

Train Sim World®

MANUEL





© 2018 Dovetail Games, un nom commercial de RailSimulator.com Limited (« DTG »). Tous droits réservés. « Dovetail Games » est une marque ou une marque déposée de Dovetail Games Limited. « Train Sim World » et « SimuGraph » sont des marques ou des marques déposées de DTG. Unreal® Engine, © 1998-2018, 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. Amtrak est une marque de service déposée d'Amtrak. CSX et les autres marques déposées sont détenues par CSX Transportation Intellectual Properties, Inc. et sont utilisées avec leur permission. DB, le logo DB et le logo S-Bahn sont des marques déposées de Deutsche Bahn AG. GWR est une marque déposée de First Greater Western Ltd. Tous les autres droits d'auteur et marques sont la propriété de leurs auteurs respectifs. 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

Introduction à Train Sim World.....	2
Contrôler.....	4
Introduction à Train Sim World : Great Western Express.....	6
Présentation de la Great Western Main Line.....	7
Carte de l'itinéraire de la Great Western Main Line et emplacements.....	9
Great Western Express : Les modes de jeu.....	10
Présentation de la British Rail Class 43.....	11
Présentation de la British Rail Class 166.....	13
Présentation de la British Rail Class 66.....	15
Great Western Express : Matériel roulant inclus.....	17
Introduction à Train Sim World: NEC New York.....	18
Présentation du Northeast Corridor.....	19
Carte de l'itinéraire du NEC New York et emplacements clés.....	20
NEC New York: Les modes de jeu.....	21
Présentation de la locomotive électrique Amtrak ACS-64.....	22
Présentation de la locomotive GP38-2 de CSX.....	24
Introduction à Train Sim World: Rapid Transit.....	26
Présentation de l'itinéraire Leipzig S2 S-Bahn.....	27
Carte de l'itinéraire du S2 S-Bahn de Leipzig et emplacements.....	28
Rapid Transit: Les modes de jeu.....	29
Présentation de l'EAE DB BR 1442 Talent 2.....	30



Train Sim World est un simulateur à la première personne, qui vous fera ressentir le frisson de la conduite de trains puissants et réalistes sur des lignes parmi les plus incroyables du monde. Le jeu utilise des données réelles pour recréer les performances, les sons et les sensations procurées par les vrais trains. Effectuez des missions inspirées de faits réels et des services à différentes heures de la journée, ou regardez les trains passer. Les possibilités sont infinies. Que vous soyez un joueur aguerri ou débutant, Train Sim World est accessible à tous.



Train Sim World®: Northeast Corridor New York vous mettra dans la peau d'un conducteur de trains de voyageurs et de fret sur le Northeast Corridor à New York. Transportez des passagers à bord de la fabuleuse Amtrak ACS-64 et rendez-vous dans la grosse pomme à bord de la locomotive de fret CSX GP38-2.



Train Sim World®: Great Western Express vous mettra dans la peau

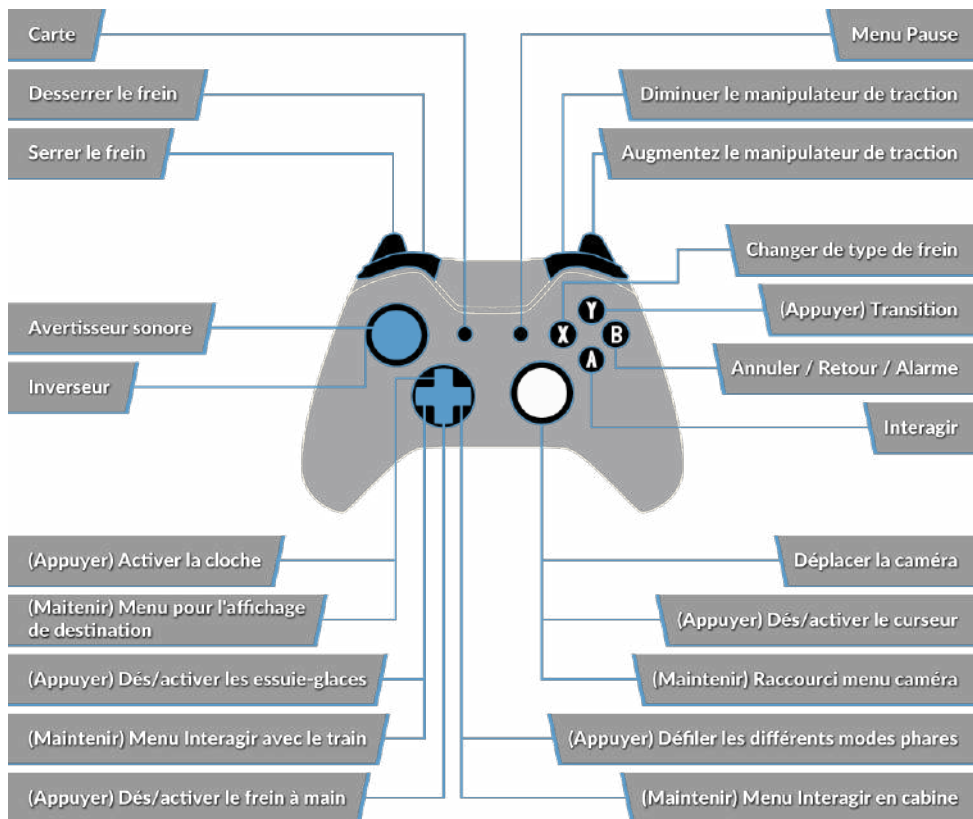
d'un conducteur de trains à grande vitesse et de trains de banlieue sur l'un des chemins de fer les plus fréquentés de Grande Bretagne. Prenez le contrôle du HST, le train mythique de la Great Western Railway, et faites-le monter jusqu'à 200 km/h sur la Great Western Main Line au départ de la gare de Paddington, à Londres.



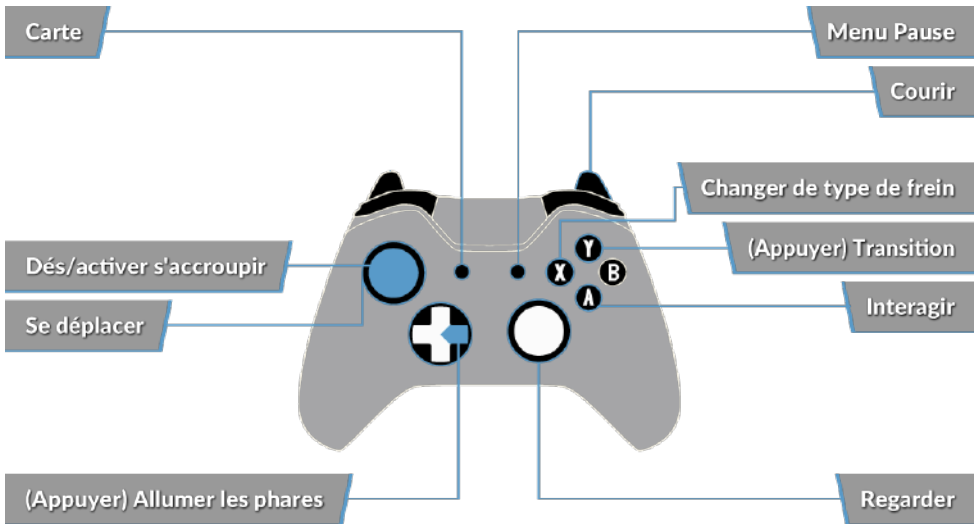
Train Sim World®: Rapid Transit vous mettra dans la peau d'un conducteur de trains rapides de voyageurs sur l'une des lignes S-Bahn les plus fréquentées d'Allemagne. Prenez les commandes de l'élégante DB BR 1442 « Talent 2 » et transportez des passagers le long de la ligne S2 du réseau S-Bahn, à travers la ville historique et pittoresque de Leipzig.

Controls

Manette - Mode locomotive



Manette - Mode à la première personne



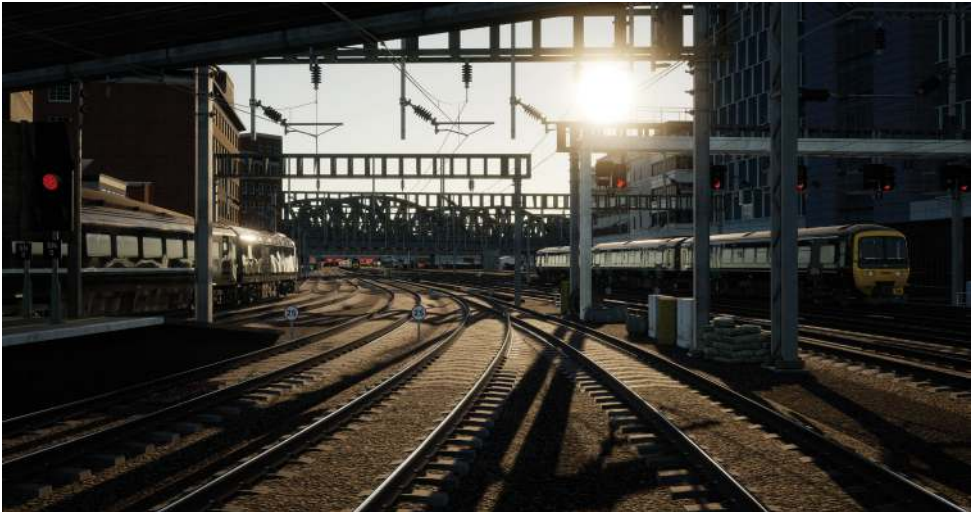
Bienvenue dans Train Sim World : Great Western Express



Train Sim World®: Great Western Express est un tout nouveau jeu de simulation à la première personne qui vous met dans la peau d'un conducteur de trains de voyageurs et de trains à grande vitesse sur l'une des lignes ferroviaires les plus fréquentées de Grande Bretagne.

Développé avec le nouveau moteur physique de véhicules SimuGraph® de Dovetail Games et la technologie Unreal Engine 4®, Train Sim World utilise des données du monde réel pour reproduire fidèlement les performances, les sons et les sensations des vrais trains. Maîtrisez une variété de locomotives à travers de nombreuses activités, allant de la conduite de trains de banlieue très fréquentés à l'extérieur de London Paddington à celle d'une des plus puissantes locomotives de fret de Grande-Bretagne. Quel que soit votre niveau, profitez d'une expérience approfondie grâce aux tutoriels pour débutants et des procédures avancées pour les conducteurs aguerris.

Présentation de la Great Western Main Line



En partant de l'iconique gare de trains de London Paddington vers des villes comme Bristol et Plymouth, l'itinéraire a déchaîné l'imagination de nombreux fans de trains et reste l'une des plus importantes routes de Grande-Bretagne.

Conçu par Isambard Kingdom Brunel entre 1838 et 1840, en utilisant la voie large de 2,13 mètres (7 pieds) de Brunel, l'alignement de la route était si lisse et nivelé qu'elle a été surnommée « la table de billard de Brunel ». La voie large est restée en place sur l'itinéraire jusqu'en 1892 grâce à un rail supplémentaire ajouté progressivement à partir de 1854 pour pouvoir accueillir les trains de gabarit standard (1,42 mètres, soit 4,7 pieds).

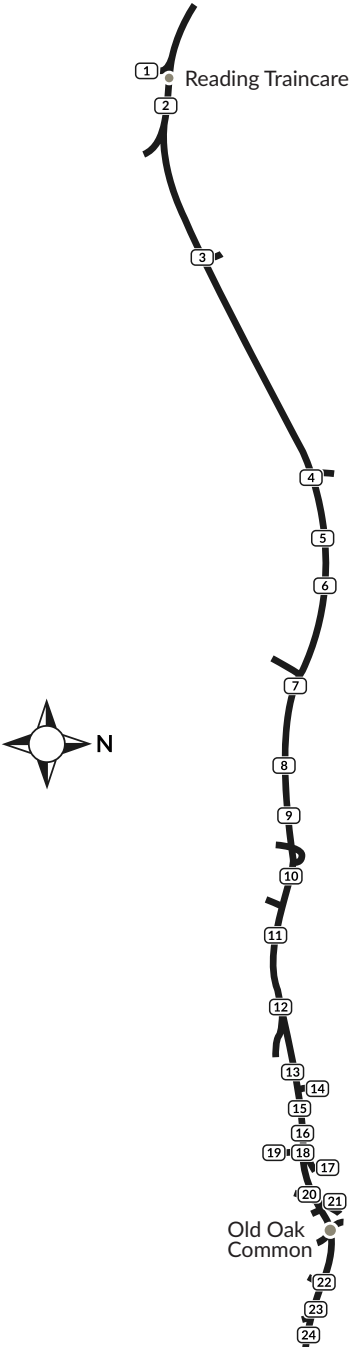
Après le début de la Première Guerre mondiale en 1914, le gouvernement est devenu le nouveau propriétaire de l'itinéraire, tout comme de nombreuses compagnies ferroviaires britanniques. Ces compagnies ont été fusionnées plus tard sous les « Big Four », dont la Great Western Railway faisait partie. L'itinéraire a de nouveau changé de propriétaire pendant la Deuxième Guerre mondiale avant d'être nationalisée pour former la British Railways en 1948.

En 1970, l'itinéraire a vu sa limitation de vitesse grandement augmenter pour pouvoir y faire circuler des InterCity 125 (« HST » ou « High Speed Train » pour « Train à grande vitesse »), qui est resté un des véhicules piliers de cette route pendant plus de 40 ans.

Aujourd'hui, la Great Western Main Line reste un couloir de circulation important sur la plupart de la région sud-ouest de l'Angleterre. Elle est encore opérée par la

Great Western Railway (« GWR », anciennement « First Great Western »), qui opère plusieurs class de trains, y compris la fameuse BR Class 43 aussi connu comme l'élément automoteur HST diesel-électrique, et les éléments automoteurs de la BR Class 166 diesel.

Carte de l'itinéraire de la Great Western Main Line et emplacements



1	Reading West
2	Reading
3	Twyford
4	M Maidenhead
5	Taplow
6	Burnham
7	Slough
8	Langley
9	Iver
10	West Drayton
11	Hayes & Harlington
12	Southall
13	Hanwell
14	Drayton Green
15	West Ealing
16	Ealing Broadway
17	North Ealing
18	West Acton
19	Ealing Common
20	Acton Main Line
21	North Acton
22	Westbourne Park
23	Royal Oak
24	London Paddington

Les modes de jeu

Les tutoriels vous apportent toutes les connaissances nécessaires pour profiter au maximum de vos locomotives et de vos trains grâce à des leçons interactives qui vous apprennent les concepts-clés. Si vous débutez dans Train Sim World, nous vous recommandons de commencer ici pour apprendre les bases.



Offrant une sélection de missions sur l'itinéraire Sand Patch Grade, les scénarios sont des activités basées sur des objectifs qui vous font vivre des aventures uniques. Testez vos compétences en maîtrisant le triage animé de la gare de Paddington ou montrez ce dont vous êtes capable en tractant du fret lourd sur l'une des zones ferrées les plus fréquentées en Grande-Bretagne.



Offrant une sélection d'activités sur l'ensemble d'une période de 24 heures, le mode Circulations est une nouvelle façon de jouer. Il y a toujours quelque chose à faire, en prenant les commandes ou en voyageant à bord de nombreux trains. Détendez-vous, profitez de l'action et prenez de splendides captures d'écran, montez, descendez et voyagez aux côtés des divers trains qui commencent leurs missions, ou prenez les commandes et assurez ces missions par vous-même. Avec plus de 300 services individuels, vous trouverez toujours quelque chose à faire.



Présentation de la British Rail Class 43



La British Rail Class 43 est une icône des voyages à grande vitesse au Royaume-Uni, elle détient d'ailleurs aujourd'hui le record mondial de vitesse pour un train diesel. Cependant, la Class 43 a vécue une autre vie sous un nom différent, l'élément automoteur était matriculé au TOPS sous les noms de Class 253 et Class 254. Conçu à la fin des années 1970, le High Speed Train (surnommé « HST » par les fans de la class) est devenu, à la surprise générale, un véhicule populaire.

Le 4 octobre 1976 est une date importante pour ceux qui aiment la vitesse, car c'est ce jour là que les HST ont effectué leur premier voyage au Royaume-Uni. Les HST ont été capable de libérer leur potentiel et d'atteindre les 200 km/h (125 miles/h) et cet événement marqua le début d'une aire de succès pour la British Rail. Personne n'aurait pensé à l'époque que le HST circulerait pendant plus de 40 ans, réussissant là où d'autres trains avaient échoué. Aucun autre train dans l'histoire des chemins de fer britanniques n'en avait fait autant.

Les HST ont été ajoutés à la liste des services générant des bénéfices en août 1976. Cependant, à cause des tableaux horaires restrictifs, les services HST ne pouvaient pas dépasser les 160 km/h (100 miles/h), ce qui n'était pas plus rapide que la plupart des trains tractés par une locomotive à l'époque. Les services HST ont été la cause de la migration de véhicules diesels de première génération (comme les « Western » et les « Deltic »), qui étaient très appréciés. Les HST n'étaient donc pas toujours bien vus par les ferroviathes. Beaucoup de voyageurs utilisaient les HST, car ils étaient bien plus confortables que les anciennes voitures qui se faisaient vieillissantes, mais son véritable atout auprès du public était sa vitesse : les temps de trajets étaient considérablement réduits.

Même si le HST a connu quelques problèmes dans sa jeunesse, il a continué à prouver au fil des ans qu'il était LE train à grande vitesse, et devint un modèle à copier pour le reste du monde. Comme nous le savons, le HST est devenu un véhicule phare des voyages à grande vitesse au Royaume-Uni et 40 ans plus tard, il est devenu clair que personne ne s'était attendu à ce que le HST devienne le train britannique le plus populaire. Il était aussi inattendu qu'il puisse encore effectuer son travail de manière aussi efficace.

Présentation de la British Rail Class 166



La famille des Networker était composée d'une grande gamme de flottes standardisées d'EAD et d'EAE qui ont révolutionné les chemins de fer du sud-est de Londres, du Kent, de Great Western et de Chiltern, car elle comprenait à la fois des trains de banlieue locaux et du matériel roulant plus approprié pour les trains à grande vitesse. En 1989, après avoir déjà été utilisé en tant que prototype de la Class 210, le train Networker de développement (maintenant matriculé en tant que Class 457) servit à tester les arrangements techniques sur l'ensemble du troisième rail Networker. L'année suivante, la Class a été de nouveau matriculée en Class 316 et l'équipement caténaire a été changé afin d'être testé.

Malgré les longs essais électriques, certains des premiers Networker à avoir été construits à ABB York étaient des éléments automoteurs diesel-électrique pour la Great Western et la Chiltern Main Line. Ces Networker étaient les Class 165 et 166, connues sous le nom de Networker Turbo et Networker Turbo Express. Ces deux lignes n'étaient pas électrifiées car un tel projet n'était pas envisageable à l'époque, les véhicules diesel étaient donc encore nécessaires.

La Class 166 Networker Turbo Express a été conçue et construite pour être une variante plus rapide que la locomotive précédente : la Class 165. La Class 166 et ses 145 km/h (90 miles/h) étaient capables de couvrir de plus longues distances avec de nombreux arrêts, tandis que les Class 165 plus lentes, opéraient sur des services locaux en dehors de London Paddington. Étant donné que la Class 166 a été conçue pour des services express, elle était aussi équipée de l'air conditionné, d'un WC supplémentaire, d'une première classe avec des tables, d'une section pour entreposer les valises et d'un intérieur entièrement recouvert de moquette au motifs divers.

Au total, 21 Class 166 EAD ont été livrées à la Network SouthEast entre 1992 et 1993 pour être utilisées en tant que train de banlieue express en dehors de London Paddington et le long de la vallée de la Tamise. La flotte a par conséquent opéré de la même manière pour Thames Trains, First Great Western Link, First Great Western et pour la Great Western Railway à présent. Sous la GWR, la flotte arrêta d'opérer en exclusivité sur la vallée de la Tamise, car une poignée de Class 166 commencèrent à circuler sur la Severn Beach Line. Les Class 166 avaient elles-mêmes été remplacées par des Class 387 Electrostars, qui étaient dérivées de la famille des Networker aussi.

Au cours des 7 dernières années, la flotte de Class 166 a été mise à jour de nombreuses fois pour les garder au niveau. Un projet de 8 millions de livres a été annoncé en 2010. À cet effet, la flotte a été repeinte de l'intérieur, les toilettes ont été améliorées, de nouveaux sièges et moquettes ont été installés, ainsi qu'un nouveau système GPS d'information pour les passagers. Quatre ans plus tard, la Class 166 a aussi été équipée de nouveaux phares, toilettes, boutons et alarmes pour les portes. Le changement le plus récent pour la flotte a été de repeindre progressivement les locomotives dans une livrée verte Great Western. Elle a également été équipée de sièges doubles car une plus grande partie de la flotte a été dispatchée hors de Londres.

Présentation de la British Rail Class 66



En 1996, la privatisation de 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 a été nommée English, Welsh & Scottish Railway (EWS).

Naturellement, en prenant sous son aile 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 souvent être réparées. 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 privés 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 était impressionnée et commanda 250 locomotives qui ont été construites à London (Ontario), au Canada. Au départ, la nouvelle flotte devait recevoir

l'immatriculation TOPS de BR Class 61, mais elle a été changée pour Class 66 plus tard. La première Class 66 est arrivée sur le sol britannique en juin 1998 et les livraisons se sont enchaînées jusqu'en décembre 2001.

Cette acquisition a été un succès, EWS possédait la majorité du marché de fret et l'on pouvait voir les nouvelles locomotives circuler presque partout, aussi bien en tant que train de déblayage qu'en train de conteneurs, s'occupant à la fois des missions d'agrégat que de travaux d'ingénierie. Aux yeux de nombreux adorateurs de trains, la Class 66 était la principale 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 effectué de grosses commandes de Class 66 entre 1998 et 2015. À cette date, les autorités de régulations des émissions polluantes suspendirent, avec rigueur, les commandes de la Class. La dernière locomotive (la 66 779) a été livrée en février 2016 et nommée « Evening Star » (« l'Étoile du soir ») et revêtait 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 été tout d'abord aperçue, bien sûr, dans une livrée rouge et jaune EWS avec le logo stylisé « Beasties » représentant les têtes d'un lion (symbole de l'Angleterre), un dragon (pour le Pays de Galle) et un cerf (pour l'Écosse). En 2007, Deutsche Bahn a racheté EWS et a prit le contrôle de toutes ses opérations. DB a affirmé qu'elle ne changerait pas l'image de EWS, mais elle le fit en 2009 lorsqu'une Class 59 fut dévoilée, arborant un look DB Schenker rouge flashy et jaune. Aujourd'hui, de nombreuses locomotives Class 66 ont cette nouvelle livrée. Malgré le fait que la DB Schenker elle-même est devenue la DB Cargo Rail UK en 2016, une poignée de locomotives seulement ont vu leur logo changer pour le moment.

Matériel roulant inclus



Wagon-trémie d'agrégat à bogie HKA de British Rail

Anciennement construits par National Power, les wagons-trémies de DB Cargo Rail UK étaient auparavant utilisés pour transporter du charbon vers la centrale de Drax. Mais après avoir été modifiés en profondeur, ils sont aujourd'hui utilisés pour des travaux d'agrégat partout dans le pays, y compris à Southall dans la vallée de la Tamise. Depuis 2014, les wagons d'agrégat HKA arborent une resplendissante livrée rouge DB Schenker. S'ils sont combinés à une Class 66 repeinte, préparez-vous à en prendre pleins les yeux sur les voies.



Wagon plat surbaissé intermodal jumeaux FKA (Sffggmrrss) de British Rail

La Great Western Main Line est connectée au reste du réseau via la North London Line. La ligne y fait circuler des trains de conteneurs, depuis divers ports, pour livrer des marchandises à travers le pays. DB Cargo UK emploie des conteneurs plats (comme le FKA) pour ce type de mission, ce qui permet un chargement et une livraison rapide.

Bienvenue dans Train Sim World : NEC New York



Train Sim World® : NEC New York est un tout nouveau jeu de simulation à la première personne qui vous met dans la peau d'un conducteur de trains de voyageurs et de fret sur la ligne ferroviaire la plus fréquentée des États-Unis.

Développé avec le nouveau moteur physique de véhicules SimuGraph® de Dovetail Games et la technologie Unreal Engine 4®, Train Sim World utilise des données du monde réel pour reproduire fidèlement les performances, les sons et les sensations des vrais trains. Maîtrisez l'Amtrak ACS-64 et la CSX GP38-2 dans New York et ses alentours en vous assurant d'amener vos passagers à destination. Quel que soit votre niveau, profitez d'une expérience approfondie grâce aux tutoriels pour débutants et aux procédures avancées pour les conducteurs aguerris contenus dans cet add-on.

Présentation du Northeast Corridor



Le Northeast Corridor, qui traverse New York et ses alentours, est une branche vitale et fréquentée du réseau électrifié d'Amtrak.

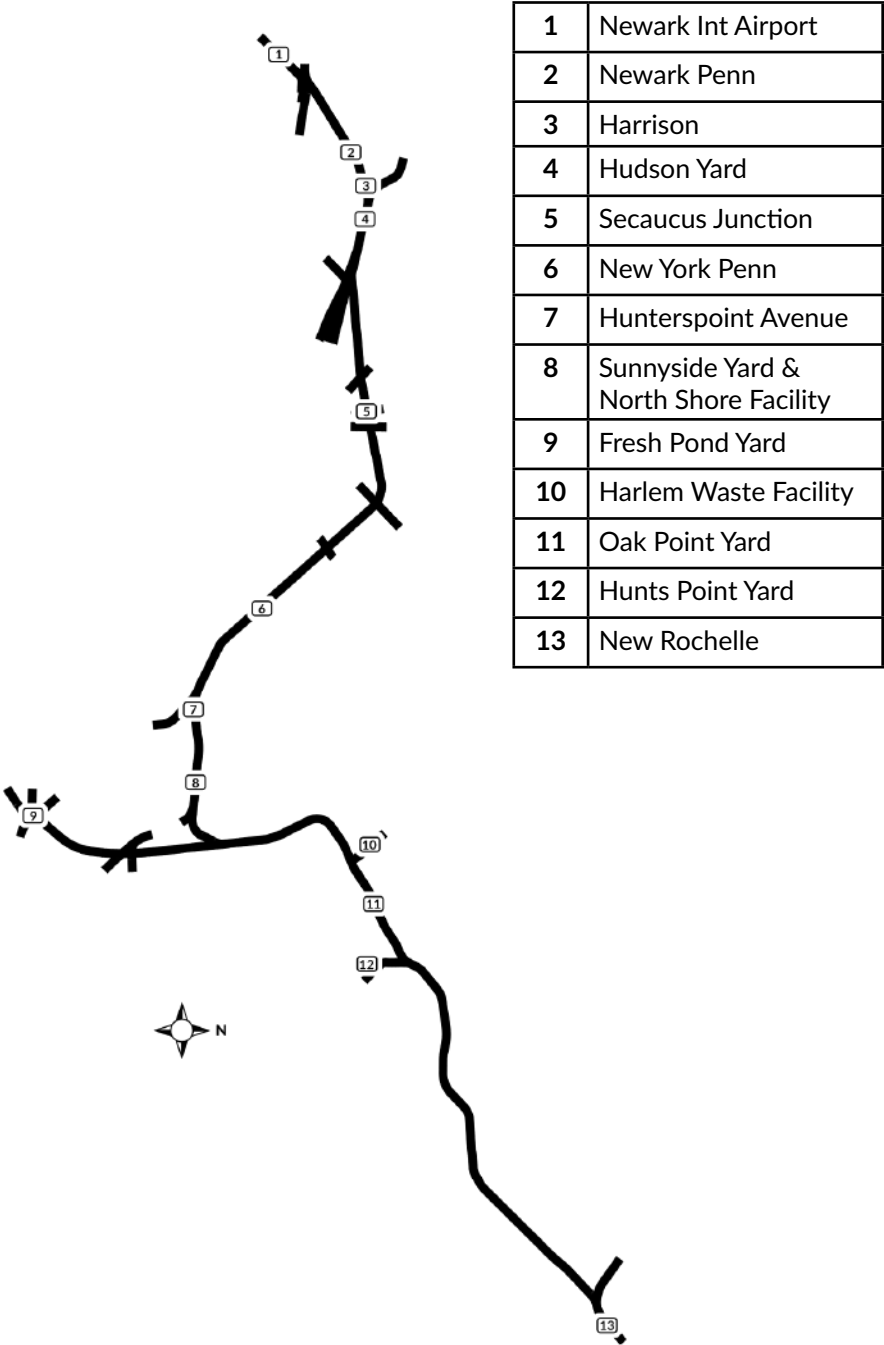
Le Northeast Corridor d'Amtrak s'étend sur 457 miles, il part de Boston (dans le Massachusetts) et traverse la ville de New York, pour aller jusqu'à Washington, D. C. C'est la ligne la plus animée des États-Unis, et aussi sûrement l'une des plus célèbres. Aujourd'hui, Amtrak transporte plus de 12 millions de passagers par an sur la NEC.

Au sud de New York, la partie conservée de l'itinéraire appartenait au réseau électrifié de la grande Pennsylvania Railroad. La partie au nord de New York a été construite et opérée par la célèbre New York, New Haven and Hartford Railroad. À la suite de sa fusion en mai 1971, Amtrak a assuré les opérations de transport de passagers interurbain du Northeast Corridor.

Les points de repère phares de cet itinéraire comprennent : la gare de New York Penn, qui est la plus fréquentée du réseau Amtrak, les tunnels de l'Hudson River et East River qui donnent accès à la gare de Penn, le tentaculaire triage de Sunnyside le centre névralgique des services Amtrak depuis et vers New York City, et pour finir, l'époustouflant Hell Gate Bridge qui enjambe l'East River.

En plus des voies détenues et opérées par Amtrak, cet itinéraire comprend aussi : les voies adjacentes pour le fret de CSX, dont les triages de Oak Point et de Harlem River, le terminal de production de Hunts Point et la section qui traverse le Bronx de New York. Pour finir, l'itinéraire comprend également la ligne secondaire de CSX Fremont, qui relie la ligne de Hell Gate au triage New York & Atlantic de Fresh Pond, dans le Queens à New York.

Carte de l'itinéraire du NEC New York et emplacements clés



Les modes de jeu

Tutoriels - Les tutoriels vous apportent toutes les connaissances nécessaires pour profiter au maximum de vos locomotives et de vos trains grâce à des leçons interactives qui vous apprennent les concepts clés. Si vous débutez dans Train Sim World, nous vous recommandons de commencer ici pour apprendre les bases.



Scénarios - Ils fournissent une gamme d'opérations à effectuer le long de l'itinéraire NEC New York. Les scénarios sont des objectifs à atteindre et vous offrent une expérience unique. Mettez vos compétences à l'épreuve en réussissant à faire face à toutes les situations dans l'exceptionnelle gare de New York Penn, ou en tractant du fret dans le triage CSX de Oak Point, le tout prenant place sur la ligne ferroviaire la plus animée des États-Unis.



Circulations - En offrant une sélection d'activités sur l'ensemble d'une période de 24 heures, le mode Circulations est une nouvelle façon de jouer. Il y a toujours quelque chose à faire, en prenant les commandes ou en voyageant à bord de nombreux trains. Détendez-vous, profitez de l'action et prenez de splendides captures d'écran, montez, descendez et voyagez aux côtés des divers trains qui commencent leurs missions, ou prenez les commandes et assurez ces missions par vous-même. Parmi le grand choix de services individuels, vous trouverez toujours quelque chose à faire.



Présentation de la locomotive électrique Amtrak ACS-64



Le Northeast Corridor a vu passer des locomotives électriques célèbres et historiques, y compris l'iconique GG-1 de la Pennsylvania Railroad et l'endurante AEM-7 d'Amtrak. Aujourd'hui, les véhicules ancrés dans le paysage du NEC sont les ACS-64 (« ACS » étant l'acronyme de « Amtrak Cities Sprinter »). Elles ont été construites par la division Siemens Mobility de l'allemand Siemens AG, dont le design de la locomotive électrique est basé sur celui d'un véhicule phare : l'EuroSprinter. Amtrak a acheté 70 ACS-64, dont la première est entrée en service en février 2014.

L'ACS-64 est constituée d'une caisse monocoque et d'une double cabine d'un poids de 24 607 kg (54 250 livres), elle est équipée de quatre essieux et sa puissance peut atteindre les 6 400 kW (8 600 chevaux). Sa vitesse maximale en service se situe souvent autour des 200 km/h (125 miles/h). L'ACS-64 est équipée pour opérer sur chacun des trois types de voltages CA du NEC (25 kV 60 Hz ; 12,5 kV 60 Hz ; et 12 kV 25 Hz) et elle possède aussi des freins régénératifs très performants.

À présent, et pour les décennies à venir, l'ACS-64 est et sera utilisée comme véhicule polyvalent du Northeast Corridor, et chargée d'opérer les services longues distances de l'Amtrak Northeast Regional, à Keystone, le long de la ligne rapide et fréquentée du NEC.

L'équipement pour passagers « Amfleet I » d'Amtrak

Lorsque Amtrak a été fondé en 1971, il a hérité d'anciens équipements de petites compagnies ferroviaires, elle avait donc besoin de nouveaux matériels roulants pour locomotive sur-le-champ. Afin de faire face à ce besoin, Amtrak développa le concept « Amfleet » avec la Budd Company. Ce concept se basait sur le design de la caisse de l'équipement du train à grande vitesse électrique « Metroliner » de la Pennsylvania Railroad.

Entre 1975 et 1977, Budd a produit 492 voitures « Amfleet I », y compris les voitures

café/lounge. Ces voitures en acier inoxydable étaient bien conçues pour répondre aux besoins et à la rigueur du flux de circulation sur le Northeast Corridor, grâce à leurs 25,6 m (84 pieds) de long, qui pouvaient accueillir jusqu'à 84 passagers. Au début des années 1980, 150 voitures « Amfleet I » ont été construites pour assurer des services de plus longues distances. Plusieurs décennies après sa construction, et avec plusieurs mises à jour au compteur, la flotte Amfleet I reste encore l'équipement de prédilection utilisé pour assurer les services Northeast Regional d'Amtrak, et les voitures sont autorisées à rouler jusqu'à 200 km/h (125 miles/h).

Cet itinéraire comprend également la voiture standard Amfleet I, une voiture bar et une autre configurée pour les services Business Class, qui sont proposés sur de nombreux trains Northeast Regional.

Présentation de la locomotive GP38-2 de CSX



La « Geep » d'Electro-Motive est apparue pour la première fois sur la scène ferroviaire d'Amérique du Nord en 1949, sous la forme de la classique GP7. Au fil des décennies, plus de 20 variantes des iconiques « Geeps » ont été produites par Electro-Motive, le produit phare de cette ligne de locomotives à succès et versatiles était la GP38-2.

La GP38-2 a été produite entre 1972 et 1986, elle est équipée de 16 cylindres, de quatre essieux (B-B) et peut atteindre les 1 491 kW (2 000 chevaux). Elle s'est vendue à 2 222 exemplaires auprès de 60 acheteurs d'origine. La production de la GP38-2 a pris fin alors que le géant CSX faisait ses premiers pas, son réseau actuel s'étend aujourd'hui sur 33 796 km (21 000 miles). CSX est d'ailleurs devenu un opérateur majeur en héritant des flottes de GP38-2 des quatre compagnies ferroviaires précédentes.

La vénérable et polyvalente GP38-2 est toujours en service aujourd'hui. Elle est l'une des locomotives clés de la flotte CSX, de fait, elle se refait une nouvelle jeunesse grâce aux programmes de reconstruction des chemins de fer.

Le wagon couvert Plate C de 15 mètres (50 pieds)

Pendant le premier siècle de l'histoire des chemins de fer américains, le wagon couvert était le véhicule de travail polyvalent par excellence, qui pouvait tout transporter, allant de l'expédition de détail aux transports de bois, de produits manufacturés et de grain. Du matériel spécialisé a commencé à remplacer le wagon couvert au début des années 1960, mais ce véhicule est resté un acteur majeur du réseau pendant plusieurs décennies. Les wagons couverts ont bien évolué pendant toute cette période, passant de wagons en bois au 19^{ème} siècle à des wagons géants de 26 mètres de long (86 pieds) pour le transport automobile. Parmi les types de wagons couverts les plus communs mis en service depuis 1970, on trouve le Plate C de 15 mètres (50 pieds), qui a été construit par de nombreux fabricants.

Le wagon-trémie couvert de 147 m³ (5 201 ft³)

Les wagons-trémies couverts ont fait leur première apparition sur les voies ferrées américaines au début des années 1930, et ils sont devenus un des éléments principaux ayant forgé les réseaux ferrés contemporains. Aujourd'hui, les wagons-trémies sont disponibles dans toutes les tailles et dans toutes les configurations, et ils peuvent tout transporter : sable, ciment, potasse, grain, maïs et autres marchandises encombrantes. Le wagon-trémie couvert de 147 m³ (5 201 ft³) est polyvalent et il est particulièrement pratique pour transporter des produits agricoles et des produits chimiques à l'état sec.

Le wagon-citerne de 139 m³ (30 500 gal)

Les wagons-citernes se sont rendus aussi indispensables que les wagons-trémies, ils sont des véhicules fondamentaux pour le transport des différents produits liquides. Les wagons-citernes transportent des produits allant de pétrole brut à des produits chimiques et à des denrées alimentaires, ils sont disponibles en plusieurs tailles, en versions isolée et pressurisée ou non. Le wagon-citerne de 139 m³ (30 500 gal) a été repris par de nombreux fabricants, il est donc un exemple typique de véhicule de transport citerne pouvant transporter un peu de tout, y compris de l'éthanol et d'autres liquides similaires.

Le wagon plat à balancier de 22 mètres (73 pieds)

Le wagon plat à balancier est un véhicule de base du réseau ferré américain. Il est utilisé pour tracter du bois, des plaques de plâtre et d'autres produits similaires de manière efficace. Sa conception est similaire à celle des wagons plats à parois de bout, mais il possède un système de rééquilibrage central qui offre une grande stabilité lors du transport. Ce modèle à balancier a été mis en service la première fois dans les années 1960 par la Canadian National, et il a été très utilisé des années 80 à nos jours sur l'ensemble des États-Unis. Les wagons plats à balanciers mesurent en général 22 mètres de long.

Le wagon plat ouvert de 26 mètres (85 pieds) et les conteneurs

Le wagon plat est au service des réseaux ferrés depuis les débuts de l'industrie, mais comme tout matériel roulant, sa taille, son poids et son utilisation ont considérablement changé au cours des décennies. Ces dernières années, la demande en trains pour transporter des déchets papiers et des ordures depuis les points de collection des grandes villes jusqu'aux décharges a fortement augmenté. Aujourd'hui, ce type de transport est souvent effectué par des wagons plats ouverts de 26 mètres de long, qui sont équipés pour transporter quatre conteneurs fermés de 6 mètres de long.

Bienvenue dans Train Sim World® : Rapid Transit



Train Sim World® : Rapid Transit est un tout nouveau jeu de simulation à la première personne qui vous met dans la peau d'un conducteur de trains S-Bahn sur l'une des lignes de banlieue les plus fréquentées d'Allemagne.

Développé avec le nouveau moteur physique de véhicules SimuGraph® de Dovetail Games et la technologie Unreal Engine 4®, Train Sim World utilise des données du monde réel pour reproduire fidèlement les performances, les sons et les sensations des vrais trains. Maîtrisez la DB BR 1442 Talent 2 sur l'itinéraire du Leipzig S2 et ses alentours en vous assurant d'amener vos passagers à destination. Quel que soit votre niveau, profitez d'une expérience approfondie grâce aux tutoriels pour débutants et aux procédures avancées pour les conducteurs aguerris.

Présentation de l'itinéraire Leipzig S2 S-Bahn

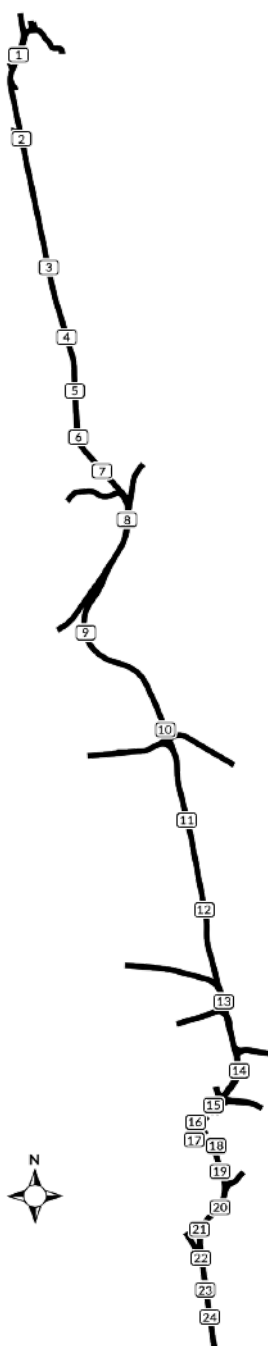


Formé à partir de deux réseaux séparés, les S-Bahn de Halle et de Leipzig en 1969, qui furent rassemblés en 2004, le nouveau S-Bahn Mitteldeutschland fut inauguré en décembre 2013 après l'achèvement du tunnel urbain de Leipzig. Le nouveau tunnel, dont la construction commença en juillet 2003, permit la création de trains traversant le centre de Leipzig. Toutes les lignes du S-Bahn desservait les 4 nouvelles gares souterraines, toutes uniques et très détaillées. La définition exacte du trajet de la ligne S2 changea à plusieurs reprises depuis la création du S-Bahn Mitteldeutschland. Aujourd'hui, il correspond aux plus de 70 km de voies entre Markkleeberg-Gaschwitz (une gare au sud de Leipzig ouverte en septembre 1842) et Dessau Hauptbahnhof (une gare construite il y a 177 ans), ainsi que le terminus du S-Bahn Mitteldeutschland depuis décembre 2015.

Avec un réseau moderne vient un matériel moderne, et à la création du S-Bahn Mitteldeutschland, une flotte de 51 EAE Bombardier « Talent 2 » fut commandée pour circuler sur les lignes du S-Bahn, y compris la S2. La majorité de la flotte des Talent 2 du S-Bahn Mitteldeutschland, numérotée DB BR 1442, est formée de 3 voitures articulées, qui roulent souvent en paires pour former des rames de 6 voitures aux heures de pointe. Ces Talent 2 sont assez différents des autres exemplaires allemands, puisqu'ils sont resplendissants dans leur livrée élégante argentée.

La popularité du Talent 2 ne fait aucun doute puisque 360 rames ont été commandées depuis le début de leur production en 2008, et elles offrent les dernières avancées en matière d'ergonomie, de modularité et de sécurité. D'ailleurs, leur surnom de « Hamsterbacke » (joues de hamster) leur vient de leur cabine caractéristique conçue pour absorber les chocs. Avec une vitesse maximale de 160 km/h, les EAE Talent 2 sont adaptées aux trains de banlieue, et parfaites pour circuler sur le S-Bahn Mitteldeutschland.

Carte de l'itinéraire du S2 S-Bahn de Leipzig et emplacements clés



1	Dessau Hbf
2	Dessau Süd
3	Marke
4	Raguhn
5	Jeßnitz (Anh)
6	Wolfen (Kr Bitterfeld)
7	Greppin
8	Bitterfeld
9	Petersroda
10	Delitzsch unt Bf
11	Zschortau
12	Rackwitz (b Leipzig)
13	Leipzig Messe
14	Leipzig Nord
15	Leipzig Hbf (Tief)
16	Leipzig Markt
17	Leipzig Wilhelm-Leuschner-Platz
18	Leipzig Bayerischer Bahnhof
19	Leipzig MDR
20	Leipzig-Connewitz
21	Markkleeberg Nord
22	Markkleeberg
23	Markkleeberg-Großstädteln
24	Markkleeberg-Gaschwitz

Les modes de jeu

Tutoriels

Les tutoriels vous apportent toutes les connaissances nécessaires pour profiter au maximum de vos locomotives et de vos trains grâce à des leçons interactives qui vous apprennent les concepts-clés. Si vous débutez dans Train Sim World, nous vous recommandons de commencer ici pour apprendre les bases.



Scénarios

Offrant une sélection de missions sur l'itinéraire Rapid Transit Leipzig S2, les scénarios sont des activités basées sur des objectifs qui vous font vivre des aventures uniques. Testez vos compétences en maîtrisant la ligne animée S-Bahn S2 de Leipzig en Allemagne.



Circulations

Offrant une sélection d'activités sur l'ensemble d'une période de 24 heures, le mode Circulations est une nouvelle façon de jouer. Il y a toujours quelque chose à faire, en prenant les commandes ou en voyageant à bord de nombreux trains. Détendez-vous, profitez de l'action et prenez de splendides captures d'écran, montez, descendez et voyagez aux côtés des divers trains qui commencent leurs missions, ou prenez les commandes et assurez ces missions par vous-même. Avec plus de 80 services individuels, vous trouverez toujours quelque chose à faire.



Présentation de l'EAE DB BR 1442 Talent 2

Le DB BR 1442 « Talent 2 », aussi communément appelée DB BR 442, a tout d'abord été introduit sur le sol européen en 2011 en tant que version améliorée des éléments automoteurs diesels et électriques « Talent ». Même si elles portent le même nom, ces deux familles de rames sont très différentes, car le « Talent 2 » est mieux équipé pour lutter contre les collisions, offre une meilleure performance et peut assurer davantage de services.

Le premier Talent fut conçu par Waggonfabrik Talbot. Cependant, Bombardier racheta cette entreprise avant le début de toute construction, et ainsi, Bombardier supervisa également le développement du nouveau Talent 2, dont la production commença en 2008. Comme leurs prédécesseurs, la famille du Talent 2 se révéla rapidement populaire, avec plusieurs centaines de rames commandées et livrées pour circuler à travers l'Europe.

Tout est dans le nom : Talent fait bien sûr référence à des compétences particulières ou des capacités naturelles, cependant, dans le cas de cette famille de rames il s'agit également de l'habile acronyme de TALbot LEichter Nahverkehrs Triebwagen, ou automoteur suburbain léger Talbot, un talent très recherché. Les rames sont composées de 2 à 5 voitures et peuvent facilement atteindre leur vitesse maximale de 160 km/h, dépassant la limite de leurs prédécesseurs qui était de 140 km/h.

Les Talent 2 sont également élancés, élégants et sécurisés. Leurs bogies Jacobs agressent moins les rails et sont silencieux et confortables pour les voyageurs, tout en réduisant les frottements, améliorant l'efficacité, et assurant le maintien des rames droites en cas de déraillement. Elles sont également sécurisées à leurs extrémités puisque les cabines antichocs sont conçues pour absorber les impacts. C'est ce petit plus qui leur a valu le surnom de « Hamsterbacke » (joues de hamster).

Alors que le S-Bahn de Halle-Leipzig allait se transformer en S-Bahn Mitteldeutschland avec l'ouverture du tunnel urbain de Leipzig, une nouvelle flotte de matériel roulant était nécessaire et devait se conformer aux normes de sécurité du tunnel, contrairement aux anciennes rames. L'attention se porta sur la famille des Talent 2, et une commande de 51 EAE fut passée pour une somme d'environ 200 millions d'euros. Numérotées DB BR 1442, elles entrèrent en service sur les lignes du S-Bahn Mitteldeutschland en août 2013.

Un total de 36 DB BR 1442 du S-Bahn Mitteldeutschland sont formées de 3 voitures articulées (sous-série 1442.1), qui sont rassemblées en paires pour former des rames de 6 voitures aux heures de pointe. Sur l'ensemble du réseau, on dénombre en moyenne 57 000 voyageurs par jour, ce qui montre bien la pression régnant aux heures de pointe en particulier dans le tunnel urbain de Leipzig, pression atténuée grâce aux Talent 2 circulant à une fréquence élevée.



DOVETAIL GAMES

TSW

TRAIN SIM WORLD®

