

2020

# TSW

TRAIN SIM WORLD®

EAST COASTWAY



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. L'autorisation d'utiliser la marque déposée Southern nous a été accordée par Transport for London. 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

<b>Catégorie</b>	<b>Page</b>
Introduction à l'East Coastway .....	4
Carte de l'itinéraire East Coastway et emplacements clés .....	5
Introduction à la BR Class 377/4 .....	6
Guide de démarrage rapide : BR Class 377/4 .....	6
S'arrêter en gare à bord de la BR Class 377/4 .....	8
Contrôle des portes pour voyageurs .....	8
Activation des systèmes de protection Conducteur/Train .....	9
Introduction à la BR Class 66 .....	10
Guide de démarrage rapide : BR Class 66 .....	11
Vérifier le niveau de carburant et ravitailler la BR Class 66 .....	13
Gérer le fret lourd à bord de la BR Class 66 .....	14
Section de référence .....	16
Systèmes de sécurité : Automatic Warning System (AWS) .....	16
Référence de signalisation anglaise .....	17
Pancartes des chemins de fer .....	27
Vitesse maximale autorisée .....	27
Clavier français par défaut .....	29
Utiliser les caméras en jeu .....	30
Votre compte Dovetail Live .....	31
Guide de dépannage et aide .....	32



## Introduction à l'East Coastway

Brighton, aujourd'hui célèbre station balnéaire, a fait construire sa gare centrale entre 1839 et 1840 en prévision de l'arrivée du nouveau chemin de fer entre London et Brighton. Son vaste toit à double verrière abrite de nombreux quais et marque le début des vacances d'été pour beaucoup de voyageurs. Avec l'ouverture de la ligne complète jusqu'à Brighton, elle est devenue la première station balnéaire à être desservie par voie ferrée.

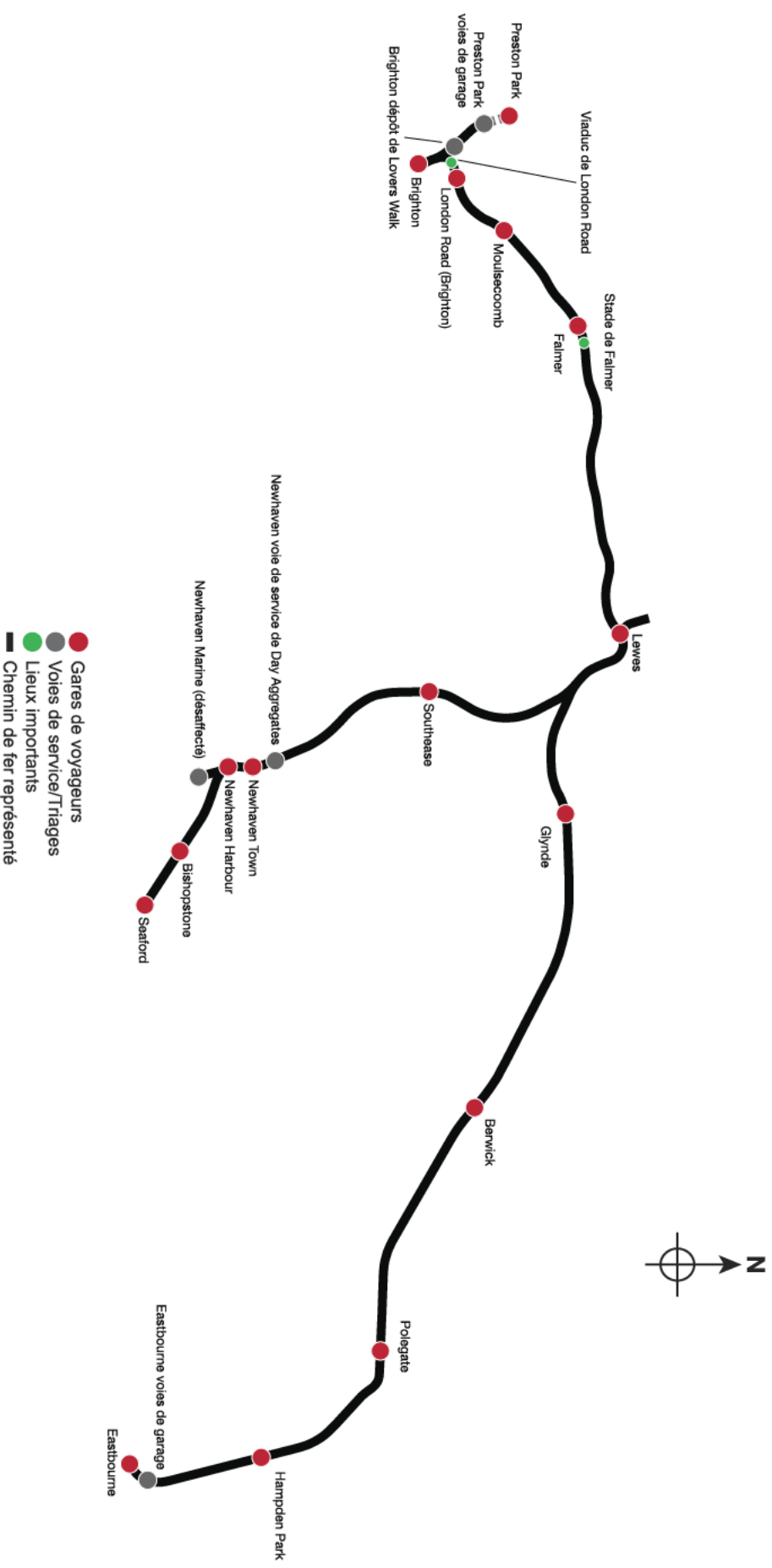
Sa popularité grandissante donnait la volonté de prolonger les lignes de chemin de fer le long de la côte sud. Le Brighton, Lewes and Hastings Railway a été mis en place en 1844 dans le but créer une ligne à l'est de la gare de Brighton. Lewes, la première destination de la ligne, fut atteinte deux ans plus tard. L'élément le plus remarquable de la ligne était un impressionnant viaduc au-dessus de la vallée adjacente à Brighton, qui est encore là aujourd'hui et offre une vue spectaculaire sur la ville côtière.

Le chemin de fer fut bientôt prolongé via Polegate, où une gare et un triangle ferroviaire furent construits pour desservir Eastbourne. Une branche de la ligne principale fut également construite et reliée à Lewes pour que les services en provenance de London puissent contourner le rebroussement à Brighton. À mesure que tous ces changements se produisirent, des stations comme Lewes et Eastbourne durent être reconstruites, réimplantées et agrandies pour finalement devenir celles qu'on connaît aujourd'hui.

Une autre branche serait construite juste au-delà de Lewes et descendrait jusqu'à Seaford. Cette branche fut ouverte en 1864 et desservait le port de Newhaven, où des ferrys assurent des navettes à destination et en provenance de Dieppe, en France. Newhaven est connu des amateurs de trains pour sa gare maritime, qui a passé des années en piteux état tout en recevant occasionnellement le « train fantôme », jusqu'à être officiellement fermée pour être transformée en voie d'agrégats.

Aujourd'hui, les services sur l'East Coastway sont exploités par Southern, avec 6 trains par heure entre Brighton et Lewes, dont 2 qui s'y terminent, 2 autres se dirigeant vers Seaford, et les 2 derniers se rendant à Eastbourne. En outre, les services au départ de London rejoignent la ligne de Lewes, ce qui augmente le trafic entre cette ville et Eastbourne.

# Carte de l'itinéraire East Coastway et emplacements clés





## Introduction à la BR Class 377/4

Le British Rail Class 377 fait partie de la famille Electrostar, qui est elle-même le type de train le plus courant au Royaume-Uni depuis sa privatisation, avec plus de 480 rames produites. La classe 377 a été commandée pour remplacer le matériel vieillissant du réseau Southern, et la majeure partie de la flotte se présente sous la forme de la Class 377/4, qui est une légère évolution de l'Electrostar avec des phares améliorés. Au total, 74 Class 377/4 ont été construits entre 2004 et 2005, et ils circulent sur le troisième réseau ferroviaire de Southern comprenant l'East Coastway.

## Guide de démarrage rapide : BR Class 377/4

1. Entrez dans la cabine de conduite avant (la cabine depuis laquelle vous conduirez) et appuyez sur le bouton Aux. activé.
2. Entrez dans l'autre cabine, celle située à l'autre bout du train, et effectuez les vérifications suivantes :
  - a. La clé principale est sortie.
  - b. Le manipulateur de traction/freinage est dans la position de l'étape 3.
  - c. L'interrupteur de direction doit être désactivé.
  - d. Le panneau d'interrupteurs d'isolation des systèmes de sécurité (du côté de l'accompagnateur) est réglé sur ISO pour les éléments suivants :
    - i. AWS
    - ii. DSD
    - iii. Vigilance
    - iv. DRA
  - e. Le panneau d'interrupteurs d'isolation des systèmes de sécurité est réglé sur Normal pour les éléments suivants :
    - i. Traction antidémarrage

- ii. Communication passager
  - iii. Alimentation du frein d'urgence
  - iv. MITRAC
- f. Activez les feux arrière et assurez-vous qu'aucun phare avant n'est allumé. Vérifier que les feux arrière fonctionnent correctement.
- g. 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. L'interrupteur de direction est réglé sur la position « Neutre ».
  - c. Le manipulateur de traction/freinage est dans la position de l'étape 3.
- 4. Si vous voulez activer l'AWS :
  - a. Sur le panneau d'interrupteurs d'isolation des systèmes de sécurité (du côté de l'accompagnateur), basculez l'AWS sur Normal
- 5. Si vous voulez activer le DSD :
  - a. Sur le panneau d'interrupteurs d'isolation des systèmes de sécurité (du côté de l'accompagnateur), basculez le DSD et Vigilance du conducteur sur Normal
- 6. Si vous voulez activer le DRA :
  - a. Sur le panneau d'interrupteurs d'isolation des systèmes de sécurité (du côté de l'accompagnateur), basculez le DRA sur Normal
- 7. Asseyez-vous sur le siège du conducteur.
- 8. Réglez l'interrupteur de direction sur la position « Marche avant ».
- 9. 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.
- 10. Si besoin, allumez l'éclairage des instruments.
- 11. Positionnez le manipulateur de traction/freinage sur la position de l'étape 1 jusqu'à ce que vous avanciez, puis appliquez une traction supplémentaire. Vous pouvez alors gérer la vitesse du train en utilisant le manipulateur de traction/freinage avec précaution.

## S'arrêter en gare à bord de la BR Class 377/4

1. À l'approche d'une gare, vous devez toujours adapter votre vitesse. Le temps de freinage doit être anticipé correctement pour freiner avec douceur et stabilité. Il faut donc le prévoir. Commencez à environ 1 mile (1,61 km) de la station en positionnant le manipulateur de traction/freinage sur l'étape 2. 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.
2. L'objectif est d'appliquer une pression de freinage suffisante une fois, et de l'ajuster une fois que vous atteignez le bout de quai. De manière générale, vous ne devriez pas rouler à plus de 25 miles/h (40 km/h) suivant la longueur du quai. Si le quai est court, vous ne devriez pas rouler à plus de 15 miles/h (24 km/h) lorsque vous arrivez près de ce dernier. Évitez de trop jouer avec le manche du manipulateur de traction/freinage.
3. Quand vous ralentissez en dessous des 7 miles/h (11 km/h), réglez le manipulateur de traction/freinage comme sur l'étape 1 pour diminuer la pression de freinage en prévision de l'arrêt. Cela permettra aux roues de se bloquer et de se verrouiller, le train va cahoter.
4. Une fois le train complètement arrêté, placez le manipulateur de traction/freinage sur la position de l'étape 3 pour le sécuriser.

## Contrôle des portes pour voyageurs

Dans Train Sim World, vous pouvez contrôler l'ouverture et la fermeture des portes des passagers de chaque côté et de manière indépendante, soit à gauche, soit à droite. Une méthode simple de commande des portes a été implémentée sur les trains inclus. Appuyez simplement sur « Tab » pour faire apparaître le menu et sélectionnez de quel côté du train vous souhaitez verrouiller/déverrouiller les portes.

Dans la BR Class 377/4, vous pouvez également interagir directement avec les portes des voitures des voyageurs via les commandes des portes adéquates dans la cabine du conducteur. Suivez les instructions ci-dessous :

1. Lors d'un arrêt en gare, vérifiez de quel côté du train se trouve le quai.
2. Placez le manipulateur de traction/freinage sur la position de l'étape 3 pour sécuriser le train.
3. En situation réelle, le garde ou le conducteur appuierait simultanément sur les boutons d'ouverture des portes et celui pour toutes les débloquent. Cependant, dans Train Sim World, nous avons simplifié le processus et vous pouvez soit appuyer sur le bouton d'ouverture des portes, ou celui pour tout débloquent afin d'ouvrir les portes des voitures des voyageurs. Appuyez sur le bouton d'ouverture des portes correspondant au côté du train que vous avez noté à l'étape 1.
4. Une fois les portes ouvertes et que le DRA est activé, cliquez sur le bouton DRA pour vous souvenir que les portes sont ouvertes.



5. Notez que les voyants d'enclenchement du verrouillage des portes s'éteignent pour vous prévenir que l'enclenchement de contrôle est désormais désactivé et que le système vous empêchera d'appliquer la traction.
6. Une fois l'embarquement terminé, appuyez sur bouton d'enclenchement du verrouillage des portes pour fermer les portes. Une fois toutes les portes fermées, le voyant d'enclenchement du verrouillage des portes s'allumera pour vous prévenir que le système d'enclenchement de contrôle est prêt et que les commandes sont accessibles.
7. Si un signal vous autorise à avancer, vous pouvez maintenant cliquer sur le bouton DRA et commencer à appliquer de la traction.

## **Activation des systèmes de protection Conducteur/Train**

Par défaut, tous les trains partent avec tous les systèmes de protection conducteur/train désactivés. Vous pouvez les activer en suivant le Guide de démarrage rapide ou les instructions ci-dessous :

Tous les systèmes disponibles peuvent être activés à partir du panneau d'interrupteurs d'isolation du système de sécurité situé du côté de la fenêtre de l'accompagnateur de la cabine de conduite. Il suffit de déplacer l'interrupteur approprié de ISO à Normal.

Le BR Class 377/4 EMU est équipé des systèmes AWS, TPWS, DRA et DSD. En standard, le TPWS et l'AWS sont combinés et il n'y a qu'un seul interrupteur. Toutefois, le TPWS est doté d'une fonction d'isolation séparée conçue pour les mouvements de manœuvres/dépôt. Vous trouverez cet interrupteur d'isolation temporaire sous le tableau des interrupteurs d'isolation des systèmes de sécurité.

Notez également que le DSD dispose d'un interrupteur de veille automatique que vous pouvez utiliser pour bloquer temporairement les alertes DSD pendant les manœuvres ou l'attelage.



## Introduction à la BR Class 66

En 1996, la privatisation de la British Rail affecta les opérations de fret. Les divisions qui étaient auparavant groupées comme Mainline Freight, Load-Haul et Trans-Rail ont dû être vendues à des acheteurs privés. Wisconsin Central Transportation Systems a choisi d'acheter la majorité des divisions en une seule fois, englobant ainsi 93 % des opérations de fret du Royaume-Uni. Après avis du public, la nouvelle compagnie de fret (FOC) a été nommée English Welsh & Scottish.

Naturellement, en prenant la responsabilité d'une si grande partie des opérations, la EWS a aussi hérité de nombreuses locomotives. Selon la compagnie, la plupart d'entre elles se faisaient vieilles et coûtaient cher car elles devaient être réparées régulièrement. La EWS cherchait à introduire une nouvelle locomotive de fret au Royaume-Uni, une locomotive qui serait plus puissante, plus fiable et moins chère à entretenir. Le design retenu pour constituer la base de cette nouvelle flotte était celui d'une locomotive déjà en service : la Class 59.

Electro-Motive Division (EMD) a conçu la Class 59 en 1980 pour être une locomotive dérivée de la SD40-2 compatible avec les rails britanniques. Malgré le fait que seulement une petite quantité d'entre elles a été produite, les entreprises privées qui les détenaient étaient impressionnées par ses performances. EWS approcha EMD pour commander une nouvelle flotte, et EMD leur a proposé une version actualisée de la Class 59 : même caisse, mais différente locomotive, avec des moteurs à traction différents et l'ajout de bogies autodirecteurs pour réduire l'usure.

EWS fut impressionnée et commanda 250 locomotives construites à London (Ontario), au Canada. Au départ, la nouvelle flotte devait recevoir l'immatriculation TOPS de la BR

Class 61, mais elle a été changée pour Class 66 plus tard. La première Class 66 débarqua sur le sol britannique en juin 1998 et les livraisons s'enchaînèrent jusqu'en décembre 2001.

Cette acquisition fut un succès, EWS possédait la majorité du marché de fret et l'on pouvait voir les nouvelles locomotives circuler presque partout, en tant que trains de déblayage, de conteneurs, mais aussi pour des missions d'agrégat et autres travaux d'ingénierie. Aux yeux de nombreux passionnés, la Class 66 est principalement responsable du retrait d'un nombre incalculable de locomotives construites au Royaume-Uni, elle a donc été surnommée « The Red Death » (« La mort rouge »). Cependant, avec le temps, l'opinion générale s'est adoucie et on lui donna un autre surnom « Shed », qui veut dire « cabane » en anglais, à cause de son toit évocateur. Toutefois, la fiabilité et la versatilité de la Class 66 ont été des éléments clés pour être compétitive sur le marché du fret.

Freightliner, GB Railfreight et Direct Rail Services ont aussi commandé massivement des Class 66 entre 1998 et 2015. À cette date, les autorités de régulations des émissions polluantes suspendirent rigoureusement les commandes de cette Class. La dernière locomotive (la 66 779) a été livrée en février 2016 et nommée « Evening Star » (« l'Étoile du soir »), habillée d'une livrée verte BR en signe de nostalgie. Au total, 455 locomotives Class 66 ont été livrées au Royaume-Uni ces 19 dernières années, ce qui est une véritable prouesse dans le monde des opérations de fret outre-Manche.

La flotte de Class 66 de la EWS a bien sûr été aperçue pour la première fois arborant les couleurs EWS rouge et jaune avec le logo stylisé « Beasties » représentant les têtes d'un lion (symbole de l'Angleterre), d'un dragon (pour le Pays de Galle) et d'un cerf (pour l'Écosse). En 2007, Deutsche Bahn a racheté EWS et a pris le contrôle de toutes ses opérations.

## **Guide de démarrage rapide : BR Class 66**

1. Entrez dans la cabine à l'avant du train
2. La clé principale de la Class 66 est en fait un levier d'inverseur, elle peut être insérée ou retirée uniquement lorsque le manche est sur la position neutre. Pour insérer la clé principale, cliquez sur la commande de l'inverseur (la partie dans laquelle le levier est inséré).
3. La commande de frein de la Class 66 est proportionnelle. Cela signifie que vous serrez et desserrez le frein en ajoutant ou en retirant de l'air dans le système. Déplacer le levier du frein automatique vers l'avant augmente l'air dans le système, ce qui augmente la force du frein. Le déplacer vers l'arrière libère l'air du système de frein et réduit ainsi sa force. Appuyez et maintenez la commande du frein automatique vers l'avant jusqu'à ce que l'aiguille de conduite générale indique 3,4 bars.
4. Si le frein à main est serré, l'indicateur Dowty situé sur le pupitre vous l'indiquera. Pour relâcher le frein à main, appuyez sur le bouton.
5. Appuyez sur le bouton de démarrage moteur pour démarrer le moteur.
6. Le train démarre avec tous les systèmes de sécurité désactivés. Pour les activer, repérez les commandes dans le cabinet le plus à droite situé derrière le siège du conducteur. Le train est pourvu de l'Automatic Warning System (AWS), du Train

Protection and Warning System (TPWS) et du Driver Vigilance Device (DVD). Les commandes appropriées seront ainsi activées à l'activation du système.

7. Étant donné que les systèmes AWS et TPWS sont intégrés, activer l'AWS mettra aussi en route le TPWS. L'autotest débutera et vous devrez confirmer l'alerte pour continuer. Appuyez sur la touche « Q » du clavier pour la confirmer.
8. L'activation du système DVD déclenchera une alerte par intermittence que vous devrez confirmer avec la touche Q du clavier. Si vous ne réagissez pas assez rapidement, le train entamera une mesure de freinage d'urgence.
9. Paramétrez vos phares avant dans le bon mode : « Jour » la journée entre 8 et 20 heures, et « Nuit » du crépuscule au matin, de 20 à 8 heures ou lorsqu'il est nécessaire d'améliorer la visibilité pour les usagers du rail et la signalisation sur le bord de la voie.
10. Vérifiez que toutes les portes de la cabine sont fermées, y compris celle de la cabine arrière.
11. Pour déplacer votre train, mettez simplement l'inverseur en position « Marche avant » et desserrez le frein en plaçant le frein automatique en position arrière jusqu'à ce que l'aiguille de conduite générale atteigne 5 bar. Positionnez le manipulateur de traction sur le cran 1. Une fois le train en mouvement, vous pouvez sélectionner n'importe quel autre cran, en vous assurant de ne pas dépasser la vitesse maximale autorisée.

## Vérifier le niveau de carburant et ravitailler la BR Class 66

Une jauge de carburant (1) est située à l'intérieur et à l'extérieur de la locomotive, tout comme le bouchon du réservoir de carburant (2). Voir l'image ci-dessous.



Pour ravitailler la locomotive, suivez les instructions suivantes :

1. Arrêtez la locomotive au point de ravitaillement approprié.
2. Positionnez l'inverseur sur « Désactivé » et retirez le levier.
3. Déplacez le levier de frein proportionnel (PBL) pour augmenter la pression de freinage au-dessus de 4 bars (58 PSI) afin de sécuriser le train.
4. Serrez le frein à main à fond.
5. Sortez par la porte la plus proche du point de ravitaillement.
6. Repérez et retirez le bouchon du réservoir situé au milieu d'un des côtés des réservoirs de carburant de la locomotive.
7. Prenez la pompe à carburant sur le point de ravitaillement, puis insérez-la dans le réservoir.
8. Retournez au point de ravitaillement et activez la commande pour lancer le ravitaillement.
9. Observez la jauge de carburant et attendez que les réservoirs se remplissent entièrement.
10. Retirez la pompe et replacez-la dans le réceptacle du point de ravitaillement.
11. Refermez le bouchon du réservoir.

La locomotive est désormais ravitaillée.

# Gérer le fret lourd à bord de la BR Class 66

## 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 vous familiariser avec les commandes, l'ordre dans lequel il faut les activer, la puissance de la locomotive et les freins. Vous devez également connaître les réactions que votre train aura selon certains facteurs environnementaux, comme en conditions humides, en montée ou en descente. Étudier l'itinéraire que doit emprunter le train, y compris les limites de vitesse autorisées, les signaux, les panneaux et les éventuels dangers vous sera également d'un grand secours. 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 avec le levier de frein proportionnel (PBL) et attendez que le cylindre de frein atteigne 1 bar (14.5 PSI), puis positionnez le manipulateur de traction sur « Activé ».
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 (16 km/h). Une fois au-dessus de 10 miles/h, positionnez la commande du manipulateur de traction sur le cran 5.
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. Tant que la vitesse de la locomotive augmente, 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 1 bar (14.5 PSI) grâce au

PBL. 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 (40 km/h) lorsque vous êtes à moins de 457 mètres du point d'arrêt.
3. Réglez le PBL pour atteindre les 2 bars (29 PSI).
4. Quand vous ralentissez en dessous des 7 miles/h (11 km/h), réglez le PBL pour diminuer la pression de freinage et atteindre 1 bar (14.5 PSI), 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 PBL au-dessus de 4 bars (58 PSI) pour le sécuriser.

## Section de référence

### Systèmes de sécurité : Automatic Warning System (AWS)

L'AWS (« Automatic Warning System ») est utilisé pour fournir des indications en cabine sur l'état de la ligne. Des alarmes retentiront en cabine lorsque vous approcherez d'un aspect autre que vert, à l'approche d'un danger quelconque ou d'une diversion, afin que le système s'assure que le conducteur soit bien conscient de la situation.

#### Comment l'utiliser ?

Lorsque vous vous approchez d'un signal, vous apercevrez rampe jaune située dans l'écartement des rails (1 435 mm entre les rails), c'est un aimant AWS.

Si le signal en approche a un aspect vert, alors l'aimant sera alimenté et un son de cloche ou de sifflet retentira en cabine, et vous n'aurez plus rien à faire.

Si le signal en approche n'a pas un aspect vert, alors l'aimant sera alimenté et une alarme retentira dans la cabine. Vous devrez le confirmer en appuyant sur le bouton de réinitialisation de l'AWS pendant quelques secondes, sinon les freins de train se serreront.

À noter : Contrairement à d'autres systèmes européens, les limitations de vitesses ne sont pas enregistrées sur ce système. Il tient de la responsabilité du conducteur de ne pas dépasser un signal à l'aspect rouge et l'AWS fournira un rappel répété au conducteur pour le tenir informé de la situation sur la ligne.

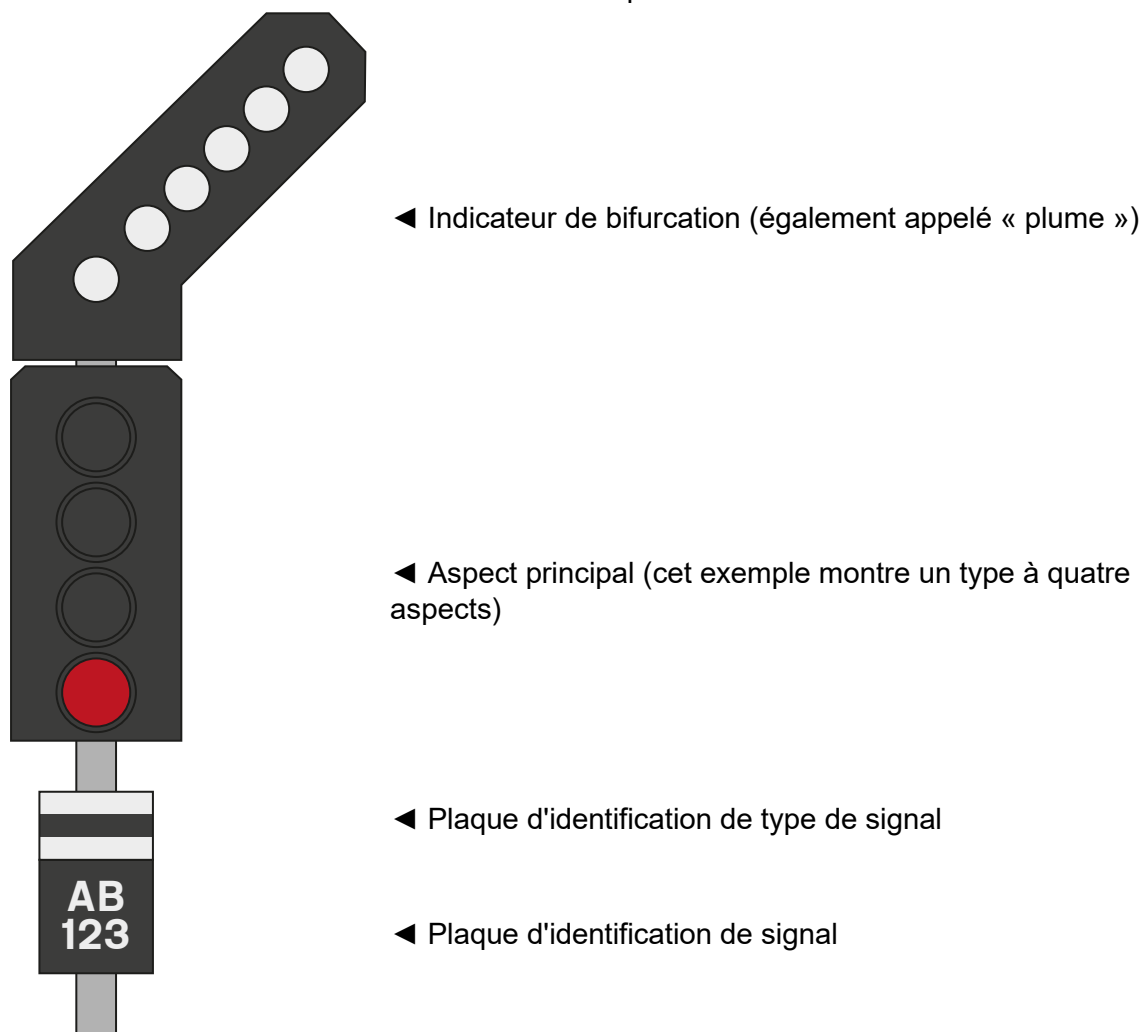
Il existe aussi des aimants AWS fixes alimentés en permanence qui actionneront toujours l'alarme en cabine, souvent dû au fait qu'ils informent d'un danger à venir sur la ligne. Certains aimants AWS ne peuvent s'actionner que si le train circule dans une direction précise.

En d'autres termes, si l'alarme s'enclenche, confirmez-la, essayez de comprendre pourquoi elle s'est enclenchée, puis réagissez en conséquence.

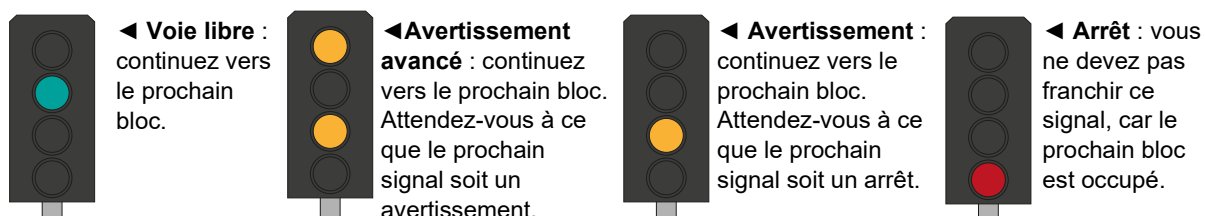


## Référence de signalisation anglaise

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 :

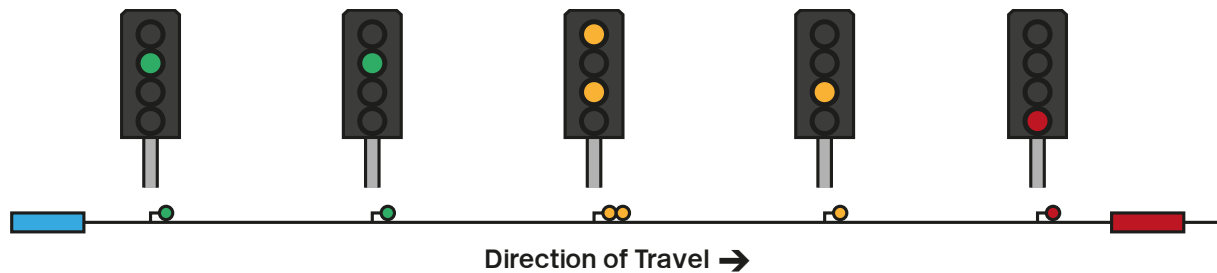


## Aspects principaux : feux de couleur



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.

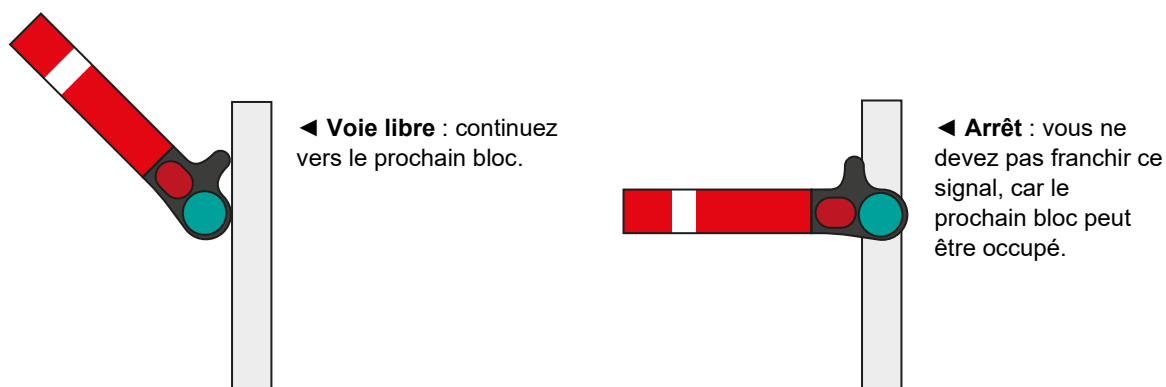
Généralement, les signaux à quatre aspects sont utilisés lorsque la vitesse de ligne est supérieure à 100 miles/h (161 km/h). Cependant il est possible que des protections supplémentaires soient nécessaires dans certains cas, malgré une faible vitesse de ligne. Par exemple, dans le cas d'une bifurcation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

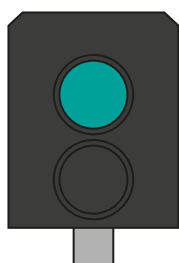
## Arrêt

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, que vous devez confirmer.

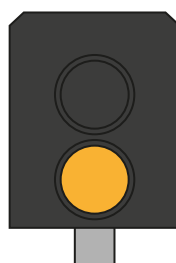
Il est important d'arrêter votre train aussi près que possible du signal, tout en vous assurant de pouvoir lire l'aspect affiché en toute sécurité depuis votre siège. Ne vous arrêtez pas trop près du signal afin d'éviter de devoir ajuster votre position de conduite pour le lire. À l'inverse, assurez-vous de ne pas vous arrêter trop loin du signal afin d'éviter de devoir rattraper cette distance pour le franchir. 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.

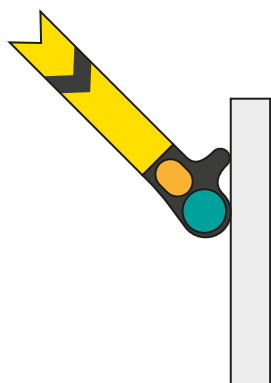
## Aspects à distance/répétés



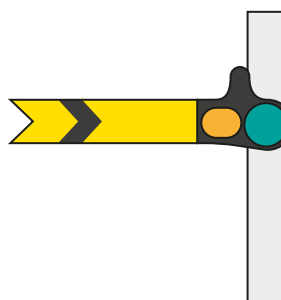
◀ **Avancez** : le prochain signal affiche l'aspect voie libre.



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



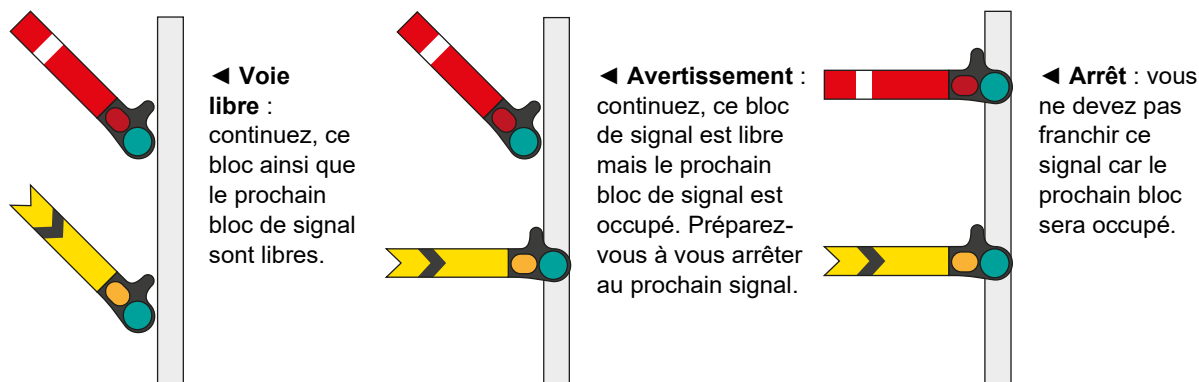
◀ **Avancez** : le prochain signal affiche l'aspect voie libre.



◀ **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.

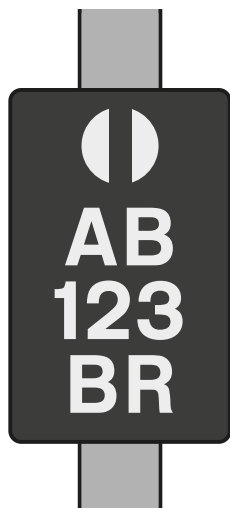
## Signaux sémaphores d'aspect principal et à distance combinés



## 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.

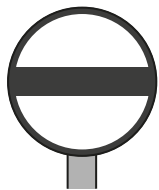


◀ Le triangle blanc indique qu'il s'agit d'un signal avancé et peut être affiché avec ou sans le triangle ou le suffixe « R » (répéteur), mais jamais les deux.

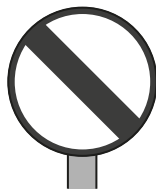


◀ Le suffixe « CA » indique qu'il s'agit d'un signal associé.

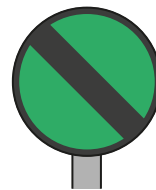
## Aspects des répéteurs à bande



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



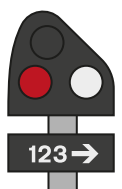
◀ **Avancez** : le prochain signal affiche un aspect de voie libre ou un avertissement.



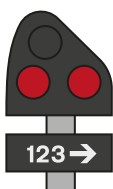
◀ **Voie libre** : le prochain signal affiche un aspect voie libre.

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.

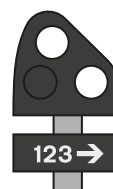
## Aspects des signaux de manœuvre



◀ **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



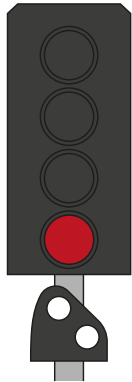
◀ **Arrêt** : la portion de ligne à venir peut être obstruée, ne franchissez pas ce signal.



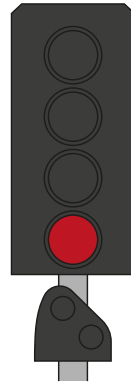
◀ **Avancez** avec prudence en direction du prochain train, signal ou arrêt de tampon, et préparez-vous à vous arrêter avant tout obstacle.

## 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 :

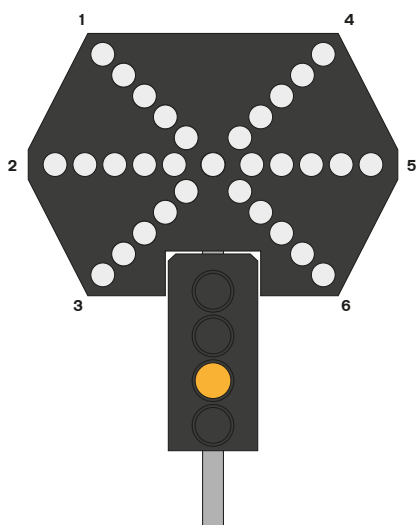


◀ **Avancez avec prudence** en direction du prochain train, signal ou tampon d'arrêt, et préparez-vous à vous arrêter avant tout obstacle.



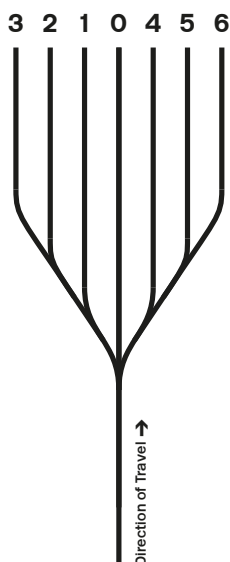
◀ **Arrêt** : vous ne devez pas franchir ce signal car le prochain bloc est occupé.

## Bifurcations et indicateurs de voie : feux de couleur

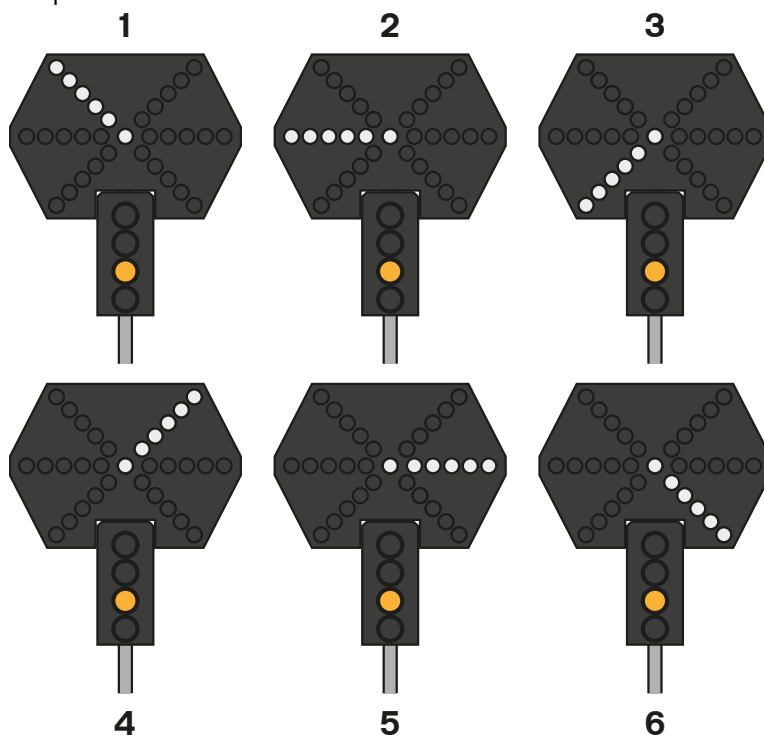


◀ L'indicateur de bifurcation peut afficher jusqu'à 7 indications pour chacun des itinéraires possibles. Les instructions fournies par cet indicateur ne sont pas faciles à comprendre, car les itinéraires 2 et 5 semblent suggérer que vous prendrez un virage serré à gauche et à droite ; les itinéraires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

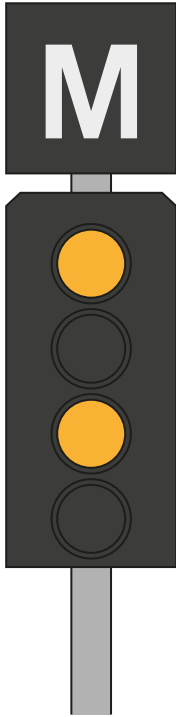
Au lieu de prendre ces indicateurs au pied de la lettre, vous devez les considérer comme une sorte de code : chacun des itinéraires, allant de 1 à 6, ont une signification différente, comme le montre l'image ci-dessous.



◀ 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 :





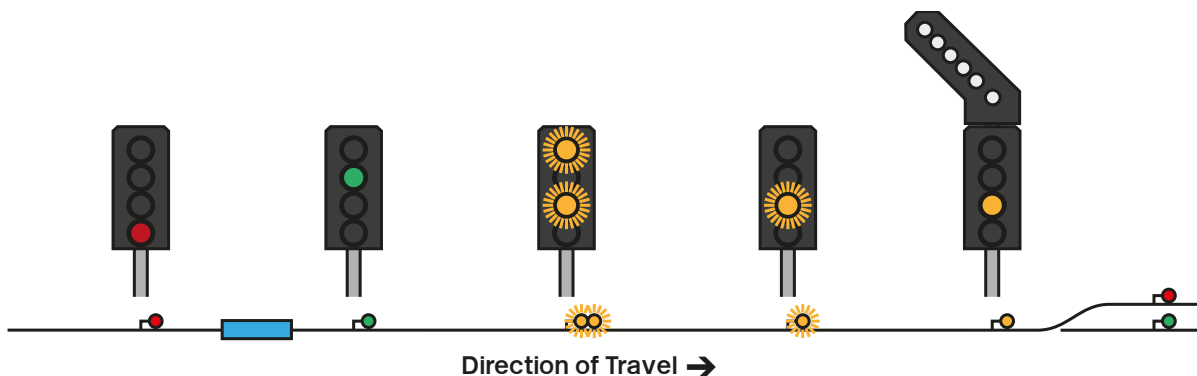


◀ L'indicateur d'itinéraire de type théâtre fonctionne de la même manière qu'un indicateur de bifurcation, mais il fournit une notification d'itinéraire avec des caractères alphanumériques. Dans cet exemple, le « M » (« Main ») indique qu'il s'agit généralement de la voie principale ou que votre train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

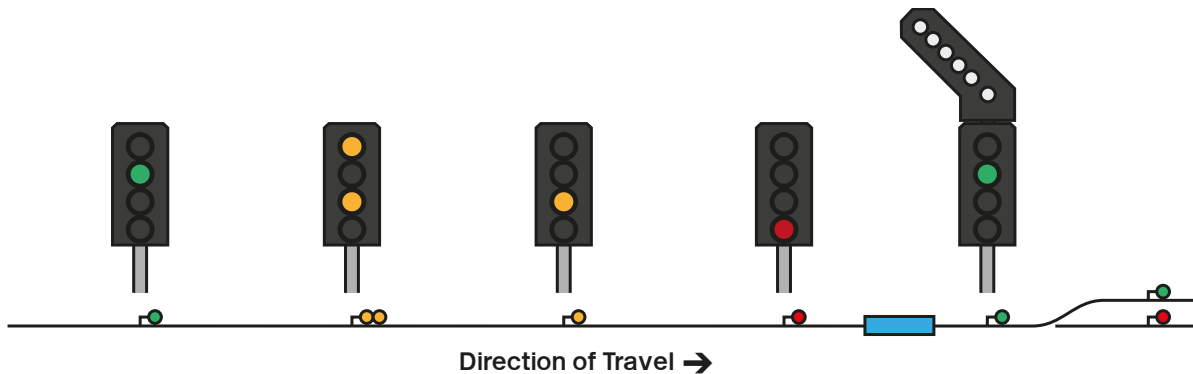
<b>#</b>	Les numéros se rapportent généralement aux numéros de quais ou de voies de service.
<b>M</b>	Cet indicateur se rapporte généralement à la ligne principale (« Main Line »), il peut aussi comprendre DM (« Down Main ») et UM (« Up Main »).
<b>R</b>	Cet indicateur se rapporte généralement à la voie 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.
<b>G</b>	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.
<b>A</b>	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.
<b>S</b>	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.
<b>F</b>	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.
<b>X</b>	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.

## Aspects clignotants

À l'approche d'une bifurcation, la séquence de signaux sera légèrement différente. En effet, les aspects Avertissement avancé et Avertissement clignoteront (itinéraires modernes uniquement).

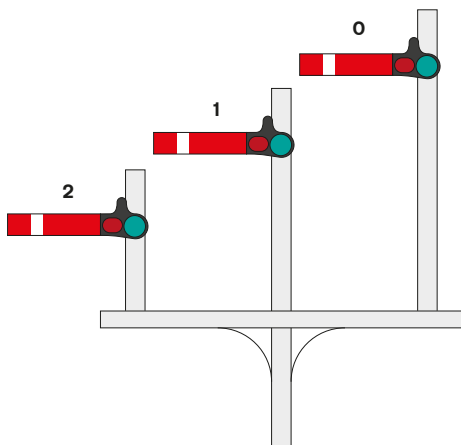


L'aspect clignotant doit être traité de la même manière que leur homologue non clignotant (ils ont la même signification). Mais la seule différence réside dans le fait que le signal de bifurcation n'affiche que la prochaine signalisation rétrograde pour le signal de la voie déviée (comme affiché en rouge ci-dessus), et tous les aspects clignotants précédents se rétrograderont tous l'un après l'autre à partir du signal de bifurcation, indépendamment de l'aspect affiché sur le signal de bifurcation. Les signaux de bifurcation utilisent généralement une commande d'approche. Cela signifie principalement que tous les signaux afficheront un motif fixe avant la bifurcation à mesure que vous vous en rapprochez. Son aspect ne s'améliorera que lorsque vous serez à une distance définie du signal de bifurcation (à condition que la voie soit aussi améliorée) comme montré dans l'exemple suivant.

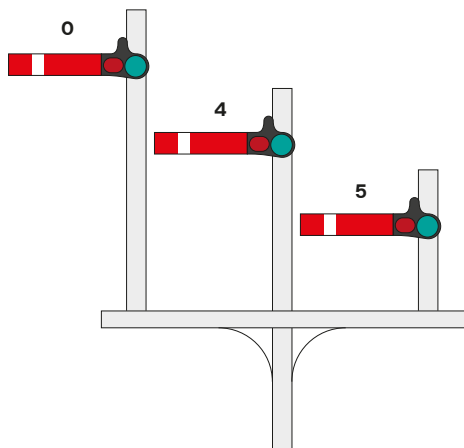


Vous remarquez maintenant qu'à l'approche du bloc du signal de bifurcation, l'aspect s'est amélioré. Il est désormais en Voie libre car le signal permettant de continuer sur la voie déviée est également en Voie libre.

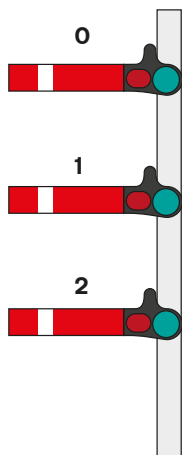
## Bifurcations et indicateurs de voie : Sémaphore



◀ 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.



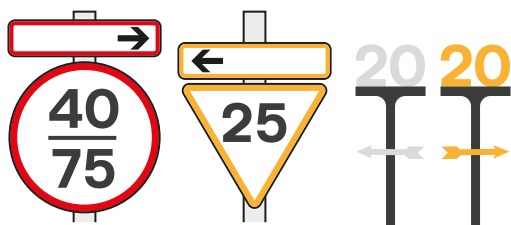
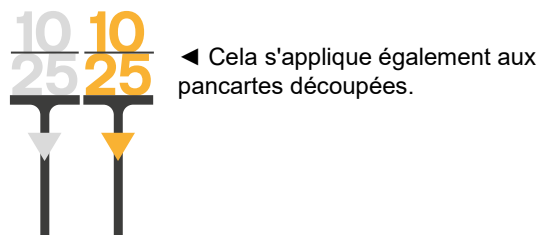
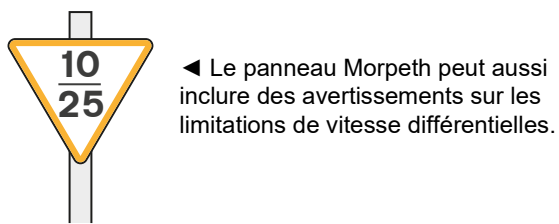
◀ L'ancien modèle « découpé » de pancarte de vitesse maximale autorisée, qu'on peut trouver en blanc ou en jaune, et qui doit être interprété exactement de la même manière que les pancartes modernes.



◀ 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.



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



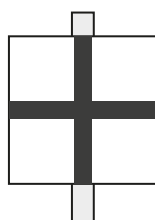
◀ Les pancartes découpées suivent des règles similaires, mais leur type peut varier et il peut être un simple panneau comprenant le mot « Whistle » (sifflet). Le conducteur doit appuyer sur l'avertisseur sonore ou le sifflet de manière prolongée afin

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 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	ù	M
Frein direct à air	\$	^
Vitesse	Ctrl + A	Ctrl + D
Inverseur	Z	S
Phares avant	H	Maj + H
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 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 :

	<b>Caméra à la première personne ou caméra de la cabine</b> 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.
	<b>Caméra poursuite</b> 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.
	<b>Caméra flottante</b> 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.
	<b>Caméra libre</b> 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](https://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>