter le maniement de la locomotive.
5. Quand la vitesse de la locomotive augmente, veillez à appliquer de la traction de manière précise et singulière. Ne vous laissez pas tenter par un ajustement constant de la traction. Lorsque vous ajustez la traction, il faut toujours attendre que la stabilité du train s'ajuste à la nouvelle puissance avant de l'augmenter ou de la réduire. Maîtriser cet aspect demande beaucoup de pratique et d'expérience, mais vous vous habituerez à la locomotive, ses caractéristiques et son maniement.

Ralentir et freiner

1. Tout comme vous le feriez pour stopper un train transportant des passagers, le temps de freinage doit être anticipé correctement pour freiner avec douceur et stabilité. Cependant, dans le cas des trains de fret lourd, vous devez faire particulièrement attention au poids du convoi derrière vous, car il affecte significativement la distance d'arrêt. Vous devez donc décider de la distance à laquelle vous devez commencer à freiner. Réfléchir et agir à l'avance vous sera d'une grande aide. Mieux vaut freiner trop tôt que trop tard. Commencez toujours l'application des freins en appliquant une réduction de 14,5 PSI (1 bar) grâce au frein du conducteur. Remarque : La distance de freinage peut varier, elle dépendra de votre vitesse actuelle, du poids du convoi, de la raideur de la pente et de l'état des

rails. Vous devrez donc calculer la distance de freinage en prenant ces paramètres en compte. Il faut beaucoup de pratique pour maîtriser cet aspect.

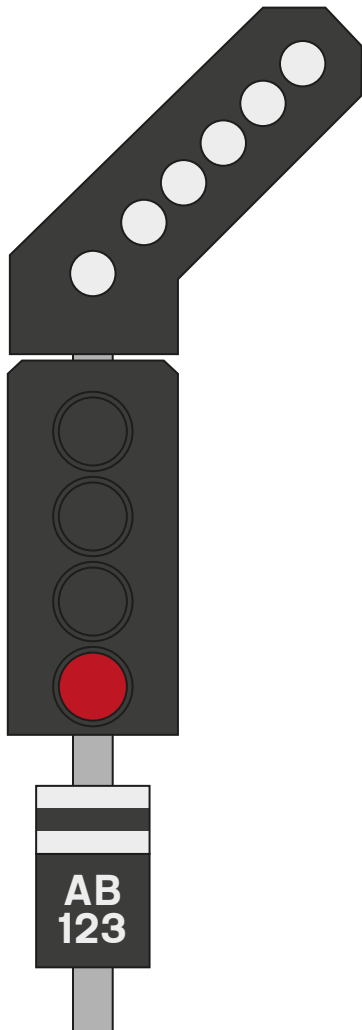
2. L'objectif est d'appliquer une pression de freinage suffisante une fois, et de l'ajuster lorsque vous apercevez le point d'arrêt souhaité. De manière générale, vous ne devriez pas rouler à plus de 25 miles/h lorsque vous êtes à moins de 457 mètres du point d'arrêt. Évitez de trop jouer¹ avec le manche du frein du conducteur, car cela pourrait diminuer vos réserves d'air et provoquer des saccades au niveau du convoi.
3. Réglez le frein du conducteur pour atteindre les 29 PSI (2 bars).
4. Quand vous ralentissez en dessous des 7 miles/h, réglez de frein du conducteur pour diminuer la pression de freinage et atteindre les 14,5 PSI (1 bar), en prévision de l'arrêt. Cela permettra aux roues de se bloquer et de se verrouiller, le train va cahoter.
5. Une fois le train complètement arrêté, placez le frein du conducteur sur la position « Serrage complet » pour le sécuriser.

¹ Actionner le manche d'avant en arrière

Section de référence

Référence de signalisation anglaise

En Angleterre, les signaux de signalisation de couleur sont composés d'un ou plusieurs composants physiques ou modules formant les avertissements de base du conducteur concernant l'état de l'itinéraire à venir. Ces composants sont :



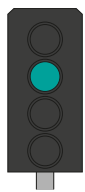
◀ Indicateur de bifurcation (également appelé « plume »)

◀ Aspect principal (cet exemple montre un type à quatre aspects)

◀ Plaque d'identification de type de signal

◀ Plaque d'identification de signal

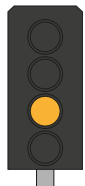
Aspects principaux : feux de couleur



◀ **Voie libre** : continuez vers le prochain bloc.



◀ **Avertissement avancé** : continuez vers le prochain bloc. Attendez-vous à ce que le prochain signal soit un avertissement.

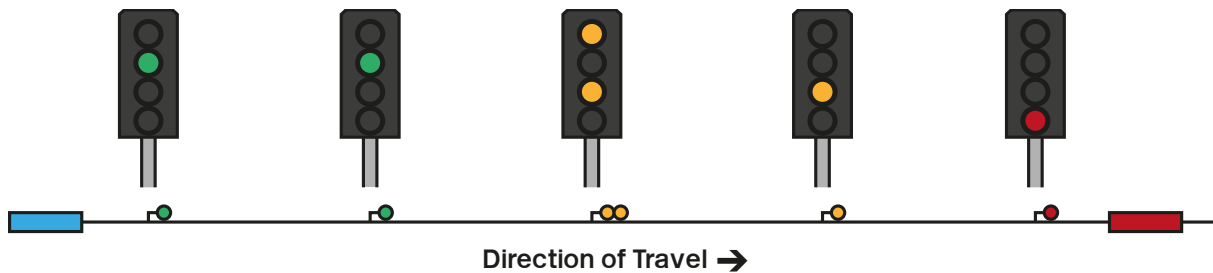


◀ **Avertissement** : continuez vers le prochain bloc. Attendez-vous à ce que le prochain signal soit un arrêt.



◀ **Arrêt** : vous ne devez pas franchir ce signal, car le prochain bloc est occupé.

Les exemples ci-dessus indiquent les aspects propres aux blocs de signalisation à quatre aspects. Pour les blocs de signalisation à trois aspects, ces signaux ne peuvent pas afficher l'Avertissement avancé, mais ils peuvent afficher les trois autres. Pour les blocs de signalisation à deux aspects, ceux-ci ne peuvent afficher que les aspects Voie libre et Arrêt (à l'exception des signaux d'aspects fixes ou à distance). La séquence des aspects affichés passe de gauche à droite, comme indiqué sur l'exemple ci-dessous :



Dans le diagramme ci-dessus, si vous êtes le train bleu, les cinq signaux qui vous séparent du train rouge suivent la séquence indiquée dans cet exemple. Ils forment également une barrière de protection entre vous et le train rouge. L'espace vide entre chaque signal s'appelle un bloc. Sans rentrer dans les détails, il y a quatre blocs vides entre vous et le train devant vous. La distance qui vous sépare du train que vous suivez est importante car elle permet à votre train, qui circule à la vitesse autorisée sur la ligne, de pouvoir s'arrêter complètement.

Pour un système de signalisation à trois aspects, le nombre de blocs est réduit à trois. Cela signifie que la distance de freinage qui vous sépare du train devant vous est plus réduite, car les signaux à trois aspects ne peuvent pas afficher l'aspect Avertissement avancé. Vous pouvez donc en conclure que plus un signal affiche d'aspects principaux, plus la distance qui vous sépare du train devant vous sera élevée, et plus la distance de freinage sera grande.

Généralement, les signaux à quatre aspects sont utilisés lorsque la vitesse de ligne est supérieure à 100 miles/h (161 km/h). Cependant il est possible que des protections supplémentaires soient nécessaires dans certains cas, malgré une faible vitesse de ligne.

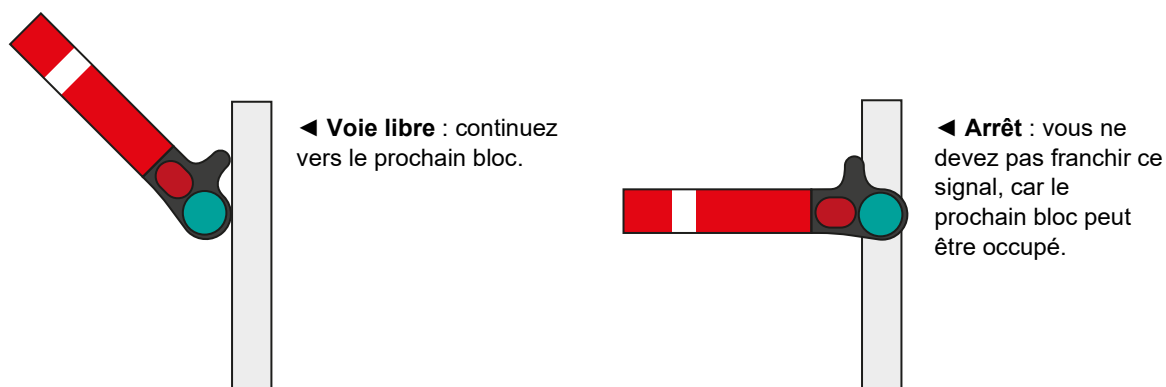
Par exemple, dans le cas d'une bifurcation précédée d'une section en descente raide, qui nécessite une plus grande distance de freinage pour trains plus lourds.

De plus, chaque arrêt de tampon (comme à la fin des voies de service ou des gares terminus) est considéré comme un signal d'arrêt. Par conséquent, les signaux en amont de la ligne affichent les aspects adéquats.

Signaux associés

Les signaux associés sont des versions plus petites des signaux d'aspects principaux, qui permettent de mieux voir le signal à courte et à longue distance. Un signal associé répète les mêmes signaux que l'aspect principal, et il est toujours du même type (feux de couleurs et sémaphores) que le signal principal.

Aspects principaux : Sémaphore (Principal)



Les exemples ci-dessus indiquent les aspects appropriés des signaux à quadrant supérieur (QS). Par exemple, le bras de signal lève le quadrant supérieur sous forme d'arche pour indiquer son aspect Voie libre. Les signaux à cadran inférieur (CI) peuvent être baissés, mais la signification des différents types est identique. Pour un aspect Voie libre, vous devez considérer toute indication qu'il se trouve à 45°, et pour un aspect Arrêt, en position horizontale. Notez que ces signaux ne peuvent essentiellement afficher que deux aspects. Vous devez donc prendre cela en considération en manœuvrant votre vitesse et votre freinage.

Réagir aux signaux d'aspects principaux

Voie libre

Continuez à la vitesse maximale autorisée pour votre train ou pour l'itinéraire défini. Si le train est équipé de l'AWS, un son de cloche ou de sifflet retentira quand vous franchirez l'aimant, à l'approche du signal.

Avertissement avancé

Pour les trains plus légers qui disposent d'un bon système de freinage, vous pouvez continuer à la vitesse maximale autorisée et vous préparer pour le prochain signal, qui sera sans doute celui d'avertissement. Si vous êtes dans un train plus lourd, que vous voyagez à une vitesse égale ou légèrement inférieure à 125 miles/h (201 km/h) ou que vous descendez une pente raide, vous devez commencer à freiner dès que vous apercevez l'aspect. Appliquez une réduction de 14,5 PSI (1 bar) à l'aide du frein du conducteur ou du train. Si le train est équipé de l'AWS, un avertisseur sonore ou un son de sifflet retentira quand vous franchirez l'aimant, et vous devez confirmer.

Avertissement

Dès que le signal est en vue, tous les trains doivent freiner. Si votre vitesse est trop élevée et que vous ne pensez pas être en mesure de pouvoir vous arrêter avant le prochain signal, augmentez votre effort de freinage à 29 PSI (2 bars) pour réduire davantage votre vitesse. Le but est de réduire votre vitesse jusqu'à atteindre 25 miles/h, bien avant le signal d'arrêt. Si le train est équipé de l'AWS, un avertisseur sonore ou un son de sifflet retentira quand vous franchirez l'aimant, et vous devez confirmer.

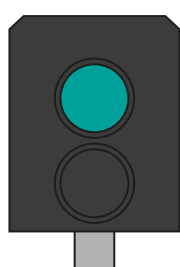
Arrêt

À ce signal, tous les trains doivent s'arrêter. Si le train est équipé de l'AWS, un avertisseur sonore ou un son de sifflet retentira quand vous franchirez l'aimant, et vous devez confirmer.

Il est important d'arrêter votre train aussi près que possible du signal, tout en vous assurant de pouvoir lire l'aspect affiché en toute sécurité depuis votre siège. Ne vous arrêtez pas si près que vous devez ajuster votre position de conduite afin de pouvoir lire l'aspect du signal. À l'inverse, assurez-vous de ne pas vous arrêter si loin que vous devrez couvrir une distance prolongée avant de passer le signal. Cela peut entraîner un blocage visuel du bloc de signalement avec l'arrière du train et impacter la circulation des trains derrière vous.

Une fois le train arrêté, une bonne habitude à prendre consiste à pousser le frein du conducteur ou du train en position « Serrage maximal » afin de sécuriser le train.

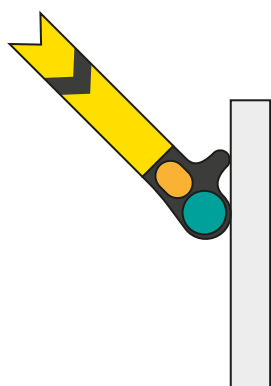
Aspects à distance/répétés



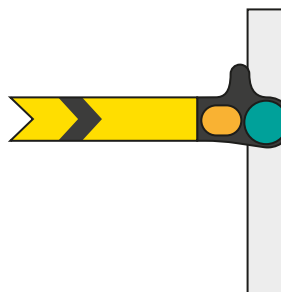
◀ **Avancez** : le prochain signal affiche l'aspect voie libre.



◀ **Avertissement** : attendez-vous à ce que le prochain signal soit un aspect d'arrêt.



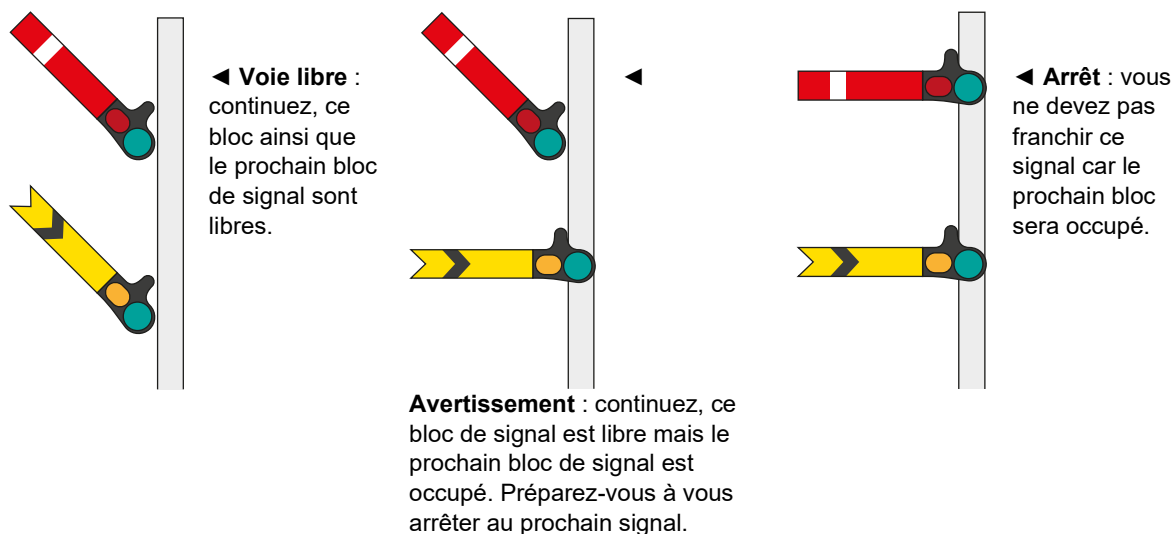
◀ **Avancez** : le prochain signal affiche l'aspect voie libre.



◀ **Avertissement** : attendez-vous à ce que le prochain signal soit un aspect d'arrêt.

Les signaux avancés, aussi connus sous le nom de signaux répétés, ont principalement pour but de fournir un avertissement concernant l'aspect affiché au prochain signal de bloc (le signal auquel il est lié). Vous n'êtes pas obligé de faire quoi que ce soit à l'approche des signaux avancés, mais ils peuvent vous permettre de prévoir une distance de freinage supplémentaire si vous conduisez un train lourd ou rapide.

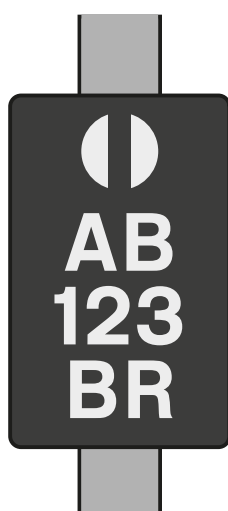
Signaux sémaphores d'aspect principal et à distance combinés



Identifier les types de signaux

La plupart des couleurs des signaux portent des plaques d'identification qui permettent aux conducteurs de comprendre les indications du signal affiché. Savoir lire les plaques d'identification peut vous permettre de déterminer les instructions ou les explications de chaque type de signal.

Généralement, les plaques d'identification sont fixées au poteau qui porte la tête du signal d'aspect principal. Cependant, en raison de son placement ou de problèmes d'autorisation, si les signaux doivent être placés au sol dans les gares par exemple, la plaque d'identification doit être fixée en haut du signal. La plaque d'identification peut être divisée en trois sections :

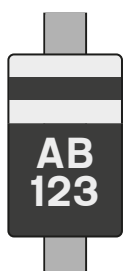


- ◀ La partie supérieure de la plaque d'identification affiche un code qui informe le conducteur sur le type de signal déployé. Dans cet exemple, il s'agit d'un répétiteur à bande à trois aspects.
- ◀ Les caractères alphanumériques **AB 123** représentent le code de zone du signal et le numéro de signal de cette zone.
- ◀ Les caractères de suffixe offrent des informations supplémentaires sur le type de signal déployé. Dans le cas présent, les lettres BR indiquent un répétiteur à bande. (« Banner Repeater »).

Voici quelques plaques d'identification courantes supplémentaires :



◀ Les signaux qui ne portent aucun type d'identification sont appelés « Signaux contrôlés ». Cela signifie qu'ils sont contrôlés directement par un signaleur ou un contrôleur.



◀ La bande noire horizontale signifie qu'il s'agit d'un signal automatique dont l'aspect est basé sur le passage des trains, et non pas par un signaleur.



◀ La mention « SEMI » indique que ce signal est semi-automatique et peut être contrôlé par un signaleur si nécessaire.



◀ Cet exemple diffère légèrement des répéteurs à bande ci-dessus. Le cercle plein et le suffixe « BR » signifient qu'il s'agit d'un répéteur à bande à

deux aspects.

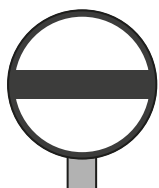


◀ Le triangle blanc indique qu'il s'agit d'un signal avancé et peut être affiché avec ou sans le triangle ou le suffixe « R » (répéteur), mais jamais les deux.

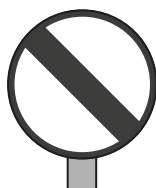


◀ Le suffixe « CA » indique qu'il s'agit d'un signal associé.

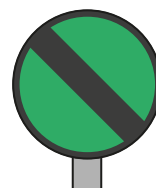
Aspects des répéteurs à bande



◀ **Avertissement** : attendez-vous à ce que le prochain signal soit un aspect d'arrêt.



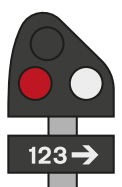
◀ **Avancez** : le prochain signal affiche un aspect de voie libre ou un avertissement.



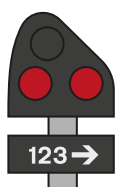
◀ **Voie libre** : le prochain signal affiche un aspect voie libre.

Les répéteurs à bande doivent être traités de la même manière que les signaux à distance ou signaux répéteurs. Ces signaux sont souvent utilisés là où la visibilité du signal principal est réduite ou obstruée.

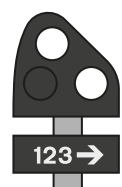
Aspects des signaux de manœuvre



◀ **Arrêt** : la portion de ligne à venir peut être obstruée, ne franchissez pas ce signal sans autorisation.



◀ **Arrêt** : la portion de ligne à venir peut être obstruée, ne franchissez pas ce signal sans autorisation.



◀ **Avancez avec prudence** en direction du prochain train, signal ou tampon d'arrêt, et préparez-vous à vous arrêter avant tout obstacle.

Aspects de position de sémaphore



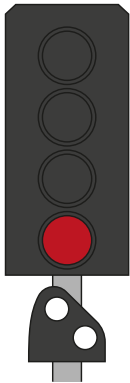
◀ **Arrêt** : la portion de ligne à venir peut être obstruée, ne franchissez pas ce signal.



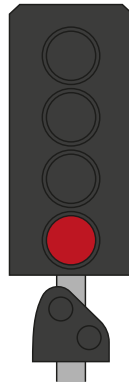
◀ **Avancez** avec prudence en direction du prochain train, signal ou arrêt de tampon, et préparez-vous à vous arrêter avant tout obstacle.

Appel / Continuer à vue

Si le signal de manœuvre est placé sous un signal d'aspect principal, il se peut qu'aucune indication ne soit fournie, car ces indicateurs sont incapables d'afficher un aspect rouge d'arrêt de la même manière que d'autres types de signaux de manœuvre (ci-dessus). Si cet indicateur est éteint, vous devez toujours respecter l'aspect principal. Généralement, le signal de manœuvre situé sous le signal principal s'allume si l'autorisation de circuler est accordée lorsque l'aspect principal n'est pas en mesure de fournir une indication autre que l'arrêt (par exemple, si la suite de la ligne est occupée durant l'attelage des véhicules dans une gare ou une voie de service). Pour ces signaux, vous devez considérer le signal comme une seule indication, même s'il peut y avoir plusieurs aspects affichés :

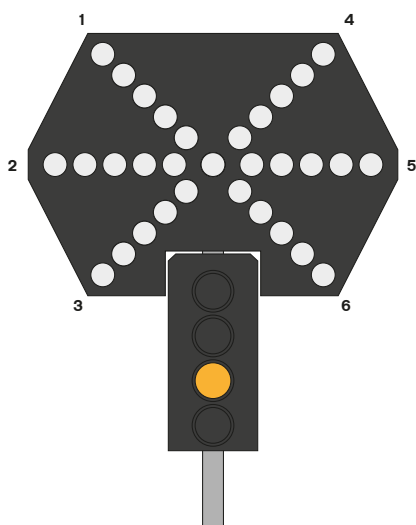


◀ **Avancez avec prudence** en direction du prochain train, signal ou tampon d'arrêt, et préparez-vous à vous arrêter avant tout obstacle.



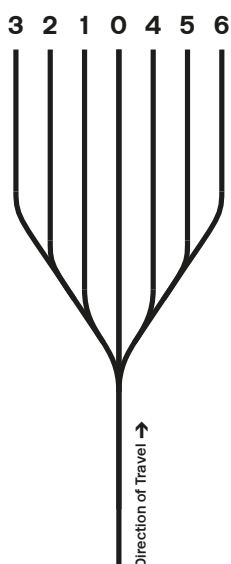
◀ **Arrêt** : vous ne devez pas franchir ce signal car le prochain bloc est occupé.

Bifurcations et indicateurs de voie : feux de couleur

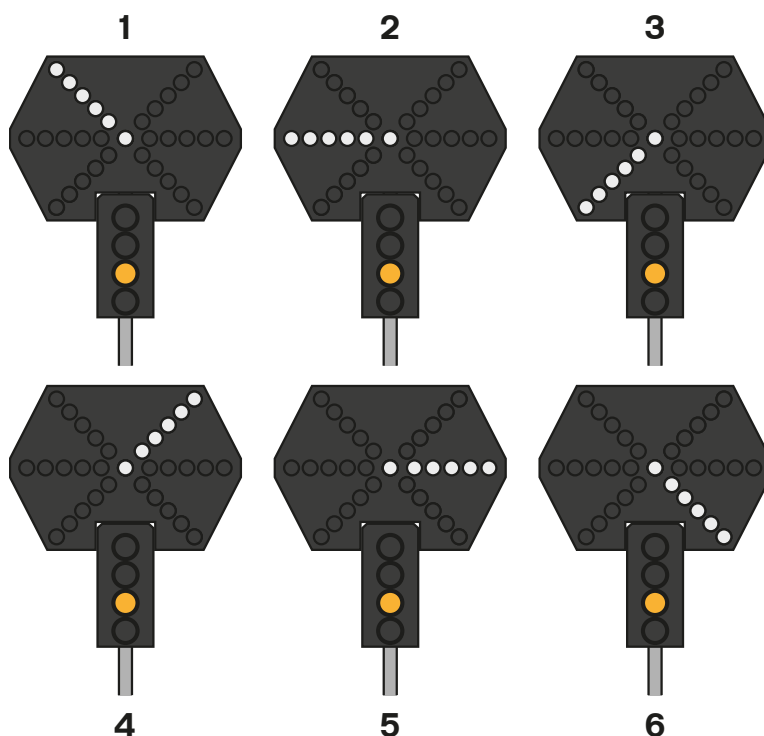


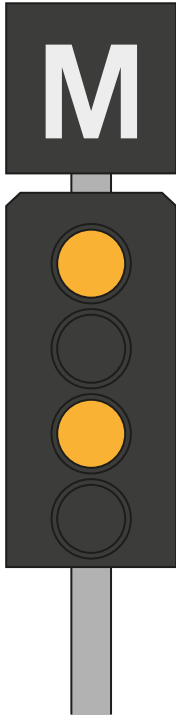
◀ L'indicateur de bifurcation peut afficher jusqu'à 7 indications pour chacun des itinéraires possibles. Les instructions fournies par cet indicateur ne sont pas faciles à comprendre, car les itinéraires 2 et 5 semblent suggérer que vous prendrez un virage serré à gauche et à droite ; les itinéraires 3 et 6 indiquent que vous feriez un demi-tour, chose impossible pour un train !

Au lieu de prendre ces indicateurs au pied de la lettre, vous devez les considérer comme une sorte de code : chacun des itinéraires, allant de 1 à 6, ont une signification différente, comme le montre l'image ci-dessous.



◀ Généralement, l'itinéraire direct (0) ne serait pas affiché sur l'indicateur de bifurcation, et seul l'aspect principal serait affiché. Si l'itinéraire actif est sur la première voie déviée (1), l'indicateur de cet itinéraire s'allume pour former une ligne diagonale en haut à gauche. Chacune des voies est toujours formée d'une seule ligne blanche pour indiquer l'itinéraire établi :

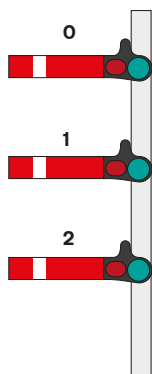




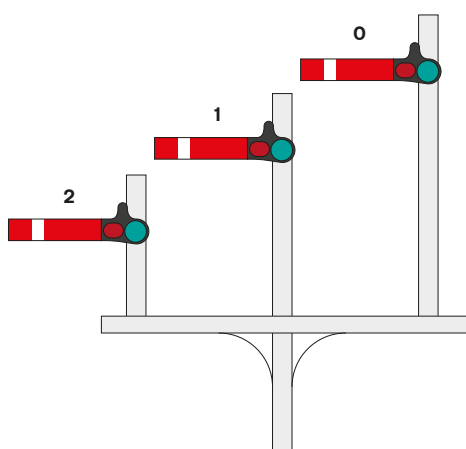
◀ L'indicateur d'itinéraire de type théâtre fonctionne de la même manière qu'un indicateur de bifurcation, mais il fournit une notification d'itinéraire avec des caractères alphanumériques. Dans cet exemple, le « M » (« Main ») indique qu'il s'agit généralement de la voie principale ou que votre train est dirigé sur la voie principale. D'autres indications possibles sont fournies ci-dessous :

#	Les numéros se rapportent généralement aux numéros de quais ou de voies de service.
M	Cet indicateur se rapporte généralement à la ligne principale (« Main Line »), il peut aussi comprendre DM (« Down Main ») et UM (« Up Main »).
R	Cet indicateur se rapporte généralement à la voie d'évitement (« Relief Line »), une voie qui longe ou se rapproche des lignes principales et offre une capacité supplémentaire. Il peut également être utilisé en combinaison.
G	Cet indicateur se rapporte généralement à la ligne de marchandises (« Goods Line »), une voie qui longe ou se rapproche des lignes principales et qui est utilisée exclusivement par les trains de fret. Il peut également être utilisé en combinaison.
A	Tous les caractères alphabétiques peuvent être affichés et se rapportent généralement à une gare, une ville ou une zone de l'itinéraire. Par exemple, l'indicateur « S » peut signifier un itinéraire vers Swindon, ou il peut indiquer un itinéraire de ligne lente (« Slow Line »). Bien connaître ces indications durant l'itinéraire est essentiel car diverses indications signifient également diverses significations.
S	Cet indicateur se rapporte généralement aux lignes lentes (« Slow Line »), une ligne dont la limitation de vitesse permanente est inférieure à celle des lignes principales. Il peut également être utilisé en combinaison.
F	Cet indicateur se rapporte généralement aux lignes rapides (« Fast Line »), une ligne dont la limitation de vitesse permanente est supérieure à celle des lignes principales. Il peut également être utilisé en combinaison.
X	Cet indicateur se rapporte généralement à un itinéraire qui nécessite une marche arrière, comme pour accéder à un point de déchargement de marchandises dans une voie de service. Il peut également être utilisé en combinaison.

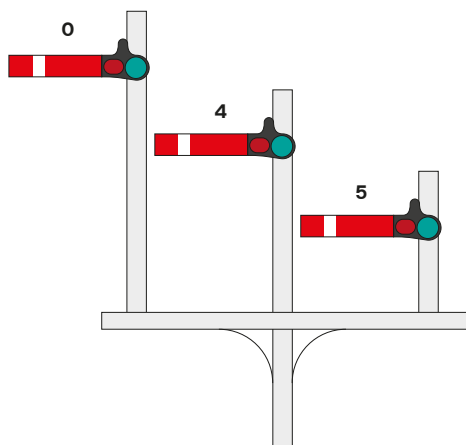
Bifurcations et indicateurs de voie : Sémaphore



◀ Contrairement aux feux lumineux de bifurcation, le signal sémaphore utilise un style en cascade, ou « échelonné », pour faciliter la compréhension. Le signal le plus haut se rapporte à la voie directe (ou la voie principale), et les signaux les plus bas se rapportent aux voies déviées, comme indiqué sur le diagramme précédent.



◀ Pour les voies 4 et 5, un signal à échelons en miroir est utilisé pour faciliter la compréhension.



◀ Les signaux sémaphores de bifurcation peuvent aussi être « empilés ». Ils peuvent être interprétés exactement de la même manière que le style « échelonné ».

Pancartes des chemins de fer

Vitesse maximale autorisée



◀ Le style moderne de pancarte de vitesse maximale autorisée qui, dans ce cas, exige que vous ne dépassiez pas 25 miles/h (40 km/h).



◀ Les pancartes peuvent aussi être superposées pour afficher les limites différentielles. La limite du bas représente toujours la limite supérieure et s'applique aux trains de passagers, aux trains de courrier/colis et aux locomotives légères. Tous les autres trains

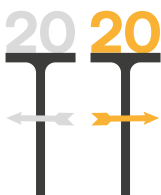
doivent respecter la limite du haut.



◀ Le « panneau Morpeth » informe le conducteur que la vitesse maximale autorisée diminuera devant. Vous devez commencer à ralentir pour atteindre cette vitesse avant d'atteindre la nouvelle limitation.



◀ Le panneau Morpeth peut aussi inclure des avertissements sur les limitations de vitesse différentielles.



◀ L'ancien modèle « découpé » de pancarte de vitesse maximale autorisée, qu'on peut trouver en blanc ou en jaune, et qui doit être interprété exactement de la même manière que les pancartes modernes.

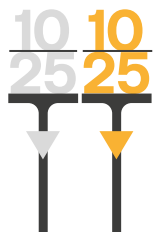


◀ Les pancartes découpées suivent la même convention que leurs homologues modernes.



◀ Les pancartes découpées ne sont pas très faciles à lire, mais peuvent aussi indiquer des réductions de vitesse similaires. Cependant, ils étaient peu utilisés, et vous ne devriez pas vous fier aux indications de cette pancarte, mais plutôt à votre

connaissance de l'itinéraire pour respecter ces limitations de vitesse.



◀ Cela s'applique également aux pancartes découpées.

◀ Toutes les pancartes relatives aux limitations de vitesse peuvent aussi comprendre une flèche qui indique à quelle ligne la pancarte s'applique.

Pancartes « Sifflet »



◀ La variante moderne de la pancarte sifflet, qui indique que le conducteur doit activer l'avertisseur sonore une seule fois entre 7 h 30 et 23 h 30. À certains endroits, en particulier aux passages à niveau, il sera nécessaire d'utiliser un avertisseur sonore à deux tons.

Entre 23 h 30 et 7 h 30, vous devrez faire preuve de discrétion dans leur utilisation de l'avertisseur sonore et utiliser une tonalité basse, sauf pour avertir les



◀ Les pancartes découpées suivent des règles similaires, mais leur type peut varier et il peut être un simple panneau comprenant le mot « Whistle » (sifflet). Le conducteur doit appuyer sur l'avertisseur sonore ou le sifflet de manière prolongée afin

d'être entendu clairement. Pour ces deux pancartes, ainsi que pour les pancartes modernes, vous devriez toujours confirmer que ceux qui se trouvent sur le chemin de fer devant vous ont vu et ont entendu

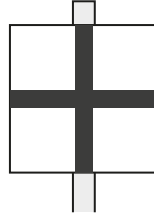
autres usagers de la voie ferrée de votre approche : dans ce cas, vous pouvez utiliser une tonalité forte.

votre approche. En cas de doute, vous devez appuyer plusieurs fois sur l'avertisseur sonore ou le sifflet de manière prolongée.

Pancartes roue libre et passage à niveau



◀ La pancarte roue libre indique que le conducteur peut passer en roue libre (se déplacer sans utiliser d'énergie) jusqu'à atteindre un point d'arrêt ou une réduction de vitesse importante au-delà de la pancarte.



◀ La pancarte d'avertissement de passage à niveau signifie qu'il existe un passage à niveau automatique/ouvert surveillé localement, ou un passage à niveau ouvert devant. Sur les passages à niveau équipés de barrières, un signal peut parfois être utilisé pour informer le conducteur que les barrières du passage à niveau sont fermées avec un seul feu blanc. Le feu restera allumé si les barrières sont levées/ouvertes, et il commencera à clignoter si elles sont abaissées/fermées.





Clavier français par défaut

Nom	Clavier	
	Augmenter / Appuyer	Diminuer
Manipulateur de traction	Q	D
Frein de train	'	;
Frein direct à air	[]
Freinage position neutre (sur la Class 101 uniquement)	/	
Vitesse	Ctrl + A	Ctrl + D
Inverseur	W	S
Phares avant	H	Maj + H
Feux de gabarit	K	
Avertisseur sonore ton haut	Espace	
Clé principale	Ctrl + W	
Réinitialisation de l'AWS	A	
Éclairage en cabine	L	Maj + L
Éclairage des instruments	I	Maj + L
Frein à main	<	Maj + <
Frein d'urgence	Retour arrière	
Essuie-glaces	V	Maj + V
Dés/activer l'AWS	Maj + Entrée	
Dés/activer le DSD	Ctrl + Entrée	
Dételer	Ctrl + Maj + C	
Lampe torche (en marchant)	L	

Astuce : les commandes listées ci-dessus peuvent être personnalisées dans les paramètres du jeu.

Utiliser les caméras en jeu

Train Sim World vous propose plusieurs caméras que vous pouvez contrôler, voici un aperçu des caméras et quelques exemples d'utilisation :

	Caméra à la première personne ou caméra de la cabine Utilisez cette caméra pour conduire la locomotive, utiliser les interrupteurs et gérer toutes vos commandes en cabine. Vous pouvez également utiliser le bouton droit de la souris pour relâcher le curseur. Cliquez à nouveau sur le bouton droit de la souris pour revenir aux commandes de la caméra.
	Caméra poursuite Votre caméra pourra tourner autour d'un axe ayant pour centre votre véhicule. Utilisez CTRL et la flèche droite ou gauche pour passer d'un véhicule à l'autre, ou appuyez encore sur la touche 2 pour aller à l'avant ou à l'arrière du convoi.
	Caméra flottante Une caméra vous permet de regarder librement dans toutes les directions lorsque vous occupez un véhicule. Cette caméra est utile pour s'occuper des attelages et des aiguillages. Appuyez une fois pour voir l'avant de votre rame et une nouvelle fois pour voir l'arrière. Déplacez la caméra en utilisant des flèches.
	Caméra libre Déplacez-vous librement et sans limites grâce à cette caméra. Utilisez cette caméra pour circuler sur les triages animés, changer les aiguillages ou positionnez-la pour obtenir la capture d'écran parfaite.

Lorsque vous êtes dans un mode de caméra, vous pouvez utiliser les touches directionnelles pour la déplacer tout en utilisant la souris pour changer votre angle de vue :

	Déplace la caméra vers l'avant.
	Déplace la caméra vers l'arrière.
	Déplace la caméra vers la gauche.
	Déplace la caméra vers la droite.

Votre compte Dovetail Live

Les forums Dovetail sont une mine d'informations pour tout ce qui a trait à Train Simulator et à Train Sim World. Nous disposons d'une communauté toujours grandissante de fans de trains venant des quatre coins du monde, qu'ils soient des vétérans ou bien de nouveaux venus dans le monde de la simulation ferroviaire. Si ce n'est pas déjà fait, pourquoi ne pas créer un compte dès à présent pour rejoindre la communauté ? Nous n'attendons plus que vous !

Plus d'informations à l'adresse suivante : <https://forums.dovetailgames.com>

Dovetail Live est une plateforme en ligne qui permet aux joueurs d'interagir avec les produits Dovetail et entre eux, dans un environnement spécifiquement conçu pour les amateurs de simulation. Dovetail Live va évoluer afin de devenir un aspect central de Train Sim World®, en enrichissant l'expérience du joueur de nombreuses façons. Dovetail Live offrira des récompenses, créera une communauté de joueurs passionnés et aidera chacun d'eux à trouver le bon contenu afin de produire une expérience parfaite et personnalisée.

L'inscription à Dovetail Live est absolument facultative. Cependant, les utilisateurs qui s'enregistreront recevront des avantages exclusifs dans le futur.

Plus d'informations à l'adresse suivante : <https://live.dovetailgames.com>

Guide de dépannage et aide

J'ai des soucis lors du téléchargement du client Steam, comment les contacter ?

Vous pouvez contacter le support client de Steam en créant un ticket de service client à support.steampowered.com/newticket.php. Il faudra créer un compte sur le site afin de pouvoir créer un ticket (votre compte Steam ne fonctionnera pas sur cette page), cela vous permettra de suivre l'évolution de votre ticket et de communiquer avec les techniciens.

Comment installer les programmes additionnels dont le jeu pourrait avoir besoin ?

Train Sim World a besoin de certains programmes secondaires pour fonctionner correctement. Ce sont des programmes standards comme DirectX, qui sont déjà installés sur la plupart des ordinateurs mis à jour. Vous pouvez trouver ces programmes ici : Disque local (C:) > Program Files (x86) > Steam > SteamApps > common > TSW > _CommonRedist

Comment changer la langue de TSW ?

Cette simple procédure vous permettra de jouer à Train Sim World en anglais, français, allemand, espagnol, russe et chinois simplifié. Pour changer la langue de Train Sim World, ouvrez Steam en double-cliquant sur l'icône de votre bureau, accédez à vos jeux depuis la Bibliothèque et faites un clic droit sur Train Sim World, cliquez sur Propriétés et allez sélectionner la langue de votre choix dans l'onglet Langue.

Comment puis-je réinitialiser les paramètres de la taille de l'écran ?

Il est possible de changer les paramètres de la taille de l'écran pour Train Sim World depuis le jeu. Pour cela, allez dans le menu des paramètres, puis dans l'onglet d'affichage.

Pour toute question supplémentaire, visitez notre base de connaissances à l'adresse suivante : <https://dovetailgames.kayako.com>