

Train Sim World®

MANUALE INTRODUTTIVO





© 2018 Dovetail Games, nome commerciale di RailSimulator.com Limited ("DTG"). Tutti i diritti sono riservati. "Dovetail Games" è un marchio registrato di Dovetail Games Limited. "Train Sim World" e "SimuGraph" sono marchi registrati di DTG. Unreal® Motore, © 1998-2018, Epic Games, Inc. Tutti i diritti sono riservati. Unreal® è un marchio registrato di Epic Games. Parti di questo software utilizzano tecnologia SpeedTree® (© 2014 Interactive Data Visualization, Inc.). SpeedTree® è un marchio registrato di Interactive Data Visualization, Inc. Tutti i diritti sono riservati. Amtrak è un marchio registrato di Amtrak. CSX e altri marchi sono di proprietà di CSX Transportation Intellectual Properties, Inc e sono utilizzati in licenza. DB, il logo DB e il logo S-Bahn sono marchi registrati di Deutsche Bahn AG. GWR è un marchio registrato di First Greater Western Ltd. Tutti gli altri copyright o marchi registrati sono proprietà dei rispettivi proprietari. La copia non autorizzata, l'adattamento, il noleggio, la rivendita, l'utilizzo in sala giochi, l'utilizzo a pagamento, la trasmissione, la distribuzione o l'estrazione del prodotto o di qualsiasi marchio che fa parte di questo prodotto è proibita. Sviluppato e pubblicato da DTG.

La lista completa dei crediti è accessibile dal menu "Opzioni" di TSW.

Introduzione a Train Sim World®: CSX Heavy Haul



Train Sim World™: CSX Heavy Haul è un innovativo simulatore in prima persona che permette di ricreare l'esperienza di manovrare potenti e pesanti treni merci in una delle tratte ferroviarie più famose d'America. Spinto dal nuovo motore dinamico SimuGraph™ di Dovetail Games e dalla tecnologia Unreal Engine 4®, Train Sim World™ utilizza dati presi dal mondo reale per replicare accuratamente le performance, i suoni e le sensazioni provate alla guida di veri treni. Padroneggia una gamma di differenti locomotive in una varietà di attività che vanno dallo smistamento in trafficati scali fino a comandare treni pesantissimi attraverso pendenze scoscese. Train Sim World™ soddisfa i bisogni di giocatori di tutti i livelli di abilità con tutorial dedicati ai principianti fino a procedure avanzate per esperti

Un'introduzione al Sand Patch Grade



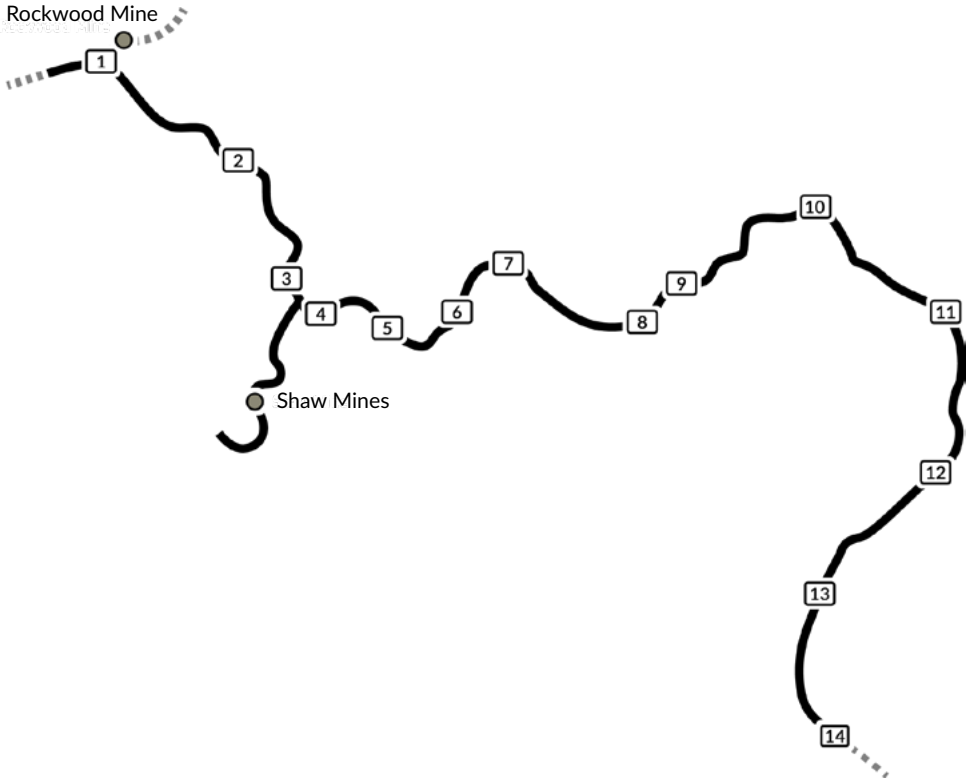
Sand Patch Grade è un collegamento vitale nell'enorme rete ferroviaria della CSX, di più di 21.000 miglia. La tratta attraversa la catena montuosa degli Allegheny, arrampicandosi da Cumberland, Maryland (ad un'altezza di 627 piedi) fino alla sommità della linea, Sand Patch, Pennsylvania (altezza, 2,258 piedi), per iniziare una discesa verso ovest fino a Rockwood, Pennsylvania (1,837 piedi). Per attraversare le scoscese salite degli Allegheny attraverso Sand Patch Grade, la pendenza più pesante a est culmina in un gradiente dell'1.94% nei pressi di Manila, seguito da una picchiata attraverso il tunnel Sand Patch, lungo 4475 piedi.

La sua nascita si deve alla famosa Baltimore & Ohio – la prima compagnia ferroviaria in America, la quale aprì la linea negli anni 70 del XIX secolo, come collegamento vitale verso Pittsburgh a est, per arrivare infine alla capitale americana della ferrovia, Chicago.

La tratta fa oggi parte della Sottodivisione Keystone della compagnia ferroviaria CSX e funge da trafficatissimo corridoio di svariati carichi merci, tra cui container, carbone, grano, acciaio, olio, auto e parti di ricambio di automobili, oltre ad altri prodotti manifatturieri. Il carbone viene caricato localmente presso Rockwood nella adiacente sottodivisione S&C Sub e trascinato attraverso la Salisbury Branch. Inoltre, Sand Patch Grade si trova sul percorso del Capitol Limited, il treno giornaliero della Amtrak che connette Washington (D.C.) a Chicago.

Cumberland, Maryland, all'estremità orientale di Sand Patch Grade, è sede di uno dei maggiori scali ferroviari di deposito e manutenzione treni della CSX.

Mappa del Sand Patch Grade e Località Importanti



1	Rockwood	8	Roddy
2	Garrett	9	Glencoe
3	Salisbury Junction	10	Fairhope
4	Meyersdale	11	Hyndman
5	Keystone	12	Cooks Mills
6	Sand Patch	13	Ellerslie
7	Mance	14	Cumberland

Modalità di gioco

Tutorial

Dallo smistamento negli scali, dal caricamento del carbone ai vari sistemi dei freni, i tutorial ti forniscono la conoscenza necessaria per ottenere il massimo dalle tue locomotive e treni attraverso lezioni interattive che ti insegnano i concetti chiave. Se sei un nuovo utente di Train Sim World, ti raccomandiamo di iniziare da qua per apprendere le fondamenta.



Scenari

Fornendo una varietà di operazioni attraverso la tratta del Sand Patch Grade, gli scenari sono attività basate su obiettivi che forniscono un'esperienza unica. Metti alla prova le tue abilità, padroneggiando il traffico scalo di Cumberland o spingiti all'estremo spingendo pesanti treni merci attraverso la sommità di Sand Patch.



Servizi

Fornendo una varietà di servizi attraverso un'intera giornata di lavoro, la modalità servizi è un nuovo modo di giocare. C'è sempre qualcosa da fare con una grande varietà di servizi di cui prendere il controllo o con cui viaggiare. Siediti e osserva l'azione catturando spettacolari screenshots, sali e scendi o viaggia insieme a diversi servizi mentre svolgono le loro funzioni oppure prendi il comando e termina i loro compiti tu stesso.



Terminologia Base

Cofano Alto e Cofano Basso



Nelle locomotive americane, il termine “Cofano Alto” si riferisce alla porzione di locomotiva che normalmente verrebbe considerata come il retro. Il “Cofano Basso” si riferisce alla piccola porzione che normalmente viene considerata il davanti. Queste due parti non vengono chiamate semplicemente “Davanti” e “Retro”, perchè in alcuni casi le locomotive sono al contrario, e in quel caso il davanti è il Cofano Alto. Per questo motivo è necessario comprendere e utilizzare il termine corretto per evitare confusione.

Lavorare con unità multiple/ Lavorare in multiplo

Lavorare con unità multiple o lavorare in multiplo è un sistema di operazioni in cui due o più locomotive sono connesse insieme e comandate dalla locomotiva di testa (la locomotiva a uno dei due lati del treno) da un solo equipaggio. Le locomotive che lavorano in multiplo possono essere tutte da un lato del treno, distribuite nel treno oppure a entrambi i lati della formazione.

In molti casi, lavorare con unità multiple significa che puoi distribuire il carico tra più locomotive nella formazione, permettendo uno sforzo traente maggiore e di conseguenza, una potenza trainante e di arresto maggiore.

Introduzione alla EMD GP38-2

La Locomotiva classe “Geep” apparì per la prima volta nella scena ferroviaria nordamericana nel 1949, nella forma della classica GP7. Nel corso dei decenni successivi, vennero prodotte più di 20 differenti versioni dell’iconica “Geeps”, e tra di loro, la locomotiva più versatile e di maggior successo della linea fu la GP-38-2.

Prodotta tra il 1972 e il 1986 e spinta da un motore a 16 cilindri di 2.000 cavalli a quattro assali (B-B), la GP38-2 fu venduta in 2.222 esemplari a più di 60 diversi acquirenti. Come la SD40-2, la GP38-2 uscì di produzione nel periodo in cui venne formata la CSX, ma nonostante questo, la compagnia divenne uno dei maggiori operatori di questa locomotiva ereditando le flotte di GP38-2 da quattro delle compagnie che la formarono. La veneranda e versatile GP38-2 è tuttora in servizio ed è una delle locomotive di punta nella moderna flotta della CSX e, grazie a un programma di restyling, rimarrà in servizio per ancora molto tempo.



Avviare la EMD GP38-2

1. Imposta il **freno a mano**, troverai la ruota o la leva del treno a mano dal lato del cofano basso.
2. Entra nella cabina e apri la scatola dei fusibili
3. Controlla che il circuito principale e tutti i fusibili siano nella posizione di accensione e chiudi lo sportello della scatola dei fusibili.
4. Sopra alla scatola dei fusibili, imposta l'**interruttore Start/Run** in posizione Start
5. Accendi le **luci del compartimento motore**, le **luci piattaforma** e le **luci della cabina** se richiesto
6. Assicurati che il **selettore di direzione** e la **leva della potenza** siano in porizione neutrale
7. Dirigiti al lato del cofano alto e apri il **chiavistello** (al lato in alto a destra della porta del compartimento motore) e le **porte del compartimento motore**
8. Muovi verso **sinistra (prime)** e mantieni premuto per 5 secondi l'interruttore **Prime/Start**
9. Rilascia l'**interruttore prime/start** e giralo a **destra (start)** per un momento in modo da innescare l'accensione del motore
10. Attendi l'accensione del motore per completare
11. Chiudi le **porte del compartimento motore** (nota che devono essere chiuse nell'ordine corretto!)
12. Ritorna alla cabina e imposta l'**interruttore Start/Run** in posizione **Run**
13. Spegni le **luci motore** se le avevi accese
14. Accendi le luci dei numeri come richiesto
15. Siediti nella postazione del macchinista
16. Nel lato in alto a destra della console principale dei comandi (alla tua sinistra), vedrai tre interruttori chiamati **Engine Run**, **Field Generator** and **Control & Fuel Pump**, gira tutti e tre gli interruttori nella posizione di accensione (in alto)
17. Accendi le **luci degli strumenti** e imposta i **fari** su luminoso
18. Controlla lo stato dei freni a assicurati che la **valvola del taglio** sia impostata su **Freight (Merci)**
19. Controlla che la **valvola MU-2A** sia impostata su **Di Testa o Morta**

Una locomotiva disattivata non ha aria nella tubatura dei freni, che deve quindi essere pressurizzata.

1. Lasciando il **selettore di direzione** in modalità neutrale, imposta l'acceleratore al **livello 1**. Sentirai il motore salire di giri, e nell'indicatore di sinistra dei due indicatori di freno, dovresti vedere l'ago rosso (indicante la pressione della riserva principale) salire, e nell'indicatore di sinistra (indicante la pressione del cilindro dei freni) aumentare man mano che l'aria viene forzata nel sistema frenante della locomotiva. Attendi che la riserva principale raggiunga 140 PSI.
2. Controlla che il **freno indipendente** sia impostato al massimo.
3. Rilascia il **freno automatico**, dovresti quindi vedere l'ago bianco nell'indicatore di sinistra (indicante la pressione equalizzatrice di riserva) aumentare, e l'ago bianco nell'indicatore di destra (indicante la pressione nella tubatura del freno) aumentare allo stesso modo. Una volta che entrambi le lancette hanno raggiunto i 90 psi il sistema di frenatura pneumatico è pronto al servizio.
4. Riporta la **leva della potenza** a **ZERO**.
5. Esci dalla cabina e rilascia il **freno a mano** davanti alla locomotiva.

La locomotiva è ora pronta al servizio. Imposta il **selettore di direzione** nella direzione richiesta. Ora devi solo rilasciare il **Freno Indipendente** e applicare potenza come richiesto.

Impostare la EMD GP38-2 per lavori di unità multiple

Come Locomotiva Di Testa

Assicurati che le locomotive siano preparate per il servizio secondo le istruzioni sopra elencate. Una volta che le locomotive sono operative, possono essere impostate per il lavoro multiplo

Le istruzioni di avviamento prepareranno la locomotiva per trainare treni o essere l'unica locomotiva in una formazione.

Le impostazioni chiave per cambiare la locomotiva da trainata a locomotiva di testa sono indicati di seguito.

Questi tre scambi abilitano i comandi della potenza:

Motore in Funzione: ON
Generatore di Campo in funzione: ON
Comando e Pompa Carburante: ON

Questi tre comandi delle valvole controllano se le leve dei treni operano i freni del treno:

Valvola di spegnimento Freni: MERCI
Valvola MU-2A: DI TESTA O DI CODA

Come Locomotiva Di Testa

In caso di impostazione della GP38-2 in posizione non di testa, sono disponibili varie opzioni in base al ruolo richiesto nella formazione:

Potenza disattivata, freni disattivati o "Locomotiva morta"

Questa impostazione è utile se stai trascinando una locomotiva spenta. In questo caso, imposta i comandi come di seguito:

Motore in Funzione: ON
Generatore di Campo in funzione: ON
Comando e Pompa Carburante: ON

Valvola di spegnimento Freni: SPENTO
Valvola MU-2A: DI TESTA O DI CODA

***Nota:** Se il motore della locomotiva non è avviato i primi tre interruttori non sono*

importanti. In ogni caso, se il motore è in funzione ma vuoi lasciarlo in folle, allora impostare gli interruttori su ON significa che il motore ignorerà tutti i segnali dalla locomotiva di testa e rimarrà in folle.

Senza potenza, Freni Massimi

Motore in Funzione: ON
Generatore di Campo in funzione: ON
Comando e Pompa Carburante: ON

Valvola di spegnimento Freni: SPENTO
Valvola MU-2A: Traccia 6 o 24

In questa configurazione, il comando della potenza rimane nei controlli della locomotiva, quindi l'unità di testa non sarà in grado di operarli remotamente. Questo significa che il motore resterà in folle e non contribuirà a fornire potenza alla formazione. L'impostazione dei freni "taglio" taglia la leva dei freni e la imposta per essere operata da un'unità collegata in configurazione "Di Testa o Di Coda" (che è l'impostazione in cui dovrebbe essere la tua unità di testa) Questo significa che la locomotiva fornirà forza frenante aggiuntiva al tuo treno.

Potenza e Freni al Massimo

Motore in Funzione: OFF
Generatore di Campo in funzione: OFF
Comando e Pompa Carburante: OFF

Valvola di spegnimento Freni: TAGLIO
Valvola MU-2A: Traccia 6 o 24

In questa configurazione, disabiliterai i comandi della potenza, permettendo all'unità di testa di avere il pieno controllo della potenza di questa locomotiva. Quando l'unità di testa applicherà potenza, l'elettronica interna di questa locomotiva farà lo stesso. Anche i freni sono impostati per essere comandati dall'unità di testa.

Potenza Distribuita

Viene usata quando hai una formazione di locomotive non connesse direttamente tra di loro, come ad esempio una locomotiva in testa e un'altra in fondo. In questo caso è necessario una configurazione leggermente differente per assicurarsi il corretto funzionamento di tutte le locomotive della formazione. La radio viene quindi utilizzata per operare la locomotiva in fondo alla formazione.

Se, ad esempio, la tua formazione è composta da una coppia di GP38-2 in testa, e

una nel retro, dovrai utilizzare le seguenti impostazioni:

Coppia frontale

Unità di testa: Imposta come di testa e assicurati che il fusibile della radio sia acceso

Unità di coda: Imposta come di coda

Coppia posteriore

Unità di testa: Imposta come di testa e assicurati che il fusibile della radio sia acceso

Unità di coda: Imposta come di coda

In questa configurazione, quando il macchinista cambia le impostazioni della potenza o del freno nella coppia di testa, l'unità di coda risponderà perchè fisicamente connessa. Contemporaneamente, verrà mandato un messaggio radio (non udibile dal giocatore) a cui la locomotiva di testa della coppia posteriore reagirà seguendo le stesse impostazioni. Tale impostazione verrà automaticamente recepita dalla locomotiva di coda della coppia attraverso la connessione diretta. Questo sistema è concepito con l'idea di mimare il comportamento di un secondo macchinista nell'unità di testa della coppia di locomotive in fondo al treno che copia le azioni del macchinista di testa.

In questa impostazione di comandi, il macchinista al comando del treno ha il pieno controllo di tutte e quattro le locomotive contemporaneamente.

Impostare i comandi dei fari della EMD GP38-2 per unità multiple

La GP38-2 ha un interruttore alle spalle della postazione del macchinista che presenta quattro impostazioni. Queste ti permettono di impostare il funzionamento dei fari nelle altre locomotive della formazione.



Unità Singola o Intermedia

In questa impostazione, la locomotiva non reagirà alle istruzioni sui fari provenienti da altre locomotive nella formazione. I fari, se richiesto, devono essere impostati utilizzando i normali interruttori nel pannello dei comandi.

Controllato con unità agganciate dal lato del cofano lungo

Utilizza questa impostazione se la locomotiva è l'unità di comando per la configurazione dei fari (solitamente questa è la locomotiva di testa) e l'unità successiva nella formazione è agganciata dal lato del cofano alto.

Controllato con unità agganciate dal lato del cofano corto

Utilizza questa impostazione se la locomotiva è l'unità di comando per la configurazione dei fari (solitamente questa è la locomotiva di testa) e l'unità successiva nella formazione è agganciata dal lato del cofano basso.

Controllato da un'altra unità agganciata a una delle due estremità

Se questa unità deve rispondere ai comandi delle luci da un'unità in comando allora utilizza questa impostazione.

Se i fari sono impostati correttamente, il macchinista dovrebbe utilizzare i comandi delle luci di testa e di coda dal pannello dei comandi della locomotiva di testa, operando le luci su tutte le locomotive della formazione.

Esempio

Unità di coda #2

Controllato da un'altra
unità agganciata a qualsiasi
lato

Unità di coda #1

Unità singola o
intermedia

Unità di Testa

Unità di controllo, con
unità agganciata dal lato
del cofano alto



In questo esempio, gli interruttori delle luci sono impostati come descritto nelle in questa formazione di tre locomotive.

Una volta fatto, il macchinista può sedere nell'unità di testa e, se opera gli interruttori delle luci frontali, le luci dell'unità di testa appariranno come richiesto. Attivando l'interruttore delle luci di coda, non si accenderanno le luci di coda dell'unità di testa, ma si accenderanno remotamente le luci dal lato del cofano basso dell'unità di coda #2.

Introduzione alla EMD SD40-2

La locomotiva SD40-2, a sei assi (C- C) e spinta da un motore a 3000 cavalli ha fatto il suo debutto nel 1972. In produzione fino al 1986, la Electro-Motive ne produsse quasi 4000 esemplari rendendola una delle locomotive di maggior successo di tutti i tempi.

Spinta dall'affidabile motore EMD a doppio ciclo della serie 645 a gasolio e adatta a qualsiasi tipo di servizio in linea, da veloci traffici merci fino al trasporto di pesanti carichi di carbone la SD40-2 è stata acquistata da più di 30 compagnie ferroviarie, tra cui giganti come Burlington Northern, Union Pacific, and CP Rail. Nel periodo della produzione della SD40-2, la CSX non esisteva ancora, ma i suoi predecessori furono tra gli acquirenti. Di conseguenza, con la creazione della CSX nel 1986 e l'acquisizione di metà della Conrail nel 1999, la CSX divenne proprietaria di più di 300 SD40-2. Ancora oggi, la veneranda EMD SD40-2 rimane una delle locomotive di prima linea della CSX, e la si può vedere in tutta la rete (e frequentemente nel Sand Patch Grade) rimorchiando carichi che spaziano da merci pesanti a importanti trasferimenti di automobili.



Avviare la EMD SD40-2

1. Imposta il **freno a mano**, troverai la ruota o la leva del treno a mano dal lato del cofano basso.
2. Entra nella cabina e apri la scatola dei fusibili
3. Controlla che il circuito principale e tutti i fusibili siano nella posizione di accensione e chiudi lo sportello della scatola dei fusibili.
4. Sopra alla scatola dei fusibili, imposta l'**interruttore Start/Run** in posizione Start
5. Accendi le **luci del compartimento motore**, le **luci piattaforma** e le **luci della cabina** se richiesto
6. Assicurati che il **selettore di direzione** e la **leva della potenza** siano in posizione neutrale
7. Dirigiti al lato del cofano alto e apri il **chiavistello** (al lato in alto a destra della porta del compartimento motore) e le **porte del compartimento motore**
8. Muovi verso **sinistra (prime)** e mantieni premuto per 5 secondi l'interruttore **Prime/Start**
9. Rilascia l'**interruttore prime/start** e giralo a **destra (start)** per un momento in modo da innescare l'accensione del motore
10. Attendi l'accensione del motore per completare
11. Chiudi le **porte del compartimento motore** (nota che devono essere chiuse nell'ordine corretto!)
12. Ritorna alla cabina e imposta l'**interruttore Start/Run** in posizione **Run**
13. Spegni le **luci motore** se le avevi accese
14. Accendi le **luci dei numeri** come richiesto
15. Siediti nella postazione del macchinista
16. Nel lato in alto a destra della console principale dei comandi (alla tua sinistra), vedrai tre interruttori chiamati **Engine Run**, **Field Generator** and **Control & Fuel Pump**, gira tutti e tre gli interruttori nella posizione di accensione (in alto)
17. Accendi le **luci degli strumenti** e imposta i **fari** su luminoso
18. Controlla lo stato dei freni e assicurati che la **valvola del taglio** sia impostata su **Freight (Merci)**
19. Controlla che la **valvola MU-2A** sia impostata su **Di Testa o Morta**

Una locomotiva disattivata non ha aria nella tubatura dei freni, che deve quindi essere pressurizzata.

1. Lasciando il **selettore di direzione** in modalità neutrale, imposta l'**acceleratore al livello 1** Sentirai il motore salire di giri, e nell'indicatore di sinistra dei due indicatori di freno, dovresti vedere l'ago rosso (indicante la pressione della riserva principale) salire, e nell'indicatore di sinistra (indicante la pressione del cilindro dei freni) l'ago rosso aumentare allo stesso modo man mano che l'aria viene forzata nel sistema frenante della locomotiva. Attendi che la riserva principale raggiunga 140 PSI.
2. Controlla che il **freno indipendente** sia impostato alla massima applicazione.
3. Rilascia il **freno automatico**, dovresti quindi vedere l'ago bianco nell'indicatore di sinistra (indicante la pressione equalizzatrice di riserva) aumentare, e l'ago bianco nell'indicatore di destra (indicante la pressione nella tubatura del freno) aumentare allo stesso modo. Una volta che entrambe le lancette hanno raggiunto i 90 psi il sistema di frenatura pneumatico è pronto al servizio.
4. Riporta la **leva della potenza** a **ZERO**.
5. Esci dalla cabina e rilascia il **freno a mano** davanti alla locomotiva.

La locomotiva è ora pronta al servizio. Imposta il **selettore di direzione** nella direzione richiesta. Ora devi solo rilasciare il **Freno Indipendente** e applicare potenza come richiesto.

Impostare la EMD SD40-2 per lavori di unità multiple

Come Locomotiva Di Testa

Assicurati che le locomotive siano preparate per il servizio secondo le istruzioni sopra riportate. Una volta che le locomotive sono operative, possono essere impostate per il lavoro multiplo.

Le istruzioni di avviamento prepareranno la locomotiva per trainare treni o per essere l'unica locomotiva in una formazione.

Le impostazioni chiave per cambiare la locomotiva da trainata a locomotiva di testa sono indicati di seguito.

Questi tre scambi abilitano i comandi della potenza:

Motore in Funzione: ON
Generatore di Campo in funzione: ON
Comando e Pompa Carburante: ON

Questi tre comandi delle valvole controllano se le leve dei treni operano i freni del treno:

Valvola di spegnimento Freni: MERCI
Valvola MU-2A: DI TESTA O DI CODA

Come Locomotiva Di Testa

In caso di impostazione della SD40-2 in posizione non di testa, sono disponibili varie opzioni in base al ruolo richiesto nella formazione:

Potenza disattivata, freni disattivati o "Locomotiva morta"

Questa impostazione è utile se stai trascinando una locomotiva spenta. In questo caso, imposta i comandi come di seguito:

Motore in Funzione: ON
Generatore di Campo in funzione: ON
Comando e Pompa Carburante: ON

Valvola di spegnimento Freni: SPENTO
Valvola MU-2A: DI TESTA O DI CODA

***Nota:** Se il motore della locomotiva non è avviato i primi tre interruttori non sono*

importanti. In ogni caso, se il motore è in funzione ma vuoi lasciarlo in folle, allora impostare gli interruttori su ON significa che il motore ignorerà tutti i segnali dalla locomotiva di testa e rimarrà in folle.

Senza potenza, Freni Massimi

Motore in Funzione: ON
Generatore di Campo in funzione: ON
Comando e Pompa Carburante: ON

Valvola di spegnimento Freni: SPENTO
Valvola MU-2A: Traccia 6 o 24

In questa configurazione, il comando della potenza rimane ai comandi della locomotiva, quindi l'unità di testa non sarà in grado di operarli remotamente. Questo significa che il motore resterà in folle e non contribuirà a fornire potenza alla formazione. L'impostazione dei freni "taglio" taglia la leva dei freni e la imposta per essere operata da un'unità collegata in configurazione "Di Testa o Di Coda" (che è l'impostazione in cui dovrebbe essere la tua unità di testa). Questo significa che la locomotiva fornirà forza frenante aggiuntiva al tuo treno.

Potenza e Freni al Massimo

Motore in Funzione: OFF
Generatore di Campo in funzione: OFF
Comando e Pompa Carburante: OFF

Valvola di spegnimento Freni: TAGLIO
Valvola MU-2A: CODA 6 O 24

In questa configurazione, disabiliterai i comandi della potenza, permettendo all'unità di testa di avere il pieno controllo della potenza di questa locomotiva. Quando l'unità di testa applicherà potenza, l'elettronica interna di questa locomotiva farà lo stesso. Anche i freni sono impostati per essere comandati dall'unità di testa.

Potenza Distribuita

Viene usata quando hai una formazione di locomotive non connesse direttamente tra di loro, come ad esempio una locomotiva in testa e un'altra in fondo. In questo caso è necessaria una configurazione leggermente differente per assicurarsi il corretto funzionamento di tutte le locomotive della formazione. La radio viene quindi utilizzata per operare la locomotiva in fondo alla formazione.

Se, ad esempio, la tua formazione è composta da una coppia di SD40-2 in testa, e

una coppia nel retro, dovrai utilizzare le seguenti impostazioni:

Coppia frontale

Unità di testa: Imposta come di testa e assicurati che il fusibile della radio sia acceso

Unità di coda: Imposta come di coda

Coppia posteriore

Unità di testa: Imposta come di testa e assicurati che il fusibile della radio sia acceso

Unità di coda: Imposta come di coda

In questa configurazione, quando il macchinista cambia le impostazioni della potenza o del freno nella coppia di testa, l'unità di coda risponderà perchè fisicamente connessa. Contemporaneamente, verrà mandato un messaggio radio (non udibile dal giocatore) a cui la locomotiva di testa della coppia posteriore reagirà seguendo le stesse impostazioni. Tale impostazione verrà automaticamente recepita dalla locomotiva di coda della coppia attraverso la connessione diretta. Questo sistema è concepito con l'idea di mimare il comportamento di un secondo macchinista nell'unità di testa della coppia di locomotive in fondo al treno che copia le azioni del macchinista di testa.

In questa impostazione di comandi, il macchinista al comando del treno ha il pieno controllo di tutte e quattro le locomotive contemporaneamente.

Impostare i comandi dei fari della EMD SD40-2 per unità multiple

La EMD SD40-2 ha un interruttore alle spalle della postazione del macchinista che presenta quattro impostazioni. Queste ti permettono di impostare il comportamento dei fari nelle altre locomotive della formazione.



Unità Singola o Intermedia

In questa impostazione, la locomotiva non reagirà alle istruzioni sui fari provenienti da altre locomotive nella formazione. I fari, se richiesto, devono essere impostati utilizzando i normali interruttori nel pannello dei comandi.

Controllato con unità agganciate dal lato del cofano lungo

Utilizza questa impostazione se la locomotiva è l'unità di comando per la configurazione dei fari (solitamente questa è la locomotiva di testa) e l'unità successiva nella formazione è agganciata dal lato del cofano alto.

Controllato con unità agganciate dal lato del cofano corto

Utilizza questa impostazione se la locomotiva è l'unità di comando per la configurazione dei fari (solitamente questa è la locomotiva di testa) e l'unità successiva nella formazione è agganciata dal lato del cofano basso.

Controllato da un'altra unità agganciata a una delle due estremità

Se questa unità deve rispondere ai comandi delle luci da un'unità in comando allora utilizza questa impostazione.

Se i fari sono impostati correttamente, il macchinista dovrebbe utilizzare i comandi delle luci di testa e di coda dal pannello dei comandi della locomotiva di testa, operando le luci su tutte le locomotive della formazione.

Esempio

Unità di coda #2

Controllato da un'altra
unità agganciata a qualsiasi
lato

Unità di coda #1

Unità singola o
intermedia

Unità di Testa

Unità di controllo, con
unità agganciata dal lato
del cofano alto



In questo esempio, gli interruttori delle luci sono impostati come descritto nelle in questa formazione di tre locomotive.

Una volta fatto, il macchinista può sedere nell'unità di testa e, se opera gli interruttori delle luci frontali, le luci dell'unità di testa appariranno come richiesto. Attivando l'interruttore delle luci di coda, non si accenderanno le luci di coda dell'unità di testa, ma si accenderanno remotamente le luci dal lato del cofano basso dell'unità di coda #2.

Operare il Vigilante nella EMD SD40-2 e EMD GP38-2

Il vigilante è un sistema di controllo designato per far rispondere il macchinista ad un allarme a intervalli regolari per assicurarsi che sia ancora in controllo della locomotiva. Il fallimento nel rispondere prontamente all'allarme causerà l'innesco del freno e porterà il treno all'arresto.

Di base, in Train Sim World: CSX Heavy Haul, il Vigilante è disabilitato. Per abilitarlo puoi premere **CTRL + INVIO (Tastierino Numerico)** oppure aprire l'armadio dei fusibili e attivare il fusibile del dispositivo di avvertimento



Quando il vigilante è abilitato, se il treno sta viaggiando a una velocità superiore a 5 Mph inizierà un countdown di 65 secondi (non è presente nessuna rappresentazione visiva). Una volta raggiunto lo zero, si udirà un suono nella cabina e un indicatore si accenderà. Nel Display di gioco inoltre, vedrai l'icona del Vigilante accendersi.

A questo punto avrai 5 secondi per rispondere prima che il sistema di controllo faccia frenare il treno.

Per rispondere al Vigilante premi il tasto di conferma sul pannello dei comandi, il **Tasto Q** sulla tastiera o il **tasto B** sul controller Xbox. Ogni volta che uno dei controlli primari come potenza, freno, selettore di direzione viene attivato, oppure viene suonata la sirena, il countdown ripartirà da capo. Quindi se sei in effettivo controllo della locomotiva non sentirai mai allarmi dal vigilante.

Il fallimento nel rispondere prontamente all'allarme causerà l'innesco del freno e porterà il treno all'arresto. Una volta innescati i freni, dovrai attendere l'arresto del treno e effettuare la procedura di reset (mostrata in seguito in questo manuale) prima di poter ripartire. Nella EMD GP38-2 il processo e le procedure sono identiche, ma l'allarme in cabina appare leggermente differente, combinando la spia del vigilante con altri indicatori:



Resettare il controllo pneumatico nella EMD GP38-2 e EMD SD40-2

Quando l'interruttore di controllo pneumatico (PSC) è aperto, i freni del treno non possono essere rilasciati e i comandi della potenza sono disattivati. Per poter manovrare nuovamente il treno dovrai resettare il PCS.

Se il PCS è attivo, la spia PCS APERTO sarà illuminata:



Quando il treno è completamente fermo, segui questa procedura:

Se sta suonando un allarme, rispondi premendo Q sulla tastiera o B sul controller Xbox.

1. Imposta **acceleratore** su **Neutrale**
2. Imposta il **selettore di direzione** su **Neutrale**
3. Imposta il **Freno Indipendente** su **massimo servizio**
4. Imposta il **Freno Automatico** su **Emergenza**
5. **Attendi 60 secondi**
6. Rilascia il **Freno Automatico** e attendi che la pressione nella riserva equalizzatrice e nella tubatura dei freni tornino a 90psi

Mentre il **Freno Automatico** viene rilasciato, dovrai portare la leva della **potenza** sulla **tacca 1** in modo che il compressore possa ricaricare la riserva principale.

Una volta che le lancette della riserva equalizzatrice e della tubatura dei freni sono ritornate a 90psi e la riserva principale si è ricaricata a 140psi, riporta la **potenza** su **neutrale**.

A questo punto dovresti essere in grado di rilasciare il freno indipendente, impostare il selettore di direzione e applicare potenza.

Introduzione alla GE AC4400CW

Lo standard di riferimento per le odierne locomotive merci è oggi maggiore di 4000 cavalli, a corrente alternata (AC) e a sei assi e l'istituzione di questo standard si deve in larga parte alla locomotiva General Electric AC4400CW, introdotta nel 1993.

Costruita nell'impianto di produzione della General Electric ad Erie (in Pennsylvania) e spinta dall'efficiente motore GE a 16 cilindri della serie FDL, la locomotiva AC4400CW, in grado di sviluppare 4400 cavalli, è rapidamente diventata uno dei maggiori successi ferroviari di tutto il paese, con più di 2500 unità prodotte fino al 2004. Tra i maggiori utilizzatori della AC4400CW c'è la CSX, che opera una flotta di più di 600 di queste locomotive. Questa enorme locomotiva, che pesa più di 400.000 libbre, opera ogni tipo di carico e può essere frequentemente vista al lavoro attraverso gli Allegheny transitando per il famoso Sand Patch Grade.



Avviare la GE AC4400CW

1. Assicurati che il **Freno a Mano** sia impostato sulla sinistra dall'estremità del cofano alto.
2. Ritorna alla cabina e imposta l'**interruttore Start/Run** in posizione **Start**
3. Premi il tasto **Engine Start** e attendi l'accensione del motore per completare
4. Muovi l'**interruttore Start/Run** in posizione **Run**
5. Accendi le **luci dei numeri frontali**
6. Siediti nella postazione del macchinista
7. Premi la **freccia sinistra** sulla tua tastiera per guardare il **display di funzioni o IFD** principale del macchinista
8. Premi **1** sul tastierino del display IFD per selezionare lo schermo delle impostazioni freno pneumatico
9. Le impostazioni corrette sono:

Valvola di Immissione: 90psi (usa F1/F2 sul tastierino per aggiustare se necessario)

Freno Automatico: Attivo (usa F3 sul tastierino per aggiustare se necessario)

Freno Indipendente: Di Testa (usa F4 sul tastierino per aggiustare se necessario)

10. Se hai effettuato dei cambi, premi **F6** sul tastierino per confermare
11. Premi **F8** sul tastierino del display IFD per uscire dallo schermo delle impostazioni freno pneumatico
12. Premi **due volte** la **freccia sinistra** sulla tastiera per raggiungere un pannello di interruttori in basso a sinistra
13. Imposta i tre interruttori **Engine Run, Gen Field e Control** nella posizione acceso (in alto)
14. Accendi le **luci degli indicatori**
15. Premi **tre volte** la **freccia destra** sulla tua tastiera per tornare alla visuale principale
16. Assicurati che l'indicatore della riserva principale sul display IFD mostri 140psi
17. Assicurati che il **freno indipendente** sia applicato al massimo
18. Rilascia il **Freno Automatico** e attendi che la pressione nella riserva equalizzatrice e nella tubatura dei freni tornino a 90psi
19. Assicurati che la pressione nel cilindro del freno (BC) sia almeno di 50psi. Se il valore è inferiore, i freni non sono correttamente impostati e dovrai controllare la posizione della leva del **freno automatico**.
20. Torna all'estremità del cofano alto della locomotiva e rilascia il **freno a mano**
21. Ritorna alla cabina e imposta i **fari** su **Bright Aux** (Luminoso Ausiliario)

La locomotiva è ora pronta al servizio. Imposta il **selettore di direzione** nella direzione richiesta. Ora devi solo rilasciare il **Freno Indipendente** e applicare potenza come richiesto.

Impostare la GE AC4400CW per lavori di unità multiple

Per la GE AC4400CW si applicano le stesse regole e impostazione della EMD SD40-2 e EMD GP38-2.

Per configurare i freni, devi utilizzare il tasto 1 sul tastierino dei display IFD per selezionare la schermata delle impostazioni freno pneumatico e selezionare l'impostazione appropriata. Una volta completato, premi il tasto F6 per salvare i cambiamenti.

Gli interruttori Engine Run, Gen Field and Control si comportano allo stesso modo della SD40-2 e devono essere impostati secondo le stesse regole in ogni locomotiva della formazione.

Impostare i comandi dei fari della GE AC4400CW per unità multiple

I comandi della GE AC4400CW differiscono leggermente rispetto alla EMD SD40-2 e EMD GP38-2, con un'interruttore a cinque posizioni sulla parete dietro alla postazione del macchinista.



Se l'unità è di testa, impostali su uno dei seguenti settaggi:

Cofano Corto in Testa

Se il cofano corto della locomotiva punta verso fuori e necessita l'uso delle luci.

Cofano Alto in Testa

Se il cofano alto della locomotiva punta verso fuori e necessita l'uso delle luci.

Se l'unità è di coda, impostali su uno dei seguenti settaggi:

Cofano Corto in Coda

Se il cofano corto della locomotiva punta verso fuori e necessita l'uso delle luci.

Cofano Alto in Coda

Se il cofano alto della locomotiva punta verso fuori e necessita l'uso delle luci.

Altrimenti, se l'unità è isolata o è a metà di un convoglio, seleziona Isolata o unità in Mezzo.

Tenendo presente gli esempi della EMD SD40-2 e EMD GP38-2, se una di queste locomotive fosse rimpiazzata con una GE4400CW, sarebbero definite come di seguito:

Unità di testa: Cofano Corto in Testa

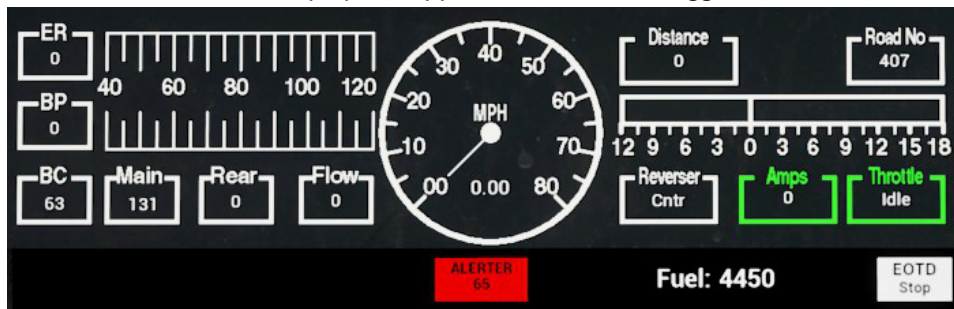
Unità trascinata #1: Isolata o di Mezzo

Unità trascinata #2: Cofano Corto in Coda

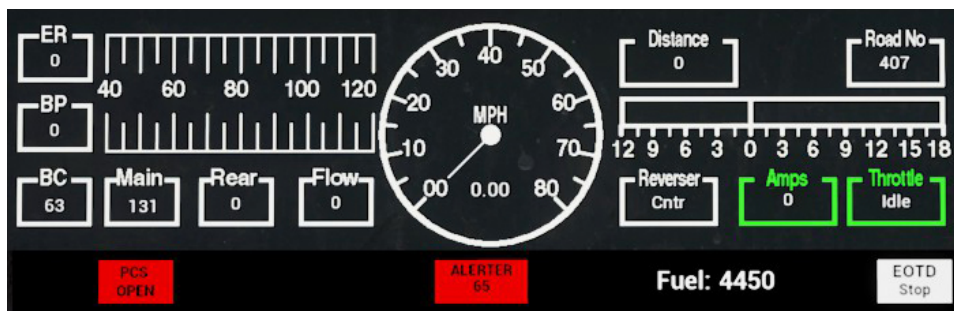
Utilizzare il Vigilante nella GE AC4400CW

Nella GE4400CW non c'è nessun modo interattivo per abilitare o disabilitare il vigilante, che di default è disattivato. Per attivare o disattivare premi **CTRL + Invio (Tastierino Numerico)**

Una volta abilitato, nel display IDF apparirà un indicatore aggiuntivo:



Questo indicatore mostrerà "VIGILANTE 65". Il 65 è il timer del countdown, quindi sarà sempre possibile, se la locomotiva sta viaggiando a una velocità maggiore di 5 mph, vedere il conto alla rovescia. Una volta raggiunto il 5 il vigilante inizierà a suonare e sarà necessario rispondere premendo il tasto Conferma sul banco di lavoro, il **tasto Q** sulla tastiera o il **tasto B** nel controller prima che il conto alla rovescia raggiunga lo zero.

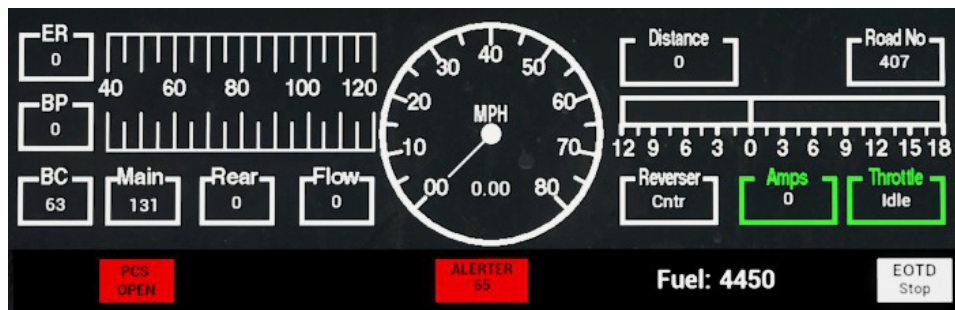


Qualora il freno di emergenza venisse applicato e apparisse la spia "PCS APERTO", dovrai lasciar fermare il treno e in seguito seguire la procedura di reset PCS prima di continuare. Il processo è mostrato di seguito.

Resettare il controllo pneumatico nella GE AC4400CW

Quando l'interruttore di controllo pneumatico (PSC) è aperto, i freni del treno non possono essere rilasciati e i comandi della potenza sono disattivati. Per poter manovrare nuovamente il treno dovrai resettare il PCS.

E' possibile capire se il PCS è attivo guardando la spia PCS OPEN nel display IDF:



Quando il treno è completamente fermo, segui questa procedura:

Se sta suonando un allarme, rispondi premendo Q sulla tastiera o B sul controller Xbox.

1. Imposta acceleratore su **Neutrale**
2. Imposta il **selettore di direzione** su **Neutrale**
3. Imposta il **Freno Indipendente** su **massimo servizio**
4. Imposta il **Freno Automatico** su **Emergenza**
5. **Attendi 60 secondi**
6. Rilascia il **Freno Automatico** e attendi che la pressione nella riserva equalizzatrice e nella tubatura dei freni tornino a 90psi

Nota bene: *Il compressore della AC4400CW è controllato dal computer e si attiverà automaticamente per mantenere la pressione nella riserva principale, al contrario delle locomotive più vecchie come le SD40-2 e GP38-2.*

Una volta che le lancette della riserva equalizzatrice e della tubatura dei freni sono tornate a 90psi e la riserva principale si è ricaricata a 140psi, riporta la potenza su neutrale.

A questo punto dovresti essere in grado di rilasciare il **freno indipendente**, impostare il **selettore di direzione** e applicare **potenza**.

Materiale rotabile incluso

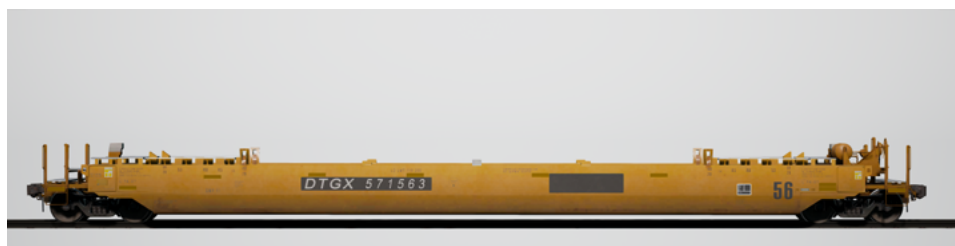
Sand Patch Grade è una trafficatissima arteria che contribuisce al trasporto di milioni di tonnellate di carichi ogni anno - e Train Sim World: CSX Heavy Haul include sei tipi di equipaggiamento merci contemporaneo regolarmente operati nella tratta, per fornire una grande varietà di carichi e beni vari.

Gondola porta carbone BethGon II®



Nella sua storia, nulla è più riconducibile al Sand Patch Grade del trasporto carbone. Nel 1986, la Johnstown America (ora FreightCar America) introdusse la gondola BethGon, un vagone dalla scocca in alluminio che divenne rapidamente lo standard per il trasporto del carbone in tutto il nord America. Nel 2001 venne introdotta la versione rivista BethGon II e entro il 2006, sono stati prodotti più di 100.000 esemplari di questo vagone. La CSX opera una enorme flotta di questi vagoni che arrivano a pesare fino a 286.000 libbre.

Vagone porta container da 53 piedi Husky Stack®



Probabilmente nulla è più rappresentativo della moderna età d'oro dei treni merci americani - o più impressionante - di un treno intermodale lungo un miglio. Introdotti negli anni 70, i porta container sono diventati sempre più lunghi e pesanti e sono stati costruiti in una varietà di configurazioni. Il vagone da 53 piedi Husky Stack, costruito dalle Greenbrier Companies è un vagone singolo ad alta capacità che porta container di dimensioni variabili da 20 a 53 piedi nella base e può contenere containers da 40 a 53 piedi nella posizione superiore.

Bisarca a due piani da 89 piedi



Dagli anni '60 in poi, i treni bisarca hanno aiutato la ferrovia a recuperare una grande fetta di mercato nel trasporto di nuove automobili e questi imponenti vagoni sono presto diventati la base della ferrovia merci americana. Originariamente aperti sui lati, i vagoni bisarca si sono evoluti fino a diventare completamente chiusi (per proteggere il loro carico) e hanno raggiunto dimensioni di fino a 89 piedi, costruiti a due o tre livelli, convertibili in base al numero di macchine da caricare. Un vagone bisarca a doppio piano costruito dalla TrinityRail entrerà presto in servizio in Train Sim World nella tratta del Sand Patch Grade.

Porta Carbone Coperto da 5201 Piedi Cubici



I vagoni porta carbone coperti hanno fatto la loro prima apparizione nella ferrovia americana nei primi anni '30 e si sono evoluti in una delle basi della ferrovia contemporanea. Oggi, costruiti in varie dimensioni e configurazioni, i vagoni porta carbone coperti trasportano qualsiasi cosa dalla sabbia e cemento al grano, cereali e molte altre materie prime. Anch'essi costruiti dalla TrinityRail, questi vagoni sono molto versatili e molto adatti a trasportare prodotti agricoli e chimici.

Vagone Serbatoio da 30.500 Galloni



Come per i vagoni coperti per le materie prime solide, i vagoni serbatoio sono un tipo fondamentale di equipaggiamento ferroviario per il trasporto di carichi liquidi. Fabbricati in diverse dimensioni, pressurizzati, non pressurizzati e in varianti isolate, i vagoni serbatoio trasportano contenuti che variano da olio, prodotti chimici a beni alimentari. Costruiti dalla Greenbrier Companies e da molti altri produttori, i vagoni serbatoio da 30.500 galloni sono un tipo di serbatoio molto versatile. Spesso vengono caricati di etanolo o altri prodotti liquidi.

Vagone Merci da 50 Piedi Targa C



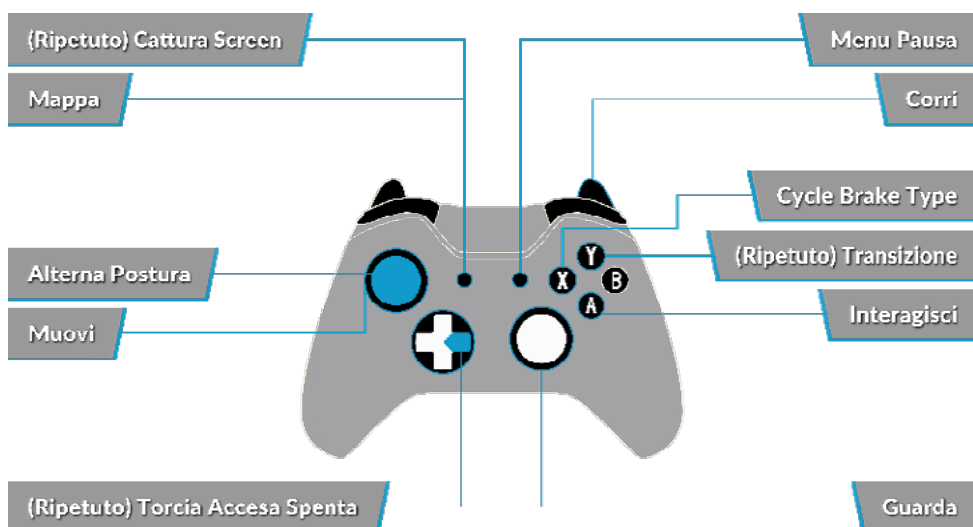
Durante il primo secolo di esistenza della ferrovia americana, i vagoni merci erano la base del lavoro e caricavano qualsiasi cosa non potesse essere caricata su un veicolo stradale, oltre a prodotti manifatturieri e grano. In seguito, equipaggiamento ferroviario più specializzato iniziò a rimpiazzare gli onnipresenti vagoni fin dagli anni '60, ma nonostante questo, il vagone merci è rimasto una parte importante della scena ferroviaria. Durante il corso degli anni, le dimensioni dei vagoni sono cresciute dai piccoli vagoni di legno del XIX secolo fino ai giganti contenitori di parti automobilistiche lunghi fino a 86 piedi. Tra i tipi più comuni di vagoni in servizio fin dagli anni '70, spicca il vagone da 50 piedi "targa C", costruito da diversi produttori. Una versione in livrea CSX è inclusa nella tratta del Sand Patch Grade.

Comandi / Dispositivi di Input

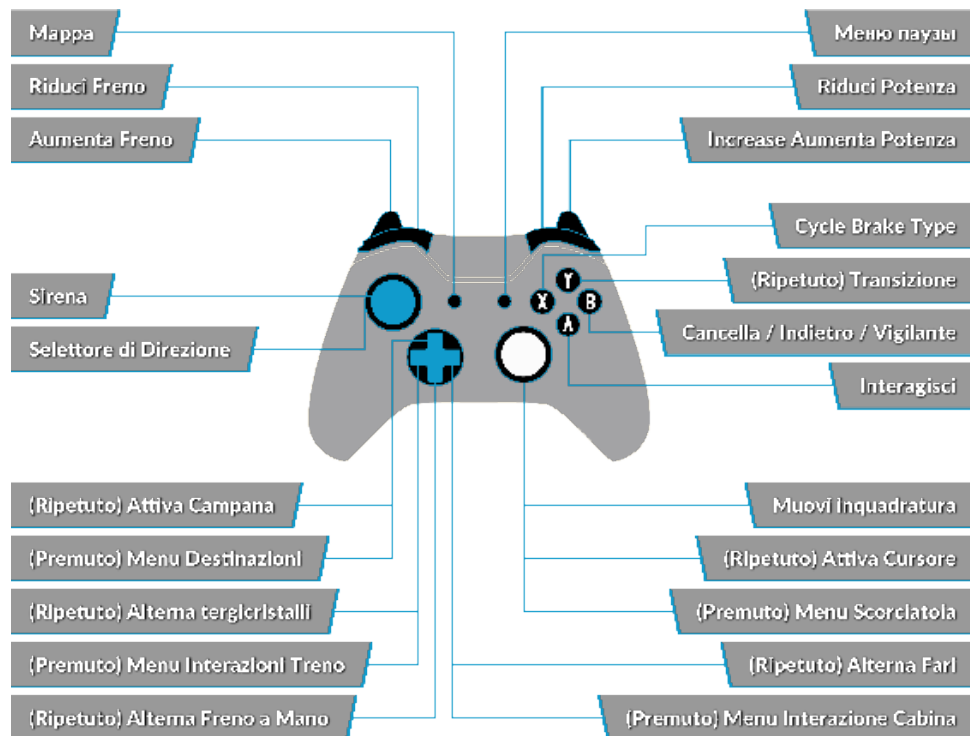
I dispositivi di input come il controller e la tastiera, agiscono in modo diverso in base a cosa stai facendo durante il gioco.

Modalità	Note
Prima Persona	Quando cammini in giro per il mondo in prima persona, viene attivata questa modalità..
Guida Locomotiva Diesel	Quando sei seduto ai comandi di una locomotiva a gasolio, questa modalità viene attivata.
Inquadratura Esterna	Se sei alla guida di una locomotiva e scegli di utilizzare un'inquadratura esterna, il sistema agirà in questa modalità.

Controller - Modalità Prima Persona



Controller - Modalità Locomotiva Diesel



Tastiera - Modalità prima Persona

W/A/S/D	Cammina Avanti, Indietro, spostati a destra e sinistra
C	Inginocchiati
E	Interagisci con scale ecc.
L	Accendi/spegni torcia
Maiusc	Corri
Muovi il mouse	Guarda in basso/in alto, a destra e sinistra
Mouse sinistro	Interagisci

Keyboard - Diesel Locomotive Mode

W/S	Selettore di direzione Avanti/Indietro
A/D	Aumenta / Riduci Potenza
Q	Reset Vigilante
; / '	Rilascia / Applica Freno Automatico
[/]	Rilascia / Applica Freno Indipendente
< / >	Rilascia / Applica Freno Dinamico
H	Sequenza Fari Avanti
Maiusc-H	Sequenza Fari Indietro
X	Attiva Sabbiera di Testa
V	Aumenta Velocità Tergicristalli
Maiusc-V	Riduci Velocità Tergicristalli
Spazio	Sirena
B	Attiva / Disattiva Campana
K	Attiva / Disattiva Luci Scalini
I	Attiva / Disattiva Luci Strumenti
E	Alzati dal Sedile
J	Spegni Luci
ESC / P	Pausa

Tasti Inquadratura durante la guida

1	Inquadratura dalla Cabina
2	Inquadratura Inseguimento Anteriore
3	Inquadratura Inseguimento Posteriore
8	Inquadratura Libera

Tastiera- Modalità Esterna e Modalità Libera

Frecce direzionali	Muovi Inquadratura
Maiusc	Accelera Velocità Inquadratura
Ctrl-F12	Cattura Screen

Controllare le inquadrature

Train Sim World: CSX Heavy Haul include diverse inquadrature che potrai controllare. Ecco un'anteprima di queste inquadrature e alcuni esempi di utilizzo:



Inquadratura in Prima Persona o Inquadratura dalla Cabina

Utilizza questa inquadratura per manovrare la tua locomotiva, spostare interruttori e maneggiare tutti i comandi della cabina.



Inquadratura esterna

Esattamente come l'inquadratura in Train Simulator 2017, la tua inquadratura si estende all'esterno su un palo invisibile, che puoi girare intorno al veicolo scelto. Usa [CTRL] + Tasto Sinistro e Destro per alternarti tra i vari veicoli o premi nuovamente il tasto [2] per alternare tra la testa e il retro del tuo convoglio.



Inquadratura Galleggiante

Una nuova inquadratura che ti permette di guardare liberamente in tutte le direzioni, utile per gli agganci e per muovere gli scambi. Premilo una volta per vedere la testa del tuo convoglio e una seconda volta per vedere il retro. Muovi liberamente l'inquadratura utilizzando i tasti del cursore.



Inquadratura libera

Muoviti in giro per il mondo senza limiti grazie a questa inquadratura. Utilizza questa inquadratura per muoverti in mezzo agli scali ferroviari, per muovere gli scambi oppure mettila in posa per catturare lo screenshot perfetto.

Introduzione a Train Sim World: Great Western Express



Train Sim World™: Great Western Express è un simulatore in prima persona che porta in vita l'esperienza di guidare treni ad alta velocità e treni pendolari in una delle linee ferroviarie più trafficate d'Inghilterra.

Spinto dal nuovo motore dinamico SimuGraph™ di Dovetail Games e dalla tecnologia Unreal Engine 4®, Train Sim World™ utilizza dati presi dal mondo reale per replicare accuratamente le performance, i suoni e le sensazioni provate alla guida di veri treni. Padroneggia una gamma di differenti locomotive in una varietà di attività tra cui lottare contro il traffico pendolare in uscita da London Paddington e guidare una delle più potenti locomotive merci britanniche. Train Sim World™ soddisfa i bisogni di giocatori di tutti i livelli di abilità con tutorial dedicati ai principianti fino a procedure avanzate per esperti.

Introduzione alla Great Western Main Line



La Great Western Main Line unisce la città di Londra, partendo dall'iconico terminal di Paddington, a Bristol e Plymouth, e ha catturato l'immaginazione di innumerevoli appassionati, rimanendo tuttora una delle più importanti linee ferroviarie in Gran Bretagna.

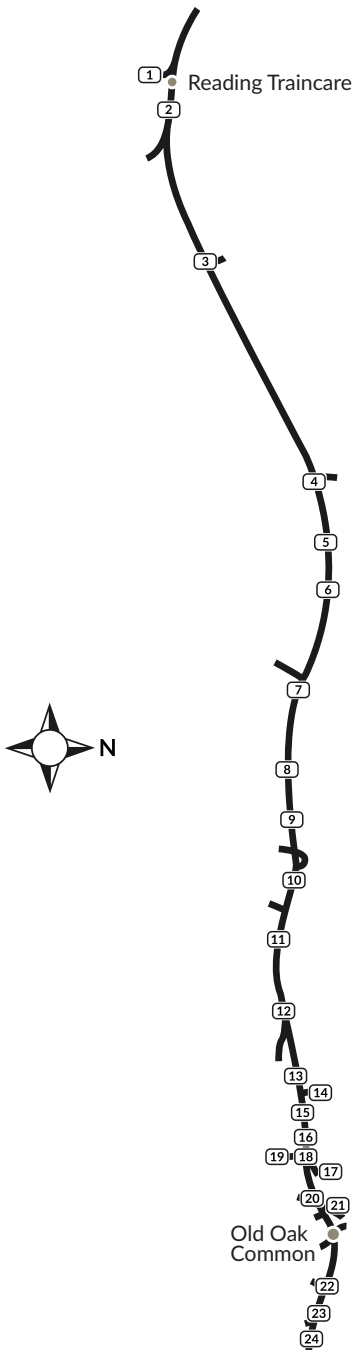
Progettata da Isambard Kingdom Brunel tra il 1838 e il 1840, mediante l'utilizzo dello scartamento largo progettato da Brunel stesso (7 piedi), la linea era così livellata che venne soprannominata "il tavolo da biliardo di Brunel". Lo scartamento largo sopravvisse fino al 1892, sebbene già dal 1854 venne aggiunto, in diverse fasi, un terzo binario per permettere il transito di treni a scartamento standard (1 435 mm).

In seguito allo scoppio della prima guerra mondiale nel 1914, la linea venne posta sotto il controllo del governo, così come molte altre in Gran Bretagna, le quali vennero in seguito riorganizzate tra le "grandi quattro" compagnie, di cui una era la Great Western Railway. Il governo prese nuovamente il controllo della ferrovia durante la seconda guerra mondiale, per poi nazionalizzarla nel 1948, formando le British Railways.

Nel 1970 la linea ricevette un considerevole aggiornamento per rendere possibile l'innalzamento dei limiti di velocità, in previsione dell'introduzione dell'Intercity 125 o High Speed Train, che è rimasto un punto fisso lungo la linea per più di quattro decenni.

Oggi, la Great Western Main Line è un importante corridoio ferroviario che serve la maggior parte della regione sud occidentale della Gran Bretagna. La linea è servita dalla compagnia Great Western Railway (GWR, precedentemente First Great Western), che opera diversi tipi di treni tra cui l'High Speed Train e gli autotreni classe 166.

Mappa della Great Western Main Line e Località Importanti



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

Modalità di gioco

Tutorial

I tutorial ti forniscono la conoscenza necessaria per ottenere il massimo dalle tue locomotive e treni attraverso lezioni interattive che ti insegnano i concetti chiave. Se sei un nuovo utente di Train Sim World, ti raccomandiamo di iniziare da qua per apprendere le basi.



Scenari

Fornendo una varietà di operazioni lungo la linea, gli scenari sono attività basate su obiettivi che forniscono un'esperienza unica. Metti alla prova le tue abilità, padroneggiando la trafficata stazione di London Paddington o sfida il tuo temperamento spingendo pesanti carichi merci attraverso una delle linee ferroviarie più trafficate della Gran Bretagna.



Servizi

Fornendo una varietà di servizi attraverso un periodo di 24 ore, la modalità servizi è un nuovo modo di giocare. C'è sempre qualcosa da fare con una grande varietà di servizi di cui prendere il controllo o con cui viaggiare. Siediti e osserva l'azione catturando spettacolari screenshots, sali e scendi o viaggia insieme a diversi servizi mentre svolgono le loro funzioni oppure prendi il comando e termina i loro compiti tu stesso. Con più di 300 servizi disponibili, troverai sempre qualcosa da fare.



Introduzione alla Classe 43



Il treno British Rail Classe 43 è un'icona dei viaggi ad alta velocità nel Regno Unito e attualmente detiene il record mondiale di velocità per un treno diesel. Il treno inizialmente non venne classificato come Classe 43, ma venne progettato come unità multipla, e venne classificato secondo il regolamento britannico come Classe 253 e Classe 254. Progettato nella seconda metà degli anni '70, l'HST (abbreviazione di High Speed Train, treno ad alta velocità), come viene affettuosamente chiamato dagli appassionati, divenne qualcosa di inaspettato.

Il 4 ottobre 1976 è un giorno che gli appassionati di velocità ricordano come l'alba dei viaggi ferroviari ad alta velocità nel Regno Unito. Infatti, in quel giorno l'HST raggiunse per la prima volta la velocità di 125 miglia all'ora, inaugurando una stagione di successo per le ferrovie inglesi. All'epoca, nessuno aveva idea che l'HST sarebbe rimasto in servizio per più di 40 anni, con un successo mai raggiunto da altri treni. Nessun altro treno nella storia delle ferrovie inglesi, infatti, ha mai raggiunto questi risultati.

Gli HST entrarono effettivamente in servizio nell'agosto del 1976. All'inizio però, gli orari restrittivi dell'epoca non permettevano al treno di superare le 100 miglia all'ora - un risultato non migliore degli altri treni dell'epoca. L'HST rimpiazzò molte locomotive diesel della prima generazione, tra cui i 'Deltics' e gli 'Westerns', molto amate dagli appassionati, che di conseguenza non videro di buon occhio questo nuovo treno, almeno inizialmente. Vennero però largamente apprezzati dal pubblico, in quanto l'HST non rappresentava solo un netto miglioramento nella comodità offerta dai nuovi vagoni, ma dal punto di vista del pubblico, il maggiore beneficio fu sicuramente quello di tempi di viaggio ridotti.

Nonostante alcuni problemi iniziali, l'HST ha continuato a dimostrare il suo valore anno dopo anno, diventando un treno invidiato dal mondo intero. L'HST è ancora oggi un simbolo dei viaggi ad alta velocità nel Regno Unito, e dopo quarant'anni dalla sua introduzione, è chiaro che nessuno avrebbe potuto prevedere che sarebbe stato capace di costruire un'eredità come treno di maggior successo in Gran Bretagna, che tuttora continua a effettuare il servizio per cui è stato così ben progettato.

Guida Rapida: British Rail Classe 43

1. Entra nella cabina di testa
2. Inserisci la Chiave Principale nel Selettore di Direzione e giralo sulla posizione Motore Spento
3. Muovi la leva dei freni del treno in posizione Massimo Azionamento
4. Se il freno di parcheggio è attivato, premi il tasto per rilasciarlo
5. Premi il tasto Avviamento Motore per azionare i motori di entrambe le locomotive. I due motori sono collegati tra loro e si attiveranno all'azionamento del tasto in qualsiasi delle due cabine.
6. Il treno si avvierà con tutti i sistemi di sicurezza disattivati. Per attivarli, aziona i comandi nel pannello del secondo uomo. Il treno è equipaggiato con Automatic Warning System (AWS), Train Protection and Warning System (TPWS), Driver Vigilance Device (DSD) and Driver Reminder Appliance (DRA). I comandi relativi verranno abilitati in seguito all'attivazione del sistema.
7. L'abilitazione del sistema AWS abiliterà anche il sistema TPWS in quanto i due sistemi sono integrati. Un auto diagnostica avrà luogo e dovrai confermare l'allarme per procedere. Premi Q sulla tastiera per farlo.
8. Abilitando il sistema DSD, sentirai periodicamente un allarme in cabina che dovrà essere confermato con il tasto Q. Se non reagisci in tempo, il treno inizierà una frenata di emergenza.
9. Se il sistema DRA è abilitato, premi il tasto per disattivarlo. Il sistema DRA, quando attivato, disabiliterà la leva della potenza e non sarai in grado di accelerare fino a quando il sistema non verrà disattivato.
10. Abilita il rifornimento elettrico tenendo premuto il tasto appropriato. Una volta attivato il sistema, l'indicatore di rifornimento ETS si illuminerà.
11. Se lo desideri, puoi modificare la luminosità degli strumenti mediante il comando di regolazione intensità.
12. Imposta i fari nella modalità corretta: Giorno durante le ore di luce dalle 8 alle 20; Notte durante il crepuscolo e nelle ore notturne dalle 20 alle 8 o in caso di necessità per migliorare la visibilità dei segnali a lato dei binari.
13. Assicurati che le porte di tutte le cabine siano chiuse.

14. Assicurati che le porte di tutti i vagoni siano chiuse. I comandi delle porte di ogni lato del treno possono essere azionate indipendentemente. Puoi interagire con il sistema di chiusura delle porte premendo TAB sulla tastiera e scegliendo l'opzione appropriata. Se le porte sono aperte, verrà evidenziata l'opzione di chiusura e blocco delle stesse. **Avvertimenti importanti sulla sicurezza:** Bisogna sempre fare attenzione a sbloccare le porte corrette. Sblocca solo le porte adiacenti alla banchina. Il lato sinistro si riferisce al lato sinistro in direzione del viaggio. La Classe 43 non ha un blocco di trazione collegato al meccanismo di blocco porte (CDL). Questo significa che potrai accelerare a prescindere dalla apertura o chiusura delle porte dei vagoni. Dovrai quindi controllare che le porte siano chiuse e bloccate (Controlla la luce arancione al lato del vagone) prima di partire dalla stazione.

15. Per muovere il treno, basterà muovere il selettore di direzione in posizione avanti, disattivare il sistema DRA (se abilitato), rilasciare il freno e osservare la pressione dei freni agire sul carrello (indicatore centrale dei freni). Al raggiungimento della pressione di 1 bar, muovi la leva della potenza sulla prima tacca. Una volta che il treno è in movimento, potrai aumentare la potenza, sempre senza superare la velocità massima Permessa.

Introduzione alla Classe 166



La famiglia dei Networker è stata progettata con lo scopo di comprendere un ampio raggio di unità multiple elettriche e diesel in grado di rivoluzionare i territori del Sud Est londinese, il Kent, e i territori della Great Western e della Chiltern, capaci di fornire servizi pendolari ma anche treni più espressi. Nel 1989, in seguito allo sviluppo di un prototipo, classificato come Classe 210, il treno di sviluppo Networker, ora classificato come Classe 457, iniziò le prove di quello che sarebbe diventato il Networker alimentato in terza rotaia. L'anno seguente il treno venne convertito ad alimentazione a linea aerea per ulteriori collaudi, e venne riclassificato come Classe 316.

Nonostante i lunghi collaudi elettrici, alcune delle prime unità costruite dalla ABB di York furono unità diesel-idrauliche sviluppate per la Great Western e per la Chiltern Main Line, le Classi 165 e 166. Queste unità sono anche conosciute rispettivamente come Networker Turbo e Networker Turbo Express. Entrambe le linee non erano elettrificate e uno sviluppo del genere non era in programma, quindi i treni a diesel erano ancora necessari.

La Classe 166 Networker Turbo Express fu progettata e costruita come variante più veloce della precedente Classe 165. La Classe 166, in grado di raggiungere le 90 miglia all'ora sarebbe stata in grado di espletare i treni semi espressi a media distanza, mentre la Classe 165 espletava i servizi locali. Siccome la Classe 166 fu sviluppata pensando a servizi espressi, venne equipaggiata con aria condizionata, una toilette aggiuntiva, una prima classe con tavolini, mensole porta bagagli e un interno con moquette e finiture differenti.

È venuto prodotto un totale di 21 autotreni Classe 166, consegnato alla Network Southeast tra il 1992 e il 1993, per essere utilizzata come treni espressi lungo la Thames Valley. La flotta ha in seguito operato sotto le compagnie Thames Trains, First Great Western Link, First Great Western e ora sotto la Great Western Railway. La flotta ora però non percorre unicamente la Thames Valley in quanto alcune unità sono state rimpiazzate dagli Electrostar Classe 387 ed ora viaggiano lungo la Severn Beach Line. Gli Electrostar stessi sono un derivato della famiglia dei Networker.

In negli ultimi 7 anni, la flotta della Classe 166 è stata sottoposta a un restyling. Infatti, è stato annunciato nel 2010 un progetto da 8 milioni di sterline, per un aggiornamento delle toilette, una riverniciatura degli interni e un nuovo sistema di informazioni per i passeggeri funzionante mediante GPS. Quattro anni dopo, i treni di Classe 166 hanno anche ricevuto nuovi fari, tasti per l'apertura toilette e per l'apertura delle porte. La modifica più recente è la graduale verniciatura esterna nella livrea verde Great Western. Inoltre i sedili verranno modificati in 2 file da 2 man mano che la flotta viene spostata fuori da Londra.

Guida Rapida: British Rail Classe 166

1. Entra nella cabina di testa
2. Sblocca la chiave principale su
3. Muovi la leva combinata Acceleratore / Freno in posizione Massimo Azionamento
4. Il freno di parcheggio nella Classe 166 è automatico quindi non c'è nessun comando da azionare.
5. Premi il tasto Avviamento Motore per azionare i motori di tutti i veicoli.
6. Il treno si avvierà con tutti i sistemi di sicurezza disattivati. Per attivarli, premi gli interruttori nella console a sinistra, nel pannello dei Micro-circuiti dietro la postazione di guida. Il treno è equipaggiato con Automatic Warning System (AWS), Train Protection and Warning System (TPWS), Driver Vigilance Device (DSD) and Driver Reminder Appliance (DRA). I comandi relativi verranno abilitati in seguito all'attivazione del sistema.
7. L'abilitazione del sistema AWS abiliterà anche il sistema TPWS in quanto i due sistemi sono integrati. Un auto diagnostica avrà luogo e dovrai confermare l'allarme per procedere. Premi Q sulla tastiera per farlo.
8. Abilitando il sistema DSD, sentirai periodicamente un allarme in cabina che dovrà essere confermato con il tasto Q. Se non reagisci in tempo, il treno inizierà una frenata di emergenza.
9. Se il sistema DRA è abilitato, premi il tasto per disattivarlo. Il sistema DRA, quando attivato, disabiliterà la leva della potenza e non sarai in grado di accelerare fino a quando il sistema non verrà disattivato.
10. Attiva l'illuminazione del compartimento passeggeri (train lighting) premendo il relativo pulsante.
11. Se lo desideri, puoi modificare la luminosità degli strumenti mediante i comandi di retroilluminazione sotto il tachimetro.
12. Imposta i fari nella modalità corretta: Giorno durante le ore di luce dalle 8 alle 20; Notte durante il crepuscolo e nelle ore notturne dalle 20 alle 8 o in caso di necessità per migliorare la visibilità dei segnali a lato dei binari.
13. Assicurati che le porte di tutte le cabine siano chiuse.

14. Assicurati che le porte di tutti i vagoni siano chiuse. I comandi delle porte di ogni lato del treno possono essere azionate indipendentemente. Puoi interagire con il sistema di chiusura delle porte premendo TAB sulla tastiera e scegliendo l'opzione appropriata. Se le porte sono aperte, verrà evidenziata l'opzione di chiusura e blocco delle stesse. Puoi anche interagire con il sistema di chiusura delle porte dalla cabina del treno. Premi sul pulsante di apertura o di chiusura delle porte per eseguire la corretta operazione. Avvertimenti importanti sulla sicurezza: Bisogna sempre fare attenzione a sbloccare le porte corrette. Sblocca solo le porte adiacenti alla banchina. Il lato sinistro si riferisce al lato sinistro in direzione del viaggio. The BR Classe 166 è equipaggiata con un meccanismo di blocco trazione collegato al meccanismo di blocco porte (CDL). Questo significa che non potrai applicare potenza se le porte sono aperte o sbloccate. Un indicatore apparirà sul pannello di controllo per avvisare della chiusura delle porte.

15. Per muovere il treno, basterà muovere il selettore di direzione in posizione avanti, disattivare il sistema DRA (se abilitato), muovere la leva combinata Acceleratore / Freno in posizione neutrale. Al raggiungimento della pressione di 1 bar, muovi la leva fino alla prima tacca. Una volta che il treno è in movimento, potrai aumentare la potenza, sempre senza superare la velocità massima permessa.

Introduzione alla Classe 66



Nel 1996 la privatizzazione delle British Rails raggiunse il settore trasporto merci, e le varie divisioni tra cui Mainline Freight, Load-Haul e Trans-Rail vennero vendute a privati. La compagnia Wisconsin Central Transportation Systems decise di acquistare la maggior parte delle divisioni in un colpo solo, prendendo rapidamente il controllo di circa il 93% del traffico merci nel Regno Unito. In seguito a consultazioni con il pubblico, la nuova compagnia venne chiamata English, Welsh and Scotland (Inghilterra, Galles e Scozia)

Ovviamente, subentrando in un traffico così vasto, la EWS ereditò un gran numero di locomotive, di cui la maggior parte erano (dal loro punto di vista) vecchie e troppo costose in termini di manutenzione. La EWS decise quindi di introdurre una nuova locomotiva merci più potente, più affidabile e più efficiente in rapporto ai costi. Come base per la nuova flotta, si basarono sul design di una locomotiva già in servizio, la Classe 59.

La compagnia americana EMD progettò la Classe 59 negli anni '80 come derivato della SD40-2 adattato al mercato britannico. Nonostante una produzione di poche unità, fu in grado di stupire le compagnie che la possedevano per le sue grandi performances. La EWS ordinò alla EMD una nuova flotta e la EMD offrì una versione aggiornata della Classe 59. Stessa scocca, ma motori diversi e più potenti. In più venne dotata di carrelli autosterzanti per ridurre l'usura.

La EWS fu così soddisfatta che ordinò 250 locomotive, che vennero costruite a London, Ontario, Canada. Inizialmente la nuova locomotiva doveva essere classificata come Classe 61, secondo il regolamento britannico, ma venne in seguito classificata come Classe 66. La prima locomotiva arrivò in suolo britannico

nel giugno del 1998, e le consegne continuarono a ritmo serrato fino a dicembre 2001.

La Classe 66 si dimostrò un gran successo. La EWS possedeva un traffico merci così vasto che le nuove locomotive erano visibili praticamente dovunque, epletando qualsiasi servizio, dal recupero treni al trasporto container, dal carico minerali ai lavori di costruzione. Agli occhi di molti appassionati, però, erano le responsabili principali del ritiro di numerose locomotive di costruzione britannica, e di conseguenza iniziarono a chiamare la locomotiva "La Morte Rossa". In seguito però decisero di soprannominarla "shed", capanno, per il suo profilo simile al tetto di un capanno. In ogni caso, l'affidabilità e la versatilità della Classe 66 sono state la chiave per un trasporto merci competitivo.

Altre compagnie, tra cui la Freightliner, la GB Railfreight e la Direct Rail Services piazzarono ordini di grandi dimensioni dalla fine degli anni '90 fino al 2015, anno in cui le stringenti regole per le emissioni misero un freno alla produzione della locomotiva. L'ultimo esemplare, 66 779, venne consegnato nel Febbraio 2016 e fu soprannominato 'Evening Star', pitturato in un nostalgico verde BR. Al termine della produzione, si contano 455 esemplari consegnati alle ferrovie inglesi negli ultimi 19 anni. Un clamoroso risultato per una locomotiva merci.

Le locomotive Classe 66 della EWS erano dipinte inizialmente nei colori Rosso e Giallo, con il tipico logo "bestie" raffigurante le teste di un leone (Inghilterra), un drago (Galles) e di un cervo (Scozia). Nel 2007 la Deutsche Bahn acquistò la EWS e assunse il controllo di tutte le operazioni. Inizialmente la DB decise di non cambiare il brand EWS. Le cose cambiarono nel 2009 quando venne presentata una locomotiva Classe 59 nella nuova livrea DB Schenker. Ad oggi, la maggior parte delle locomotive Classe 66 mostrano la nuova livrea, e sebbene la DB Schenker stessa ha cambiato marchio in DB Rail Cargo UK nel 2016, solo una manciata di locomotive hanno finora ricevuto il cambio di logo.

Guida Introduttiva: British Rail Classe 66

1. Entra nella cabina di testa
2. La chiave principale della Classe 66 è il selettore di direzione stesso, può infatti essere inserito o rimosso quando la leva è in posizione neutrale. Per inserire la chiave principale premi sulla base del controllo di direzione (la parte in cui la leva viene inserita).
3. Il comando dei freni della Classe 66 è un comando proporzionale. Questo significa che potrai applicare o rilasciare i freni aggiungendo o rimuovendo aria dal sistema. Muovendo La leva del freno automatico in avanti applicherai i freni, muovendola all'indietro, rilascerai i freni. Mantieni premuto il comando del freno automatico fino a che l'indicatore Della tubatura dei freni non raggiunge i 3,4 bar.
4. Potrai vedere se il freno di parcheggio è applicato grazie a un indicatore sul pannello di controllo. Se è attivato, premi il tasto per rilasciarlo.
5. Premi il tasto Avviamento Motore per azionare il motore.
6. Il treno si avvierà con tutti i sistemi di sicurezza disattivati. Per attivarli, cerca i comandi nell'armadietto dietro la postazione di guida. Il treno è equipaggiato con automatic Warning System (AWS), Train Protection and Warning System (TPWS), Driver Vigilance Device (DSD) and Driver Reminder Appliance (DRA) I comandi relativi verranno abilitati in seguito all'attivazione del sistema.
7. L'abilitazione del sistema AWS abiliterà anche il sistema TPWS in quanto i due sistemi sono integrati. Un auto diagnostica avrà luogo e dovrai confermare l'allarme per procedere. Premi Q sulla tastiera per farlo.
8. Abilitando il sistema DSD, sentirai periodicamente un allarme in cabina che dovrà essere confermato con il tasto Q. Se non reagisci in tempo, il treno inizierà una frenata di emergenza.
9. Imposta i fari nella modalità corretta: Giorno durante le ore di luce dalle 8 alle 20; Notte durante il crepuscolo e nelle ore notturne dalle 20 alle 8 o in caso di necessità per migliorare la visibilità dei segnali a lato dei binari.
10. Assicurati che le porte di tutte le cabine siano chiuse.
11. Per muovere il treno, basterà muovere il selettore di direzione in posizione avanti, rilasciare il freno muovendo all'indietro il comando del freno automatico fino a che la tubatura dei freni non raggiunge i 5 bar. Muovi la leva della potenza sulla prima tacca. Quando il treno è in movimento, potrai aumentare la potenza, senza però superare la velocità massima permessa.

Materiale rotabile incluso



Vagoni Porta Minerali HKA British Rail

Originariamente costruiti per la National Power, i vagoni HKA della DB Cargo Rail Uk erano una volta utilizzati per trasportare carbone nella centrale elettrica di Drax, ma in seguito a un significativo restyling, sono oggi usati per il trasporto minerali in tutto il paese, tra cui a Southall nella Thames Valley. Dal 2014, i vagoni HKA sono stati riverniciati nel rosso DB Schenker, quindi quando vengono accoppiati ad una Classe 66 ripinturata, potrai notare un traffico particolarmente luminoso.



Vagoni Porta Container a Profilo Basso FKA (Sffggmrrss) British Rail

Inoltre, essendo collegata con il resto della rete attraverso la North London Line, la Great Western Main Line ospita treni merci carichi di container provenienti da diversi porti, trasportando beni in tutto il paese. La DB Cargo Uk impiega container a profilo basso come gli FKA, permettendo un rapido carico e scarico dei vagoni.

Comandi porte passeggeri

In Train Sim World: Great Western Express, potrai comandare direttamente le porte di ingresso e uscita dei passeggeri, dal lato destro o sinistro indipendentemente. Abbiamo implementato un metodo di controllo semplice sia per la Classe 43 sia per la Classe 166. Dovrai semplicemente premere il tasto TAB per richiamare il menu e scegliere da quale lato desideri aprire o chiudere le porte.



Alla guida della Classe 166 potrai inoltre interagire con le porte dei passeggeri utilizzando il relativo tasto sul banco di guida.



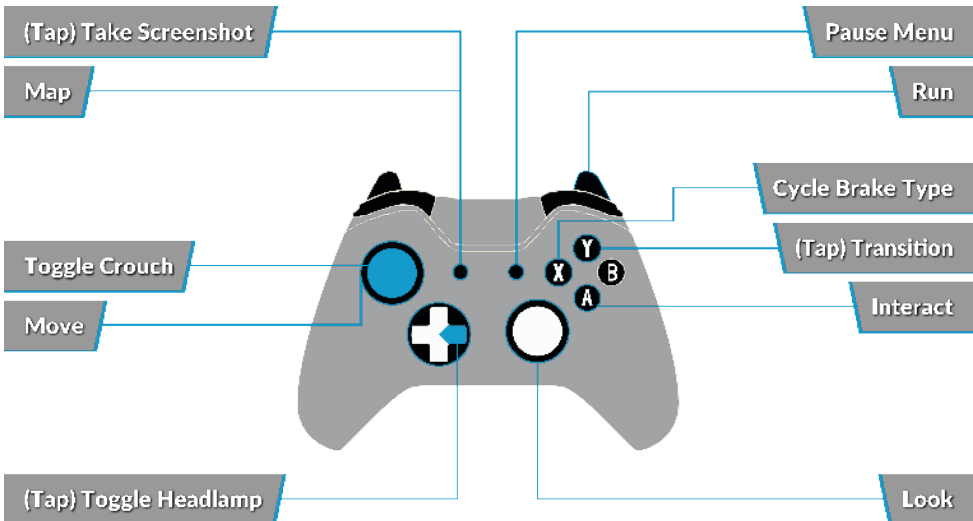
Una volta sbloccate le porte, i passeggeri potranno salire e scendere dal treno attraverso le porte aperte. Di conseguenza dovrai fare attenzione a non aprire le porte dal lato sbagliato. Un timer di durata casuale verrà mostrato nell'indicatore in alto a sinistra. Una volta che il timer è arrivato alla conclusione, potrai chiudere le porte e procedere alla stazione successiva.

Tastiera e altri comandi

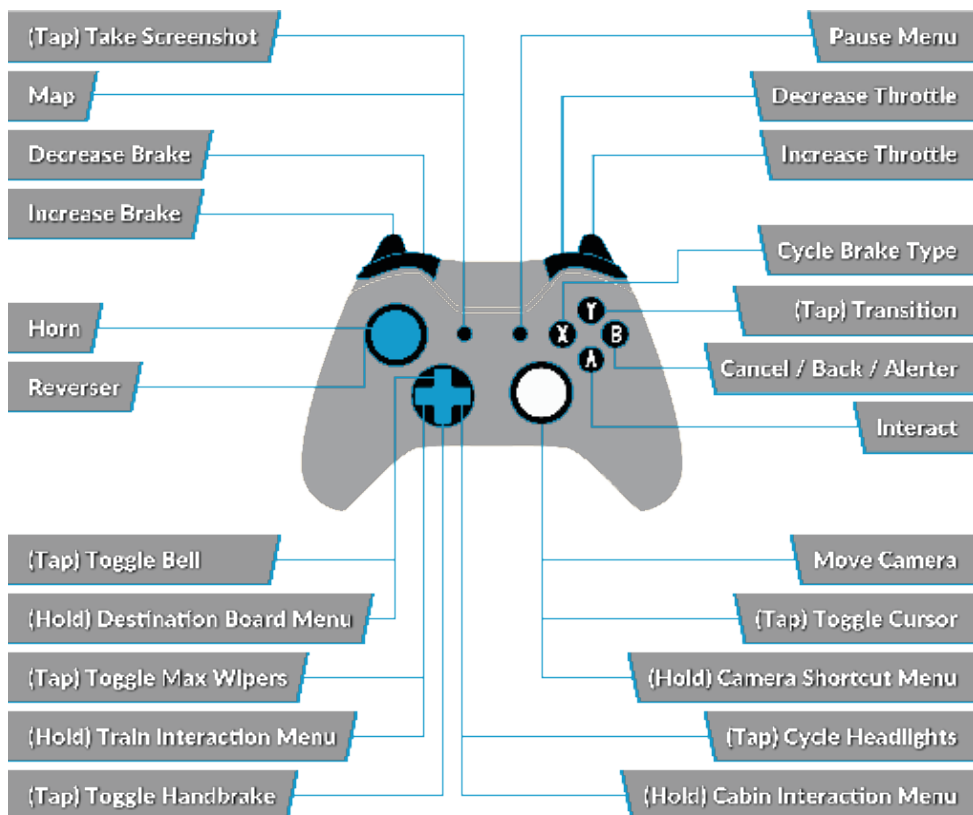
I dispositivi di input come il controller e la tastiera, agiscono in modo diverso in base a cosa stai facendo durante il gioco.

Modalità	Note
Prima Persona	Quando cammini in giro per il mondo in prima persona, viene attivata questa modalità.
Guida Locomotiva Diesel	Quando sei seduto ai comandi di una locomotiva a Diesel, questa modalità viene attivata.
Inquadratura Esterna	Se sei alla guida di una locomotiva e scegli di utilizzare un'inquadratura esterna, il sistema agirà in questa modalità.

Controller - Modalità Prima Persona



Controller - Modalità Locomotiva Diesel



Tastiera - Modalità prima Persona

W/A/S/D	Cammina Avanti, Indietro, spostati a destra e sinistra
C	Inginocchiati
E	Interagisci con scale, gradini ecc.
L	Accendi/spegni torcia
Maiusc	Corri
Muovi il mouse	Guarda in basso/in alto, a destra e sinistra
Mouse sinistro	Interagisci

Tastiera - British Rail Classe 43

Z	Interruttore Avviamento Motore
Maiusc + Z	Interruttore Arresto Motore
Ctrl + W	Attiva / Disattiva Chiave Principale
W/S	Selettore di direzione Avanti/Indietro e disattivato
A/D	Aumenta / Riduci Potenza
Q	Reset Sistemi di sicurezza
Ctrl + Invio	Attiva/Disattiva Sistemi di Sicurezza
/	Rilascia / Applica Freno Dinamico
\	Attiva / Rilascia Freno di Parcheggio
ndietro	Attiva / Disattiva Freno di emergenza
H	Sequenza Fari Avanti
Maiusc-H	Sequenza Fari Indietro
Ctrl + H	Alterna Lampeggio Fari
V	Aumenta Velocità Tergicristalli
Maiusc-V	Riduci Velocità Tergicristalli
Spzio	Sirena Tono Alto
N	Sirena Tono Basso
I	Attiva / Disattiva Luci Strumenti
L	Attiva / Disattiva Luci Cabina
TAB	Richiedi permesso di superamento segnale rosso, Blocco/Sblocco porte lato Sinistro/Destro
E	Alzati dal Sedile
ESC / P	Pausa

Tastiera - British Rail Classe 166

Z	Interruttore Avviamento Motore
Maiusc + Z	Interruttore Arresto Motore
Ctrl + W	Attiva / Disattiva Chiave Principale
W/S	Selettore di direzione Avanti/Indietro e disattivato
A/D	Leva Combinata Potenza/Freni
Q	Reset Sistemi di sicurezza
Ctrl + Invio	Attiva/Disattiva Sistemi di Sicurezza
/	Mantieni i freni
ndietro	Attiva / Disattiva Freno di emergenza
H	Sequenza Fari Avanti
Maiusc-H	Sequenza Fari Indietro
Ctrl + H	Attiva / Disattiva Luci Pericolo
V	Aumenta Velocità Tergicristalli
Maiusc-V	Riduci Velocità Tergicristalli
Spzio	Sirena Tono Alto
N	Sirena Tono Basso
I	Attiva / Disattiva Luci Strumenti
L	Attiva / Disattiva Luci Cabina
TAB	Richiedi permesso di superamento segnale rosso, Blocco/Sblocco porte lato Sinistro/Destro
E	Alzati dal Sedile
ESC / P	Pausa

Tastiera - British Rail Classe 66

Z	Interruttore Avviamento Motore
Maiusc + Z	Interruttore Arresto Motore
Ctrl + W	Attiva / Disattiva Chiave Principale
W/S	Selettore di direzione Avanti/Indietro e Neutrale
A/D	Aumenta / Riduci Potenza
Q	Reset Sistemi di sicurezza
Ctrl + Invio	Attiva/Disattiva Sistemi di Sicurezza
/	Rilascia / Trattieni / Applica Freni del Treno
[[/]	Rilascia / Trattieni / Applica Freno Diretto
\	Attiva / Rilascia Freno di Parcheggio
ndietro	Attiva / Disattiva Freno di emergenza
H	Sequenza Fari Avanti
Maiusc-H	Sequenza Fari Indietro
V	Aumenta Velocità Tergicristalli
Maiusc-V	Riduci Velocità Tergicristalli
Spzio	Sirena Tono Alto
N	Sirena Tono Basso
X / Maiusc + X	Attiva / Disattiva Bastone Sabbia
I	Attiva / Disattiva luci strumenti
L	Attiva / Disattiva Luci Cabina
TAB	Richiedi permesso di superamento segnale rosso
E	Alzati dal Sedile
ESC / P	Pausa

Tastiera - Modalità Inquadratura Inseguimento e Inquadratura Libera

Frecce direzionali	Muovi Inquadratura
Maiusc	Accelera velocità movimento inquadratura
Ctrl-F12	Cattura Screen

Controllare le inquadrature

Train Sim World: Great Western Express include diverse inquadrature che potrai controllare. Ecco un'anteprima di queste inquadrature e alcuni esempi di utilizzo:



Inquadratura in Prima Persona o Inquadratura dalla Cabina

Utilizza questa inquadratura per manovrare la tua locomotiva, spostare interruttori e maneggiare tutti i comandi della cabina.



Inquadratura esterna

Esattamente come l'inquadratura in Train Simulator 2017, la tua inquadratura si estende all'esterno su un palo invisibile, che puoi girare intorno al veicolo scelto. Usa [CTRL] + Tasto Sinistro e Destro per alternarti tra i vari veicoli o premi nuovamente il tasto [2] per alternare tra la testa e il retro del tuo convoglio.



Inquadratura Galleggiante

Una nuova inquadratura che ti permette di guardare liberamente in tutte le direzioni, utile per gli agganci e per muovere gli scambi. Premilo una volta per vedere la testa del tuo convoglio e una seconda volta per vedere il retro. Muovi liberamente l'inquadratura utilizzando i tasti del cursore.



Inquadratura libera

Muoviti in giro per il mondo senza limiti grazie a questa inquadratura. Utilizza questa inquadratura per muoverti in mezzo agli scali ferroviari, per muovere gli scambi oppure mettila in posa per catturare lo screenshot perfetto.

Personalizzare l'interfaccia

Train Sim World: Great Western Express include molte opzioni a tua disposizione per personalizzare l'interfaccia

- | | |
|---------------|--|
| CTRL+1 | Mostra / Nascondi il marker "prossimo obiettivo" |
| CTRL+2 | Mostra / Nascondi il marker "prossimo limite di velocità" |
| CTRL+3 | Mostra / Nascondi i marker "prossimo segnale" |
| CTRL+4 | Attiva alternatamente il pannello in alto a destra con informazioni sui segnali e limiti di velocità |
| CTRL+5 | Mostra / Nascondi il pannello tachimetro (o orologio/ bussola mentre cammini) |
| CTRL+6 | Mostra / Nascondi il display punti |
| CTRL+7 | Mostra / Nascondi il marker fermata alle stazioni |
| CTRL+8 | Alterna diversi tipi di trasparenza del puntino centrale (spento, 50/50, bianco) |

Introduzione a Train Sim World: NEC New York



Train Sim World®: NEC New York è il nuovissimo simulatore in prima persona che porta in vita l'esperienza di guidare treni merci e di trasporto pubblico sul Corridoio Nord-Est (NEC), la linea passeggeri più trafficata d'America.

Spinto dal nuovo motore dinamico SimuGraph™ di Dovetail Games e dalla tecnologia Unreal Engine 4®, Train Sim World™ utilizza dati presi dal mondo reale per replicare accuratamente le performance, i suoni e le sensazioni provate alla guida di veri treni. Padroneggia l'ACS-64 di Amtrak e il GP38-2 di CSX, portando i pendolari a destinazione nell'area di New York. Questo add-on soddisfa i bisogni di giocatori di tutti i livelli di abilità, con tutorial dedicati ai principianti fino a procedure avanzate per esperti.

Introduzione al Corridoio Nord-Est



Questa linea rappresenta la parte trafficata e vitale della linea elettrificata di Amtrak nel Corridoio Nord-Est, nell'area di New York.

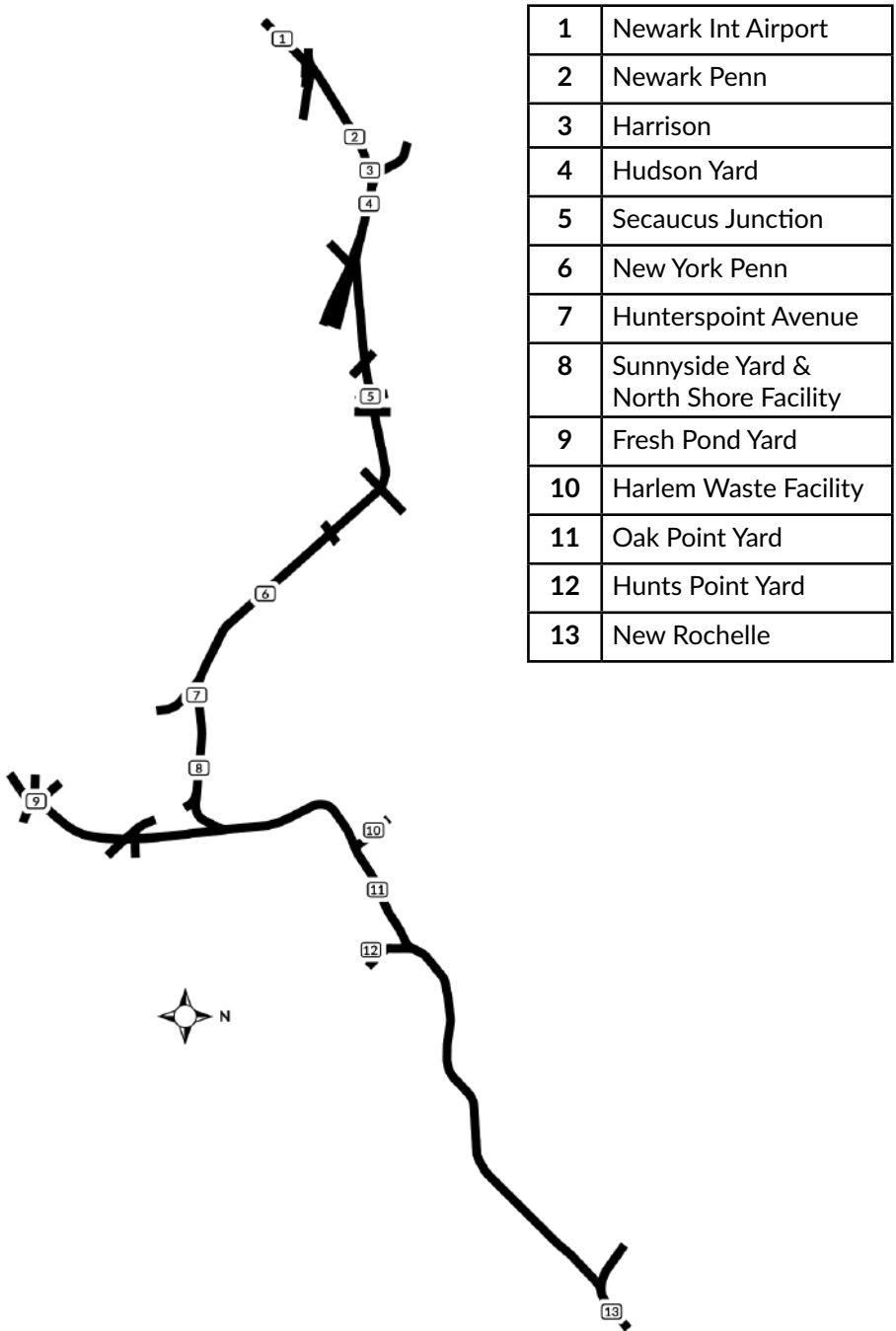
Il Corridoio Nord-Est di Amtrak, che si estende per 457 miglia da Boston, Massachusetts fino a Washington, D.C., passando da New York, è la linea per passeggeri più trafficata degli Stati Uniti, e certamente la più famosa. Oggi, Amtrak trasporta sul NEC più di 12 milioni di passeggeri ogni anno.

A sud di New York, la linea è un patrimonio dei tracciati elettrici della Ferrovia della Pennsylvania; a nord di New York, la tratta fu costruita e gestita dalle famose New York, New Haven & Hartford. Dalla sua nascita nel Maggio del 1971, Amtrak ha preso controllo delle operazioni di trasporto passeggeri tra città del Corridoio Nord-Est.

I luoghi più significativi su questa tratta comprendono la storica Stazione di New York Penn, la stazione Amtrak più trafficata in tutta la nazione; le gallerie del Fiume Hudson e dell'East River, che consentono l'accesso alla Stazione di Penn; lo scalo nodale di Sunnyside, centro di manutenzione e organizzazione dei servizi di Amtrak da e verso New York; e il maestoso Ponte di Hell Gate che attraversa l'East River.

Oltre alle rotaie di proprietà e gestione di Amtrak, questa linea include quelle adiacenti solo per il trasporto merci di CSX, tra cui lo Scalo di Oak Point; lo Scalo di Harlem River; il Terminal di Produzione di Hunts Point nella sezione del Bronx; e la Fremont Secondary, che connette la Linea di Hell Gate allo Scalo di New York e all'Atlantic's Fresh Pond nel Queens, New York.

Mappa e Località Importanti del NEC a New York



Modalità di gioco

Tutorial - I tutorial ti forniscono la conoscenza necessaria per ottenere il massimo dalle tue locomotive e treni attraverso lezioni interattive che ti insegnano i concetti chiave. Se sei un nuovo utente di Train Sim World, ti raccomandiamo di iniziare da qua per apprendere le basi.



Scenari - Forniscono una serie di operazioni lungo la tratta NEC a New York. Gli Scenari sono attività basate su obiettivi che forniscono esperienze uniche. Metti alla prova le tue abilità organizzando le operazioni della singolare stazione di New York Penn, oppure gestisci i treni merci nello scalo CSX di Oak Point, nella sezione più trafficata della linea ferroviaria più trafficata degli Stati Uniti.



Servizi - Forniscono una varietà di attività attraverso un periodo di 24 ore; la Modalità Servizi è un nuovo modo di giocare. C'è sempre qualcosa da fare con una grande varietà di servizi di cui prendere il controllo o con cui viaggiare. Siediti e osserva l'azione catturando spettacolari screenshots, sali e scendi o viaggia insieme a diversi servizi mentre svolgono le loro funzioni oppure prendi il comando e termina i loro compiti tu stesso. Avendo a disposizione moltissimi servizi, troverai sempre qualcosa da fare.



Introduzione alla Locomotiva Elettrica Amtrak ACS-64



Il Corridoio Nord-Est è stato la dimora di una lunga serie di famose locomotive elettriche, inclusa l'iconica GG1 della Ferrovia della Pennsylvania e la longeva AEM-7 di Amtrak. Oggi lo standard di riferimento sulla NEC è la ACS-64 ("ACS" sta per "Amtrak Cities Sprinter"). Costruita dalla Siemens Mobility, una società affiliata della tedesca Siemens AG, l'elegante design della locomotiva elettrica è basato sulla riuscitissima EuroSprinter. Amtrak ha comprato 70 ACS-64, la prima delle quali è entrata in servizio nel Febbraio del 2014.

Con una potenza di 6.400-kW (8.600 cavalli), e le sue 54.250 libbre, l'ACS-64 vanta un corpo monoscocca, quattro assi, e doppia cabina. Di solito, opera a una velocità di 125 miglia all'ora. L'ACS-64 è equipaggiata per operare su ciascuno dei tre voltaggi A.C. del NEC (25 kV 60Hz; 12.5 kV 60 Hz; e 12 kV 25Hz) e presenta un sistema di frenata rigenerativa di elevata capacità.

Oggi, e probabilmente per decenni a venire, l'ACS-64 funge da cavallo da tiro versatile del Corridoio Nord-Est, con il compito di far funzionare i servizi di Amtrak regionali, di Keystone, e a lunga distanza, su tutta la lunghezza del trafficato e frenetico NEC.

Equipaggiamento Passeggero Amtrak "Amfleet I"

Quando Amtrak fu creata nel 1971, ereditò il vecchio equipaggiamento dalle compagnie private delle ferrovie e fu immediatamente necessario del nuovo materiale rotabile trainato da locomotive. Per fronteggiare rapidamente a questa richiesta, insieme alla Compagnia Budd, venne sviluppato il concetto di "Amfleet", basato sul design della cassa dell'equipaggiamento a unità elettrica multipla del "Metroliner" ad alta velocità della Ferrovia di Pennsylvania.

Tra il 1975 e il 1977, Budd produsse 492 veicoli "Amfleet I", incluse le carrozze e i vagoni

bar/ristorante. Con una lunghezza di 84 piedi, una capacità di 84 passeggeri, e atrii ad ogni estremità, questi vagoni di acciaio inossidabile erano adatti alle necessità e al rigore richiesti per l'elevata densità di trasporti del Corridoio Nord-Est. All'inizio degli anni '80, furono costruiti 150 vagoni "Amfleet II" per i servizi a lunga distanza. Decenni dopo la loro costruzione, e in seguito a numerosi programmi di aggiornamento, la flotta di Amfleet I resta l'equipaggiamento principale dei servizi regionali del nord-est di Amtrak, e i vagoni sono autorizzati a operare fino ad una velocità di 200 km/h (125 mph).

Questa linea comprende anche le carrozze standard Amfleet I, i vagoni bar, e un vagone configurato per servizi di Business Class, offerti su molti treni regionali del nord-est.

Guida Introduttiva: Amtrak ACS-64

Entra nella cabina richiesta.

2. Tieni premuto il pulsante "controllo batteria" per circa 5 secondi.
(Situato sul pannello nel muro posteriore della cabina, in alto a sinistra)
3. **Siediti alla postazione del macchinista.**
4. **Metti il selettore di direzione in posizione "neutrale" per attivare la console del macchinista.**
(Situata in alto al centro della console del macchinista)
5. **Premi l'interruttore di innalzamento del pantografo**
(Situato sul lato sinistro della console del macchinista)
6. **Assicurati che l'interruttore del circuito principale (MCB) sia in posizione "chiuso".** Ciò potrebbe richiedere che l'interruttore sia prima spostato in posizione "aperto", prima di poterlo rimettere in posizione "chiuso".
(Situato a sinistra del pulsante "pantografo su")
7. **Il TOD (Display del Macchinista) indicherà quando i Freni Pneumatici saranno completamente carichi.**
(Il TOD di fronte al Macchinista dovrebbe mostrare una pressione cisterna principale di circa 140 PSI)
8. **Metti il selettore di direzione in posizione "avanti" o "indietro".**
(Situata in alto al centro della console del macchinista)
9. **Muovi la leva del freno automatico e del freno indipendente in posizione "rilascia".**
(Situata sul lato destro della console del macchinista)
10. **Muovi gradualmente la leva principale in avanti in zona acceleratore per cominciare a impartire uno sforzo traente al treno.**
(Situata sul lato sinistro della console del macchinista)
11. **Le ultime libbre di pressione dell'aria che tengono fermo il treno verranno rilasciate e il treno comincerà ad accelerare.**

Introduzione alla Locomotiva GP38-2 di CSX



La "Geep" di Electro-Motive comparve per la prima volta sulle ferrovie del Nord America nel 1949, nella forma della classica GP7. Nei decenni successivi, più di 20 diverse variazioni dell'iconica "Geep" furono prodotte da Electro-Motive; tra i modelli più versatili e di maggior successo di questa linea storica di locomotive c'è sicuramente la GP38-2.

Prodotta tra il 1972 e il 1986, con i suoi 16 cilindri, 2000 cavalli e quattro assi (B-B), la GP38-2 vendette ben 2.222 pezzi a oltre 60 compratori. La GP38-2 uscì di produzione nello stesso periodo in cui veniva creato l'odierno gigante delle ferrovie da 21.000 migliaia di CSX; ma, nonostante ciò, CSX divenne uno degli operatori principali del settore ereditando la flotta di GP38-2 di quattro ferrovie precedenti.

La veneranda e versatile GP38-2 esiste ancora oggi, ed è una delle locomotive chiave della flotta di locomotive di CSX; anzi, ha visto addirittura la sua vita estendersi, grazie al programma di ricostruzione delle ferrovie.

Carro Merci con Piastra C da 50 piedi

Durante il primo secolo di vita delle ferrovie Americane, il carro merci era il cavallo da tiro più versatile delle ferrovie, trasportando qualsiasi cosa, dal traffico leggero (LCL) alla legna, ai prodotti di manifattura e al grano. L'equipaggiamento ferroviario specializzato cominciò a rimpiazzare i carri merci già dagli anni '60, ma, con il passare del tempo, i carri merci sono rimasti comunque una parte importante della scena ferroviaria. Nella storia delle ferrovie, i carri merci si sono sviluppati a partire dai vagoni di legno del 19° secolo, fino ai giganti di 86 piedi che portavano pezzi di auto. Tra i tipi più comuni di carri merci in servizio dagli anni '70 c'è il carro merci con piastra C da 50 piedi, che è stato costruito da diverse aziende.

Vagone Coperto da 5201 piedi cubi

I vagoni coperti hanno fatto la loro comparsa sulle ferrovie americane agli inizi degli anni '30 e si sono evoluti fino a diventare un elemento primario delle ferrovie contemporanee. Oggi disponibili in varie dimensioni e configurazioni, i vagoni coperti trasportano qualsiasi

cosa, da sabbia e cemento al cloruro di potassio, al grano, al mais e a molte altre merci sfuse. Il vagone coperto da 5201 piedi cubi è un vagone versatile, particolarmente adatto a trasportare prodotti agricoli e prodotti chimici secchi.

Vagone Serbatoio da 30.500 galloni

Così come i vagoni coperti per le merci secche, i vagoni serbatoio rappresentano oggi un tipo fondamentale di equipaggiamento ferroviario per trasportare carichi liquidi. Di varie dimensioni e in varianti pressurizzate, non pressurizzate e isolate, i vagoni serbatoio trasportano prodotti che vanno dal petrolio greggio ai materiali chimici e ai prodotti alimentari. Prodotto da aziende diverse, il vagone serbatoio da 30.500 galloni rappresenta un tipo di vagone serbatoio di uso generico, e spesso trasporta etanolo e altre merci liquide simili.

Vagone Piatto con Trave Centrale da 73 piedi

Il vagone piatto con trave centrale è un pilastro delle ferrovie americane contemporanee, usato per trasportare efficientemente legna, pannelli di rivestimento e prodotti simili. Per quanto riguarda la forma, i vagoni sono simili a paratie piatte, ma con una divisione centrale che fornisce maggiore stabilità al carico. Il design con trave centrale fu introdotto per la prima volta negli anni '60 dalla ferrovie nazionali canadesi, e dagli anni '80 ad oggi è stato ampiamente usato in Nord America. La lunghezza più comune della trave centrale è di 73 piedi.

Vagone Piatto Aperto da 85 piedi e Container

Il vagone piatto è stato uno strumento delle ferrovie sin dall'origine del settore, ma come tutto il materiale ferroviario, si è evoluto drasticamente nel corso dei decenni in lunghezza, peso e finalità. Negli ultimi anni, le ferrovie sono state sempre più coinvolte nel trasporto dei rifiuti di carta dai depositi alle discariche delle città più importanti. Oggi, questo tipo di trasporto è spesso ottenuto con l'uso di vagoni piatti aperti da 85 piedi, equipaggiati per portare fino a quattro container chiusi da 20 piedi.

Guida Introduttiva: GP38-2 di CSX

1. Imposta il freno a mano (troverai la leva del freno all'estremità del cofano corto della locomotiva).
2. Entra nella cabina e apri il riquadro dei fusibili.
3. Controlla che il freno principale e tutti i fusibili siano girati in posizione "On" e chiudi il riquadro dei fusibili.
4. Sopra il riquadro dei fusibili, imposta l'interruttore isolamento in posizione "Avvia".
5. Accendi la luce nel compartimento motori, le luci della piattaforma e la luce della cabina, se necessario.
6. Assicurati che il selettore di direzione e l'acceleratore siano in posizione neutrale.
7. Procedi verso l'estremità del cofano alto della locomotiva e apri il chiavistello (*in alto a destra della porta del compartimento motore*) e poi le porte del compartimento motore.
8. Sposta e mantieni l'interruttore principale/avviamento verso sinistra (*principale*) per 5 secondi.
9. Rilascia l'interruttore principale/avviamento e poi spostalo temporaneamente verso destra (*avviamento*) per avviare il motore.
10. Aspetta che il motore sia avviato completamente.
11. Chiudi le porte del compartimento motore.
(*Devono essere chiuse nell'ordine corretto!*)
12. Ritorna alla cabina e imposta l'interruttore isolamento in posizione "Aziona".
13. Spegni le luci del motore, nel caso fossero accese.
14. Accendi le luci della targa ove opportuno.
15. Siediti alla postazione del macchinista.
16. Nell'angolo in alto a destra del pannello dei controlli principale (*alla tua sinistra*), vedrai tre interruttori: avvio motore, generatore di campo e controllo e pompa del carburante. Impostali tutti e tre su "On" (*o verso l'alto*).
17. Accendi le luci lampeggianti e quelle degli strumenti, e imposta i fari anteriori su "luminoso".
18. Controlla il pannello dei freni e assicurati che la valvola di taglio sia impostata su "merci".
19. Controlla la valvola MU-2A e assicurati che sia impostata su "*frontale o disattivata*".

Una locomotiva fredda e buia, all'inizio, non ha aria nella condotta dei freni. Perciò, è necessario pressurizzarla.

1. Con il selettore in posizione neutrale, imposta l'acceleratore sulla tacca 1. Sentirai il motore salire di giri e, nell'indicatore sinistro dei freni, dovresti vedere l'ago rosso (*che indica la pressione della cisterna principale*) salire; nell'indicatore destro, anche l'ago rosso (*che indica la pressione del cilindro del freno*) dovrebbe salire, poiché l'aria viene immediatamente introdotta nel sistema dei freni della locomotiva. Attendi che la cisterna principale raggiunga i 140 psi.
2. Verifica che il freno indipendente sia impostato al massimo.

3. Rilasciando il freno automatico, ora dovresti vedere l'ago bianco nell'indicatore sinistro (*che indica la pressione uniforme della cisterna*) salire, e l'ago bianco dell'indicatore di destra (*che indica la pressione del condotto dei freni*) salire anch'esso. Una volta che entrambi gli aghi raggiungono i 90 psi, il sistema di freni pneumatici è pronto.
4. Reimposta l'acceleratore sulla tacca 0.
5. Rilascia il freno a mano sulla parte anteriore della locomotiva.

Dopo aver impostato il selettore di direzione nella direzione prevista per il viaggio, la locomotiva è pronta. Tutto quello che devi fare ora è rilasciare il freno indipendente e utilizzare l'acceleratore nella misura necessaria.

Sistemi di sicurezza - Il vigilante

Il dispositivo **vigilante** è un sistema di **vigilanza sul macchinista**. Il suo scopo è quello di assicurarsi che il macchinista sia costantemente all'erta e in grado di reagire e rispondere efficacemente.

Attivare / Disattivare – ACS-64

Sulla parete posteriore della cabina è presente un interruttore che attiva o disattiva il dispositivo vigilante.

In alternativa, nella postazione del macchinista nella cabina, puoi premere **MAIUSC+INVIO** per attivare o disattivare il dispositivo vigilante.

Attivare / Disattivare – GP38-2

Sulla parete posteriore della cabina, apri la scatola dei fusibili e cerca un interruttore con la scritta Dispositivi di avvertimento. Imposta l'interruttore su "On" per attivare il dispositivo vigilante.

Utilizzo

Una volta attivato, il dispositivo vigilante attiverà un indicatore visivo sul display del macchinista e un allarme sonoro ogni 60 secondi. A quel punto, avrai a disposizione un breve lasso di tempo per premere il tasto di conferma, che corrisponde al tasto **Q** sulla tastiera o il pulsante **B** sul controller Xbox.

Se non confermerai in tempo, il treno attiverà i freni di sicurezza fino a fermarsi. Non potrai effettuare alcuna azione fino a quando il treno non sarà fermo. Una volta fermatosi completamente, dovrai ripristinare i controlli (*acceleratore al minimo, selettore di direzione su neutrale, freni al massimo*), dopodiché potrai rilasciare i freni e continuare.

Sistemi di sicurezza - ATC

Il controllo automatico del treno (Automatic Train Control) è un sistema di segnalazione e controllo del treno per l'interno della cabina basato sui segnali. Lo scopo del sistema è di informare il macchinista della velocità massima autorizzata (MAS) con una periodicità stabilita, quando il treno è in movimento. Se gli indicatori dei segnali cambiano, essi saranno riflessi sullo schermo alla destra del display principale del macchinista.

Nota: l'ATC non avrà effetto se l'indicatore è verde. In tal caso, significa che non vi sono limiti imposti dall'ATC. Consulta la sezione ACSES per maggiori dettagli sulla gestione della velocità.

Attivare / Disattivare

Premi CTRL+ENTER per attivare o disattivare i sistemi di sicurezza ATC e ACSES contemporaneamente. Non è possibile azionarli in modo indipendente utilizzando la tastiera.

Puoi anche trovare un interruttore per l'ATC sulla parete posteriore della cabina.

Utilizzo

Mentre guidi il treno, tieni sotto controllo l'ADU per visualizzare la posizione dei segnali e la velocità massima autorizzata.

Se la direzione dei segnali cambia in una direzione (più veloce o più lento) si sentirà un avviso sonoro.

Avrai 5 secondi a disposizione per rispondere all'avviso, iniziare a rallentare il treno e raggiungere una decelerazione di 0,5 metri al secondo. Una volta che il treno rallenta fino a 0,5 metri al secondo quadrato, l'indicatore "SOPPRESSIONE" sull'ADU inizierà a lampeggiare. A quel punto, avrai altri 5 secondi per incrementare la frenata fino a raggiungere una decelerazione di 1,5 metri per secondo quadrato. Raggiunti gli 1,5 metri per secondo quadrato, l'indicatore "SOPPRESSIONE" smetterà di lampeggiare e rimarrà acceso. Potrai continuare la frenata fino a quando sarai nei limiti della velocità massima autorizzata. Non appena sarai nei limiti della velocità massima autorizzata, rilascia i freni e continua il tuo viaggio.

Se non esegui correttamente tutti i passaggi spiegati sopra, il treno attiverà i freni di sicurezza.

Con i freni di sicurezza attivati, non potrai effettuare ulteriori azioni fino a quando il treno non sarà completamente fermo. Una volta fermatosi completamente, dovrai ripristinare i controlli (acceleratore al minimo, selettore di direzione su neutrale, freni al massimo), dopodiché potrai rilasciare i freni e continuare.

Nota: i segnali mostrati nella cabina mostrano l'ultima indicazione che hai raggiunto, ovvero l'ultima indicazione che devi seguire. Non rappresentano l'indicazione successiva.

Sistemi di sicurezza - ACSES

ACSES, il sistema avanzato di applicazione della velocità civile (Advanced Civil Speed Enforcement System), è una forma di Positive Train Control (PTC) che ha un ruolo ancora più importante nella sicurezza del treno. Mentre l'ATC fornisce informazioni molto essenziali sul percorso, basandosi sulle direzioni dei segnali che riceve e che mostra al macchinista, l'ACSES aggiunge una visione chiara di tutti i limiti di velocità lungo il percorso, nonché di quelli temporanei.

L'ACSES può guidare il macchinista nella riduzione della velocità attraverso un cambio graduale della velocità autorizzata. Il macchinista dovrà solo seguire queste indicazioni per raggiungere una velocità ideale e sicura.

Attivare / Disattivare

Premi CTRL+ENTER per attivare o disattivare i sistemi di sicurezza ATC e ACSES contemporaneamente. Non è possibile azionarli in modo indipendente utilizzando la tastiera.

Puoi trovare un interruttore per l'ACSES anche nella parete posteriore della cabina.

Utilizzo

Mentre sei sul percorso, tieni d'occhio la velocità massima autorizzata e assicurati di restare sempre nei limiti consentiti.

Quando inizi una riduzione di velocità, l'indicatore "*tempo di frenata*" mostrerà alcuni secondi finché il freno di sicurezza non sarà attivato. Inizia a far rallentare il treno e mantieni la velocità sopra lo zero. Noterai che il MAS sta iniziando a diminuire. Non puoi superare il MAS, e dovresti usare il tempo di frenata per prevedere i cambiamenti.

Per esempio, se stai viaggiando a circa 70 km/h (45 mph) in un tratto da 70 km/h (45 mph) e il MAS segnala 70, ciò significa che non hai superato i limiti. Tuttavia, mentre ti avvicini a un'area con limite a 50 km/h (30 mph), il MAS scenderà a 65 km/h (44 mph), la velocità si ridurrà notevolmente e i freni di sicurezza verranno attivati. A un certo punto, prima della riduzione del MAS, il tempo di frenata attiva un countdown fino al momento in cui il MAS inizia a diminuire. Così, il tuo treno inizierà a rallentare al di sotto dei 70 km/h (45 mph).

Mentre il treno rallenta, vedrai una regolazione del tempo di frenata. Se stai frenando troppo intensamente rispetto alla curva di decelerazione ideale, il tempo di frenata aumenterà; mentre esso diminuirà, se stai frenando troppo poco. Cerca di rallentare in modo costante per garantire ai passeggeri una frenata fluida, efficace e sicura.

Una volta che il tempo di frenata inizia a mostrare un valore, si sentirà un avviso sonoro. Inoltre, si sentirà un ulteriore avviso sonoro quando il MAS inizierà a cambiare (*in entrambe le direzioni*).

Se non esegui correttamente tutti i passaggi spiegati sopra, il treno attiverà i freni di sicurezza.

Con i freni di sicurezza attivati, non potrai effettuare ulteriori azioni fino a quando il treno non sarà completamente fermo. Una volta fermatosi completamente, dovrai ripristinare i controlli (*acceleratore al minimo, selettore di direzione su neutrale, freni al massimo*), dopodiché potrai rilasciare i freni e continuare.

Comandi porte passeggeri

In Train Sim World: NEC New York potrai controllare le porte di entrata e uscita dei passeggeri in modo indipendente da entrambi i lati, ovvero sia a sinistra che a destra. Abbiamo implementato un metodo di controllo semplice per l'ACS-64. Dovrai semplicemente premere il tasto TAB per richiamare il menu e scegliere da quale lato desideri aprire o chiudere le porte.

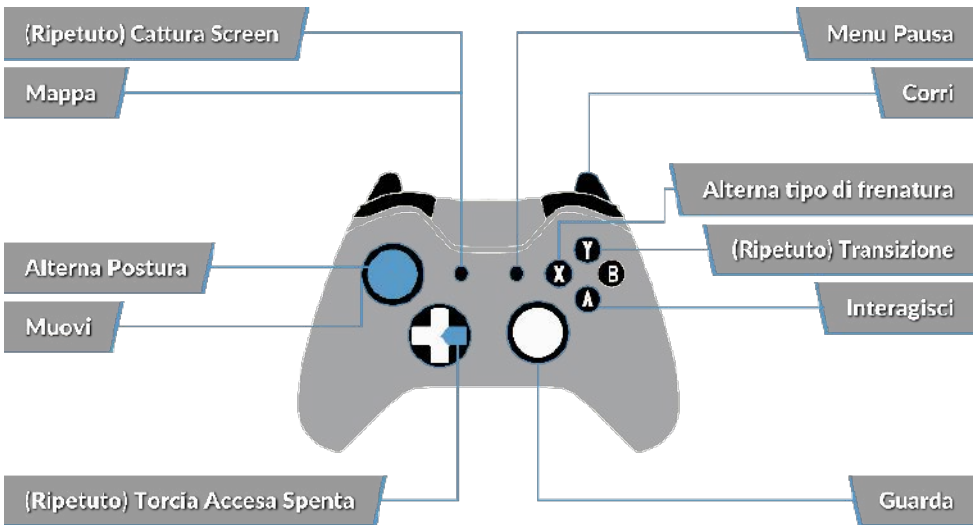
Con l'ACS-64 non puoi interagire direttamente con le porte del vagone passeggeri, poiché queste sono normalmente controllate dai passeggeri stessi. Dunque, usa il tasto TAB per aprire/chiudere le porte.

Comandi / Dispositivi di input

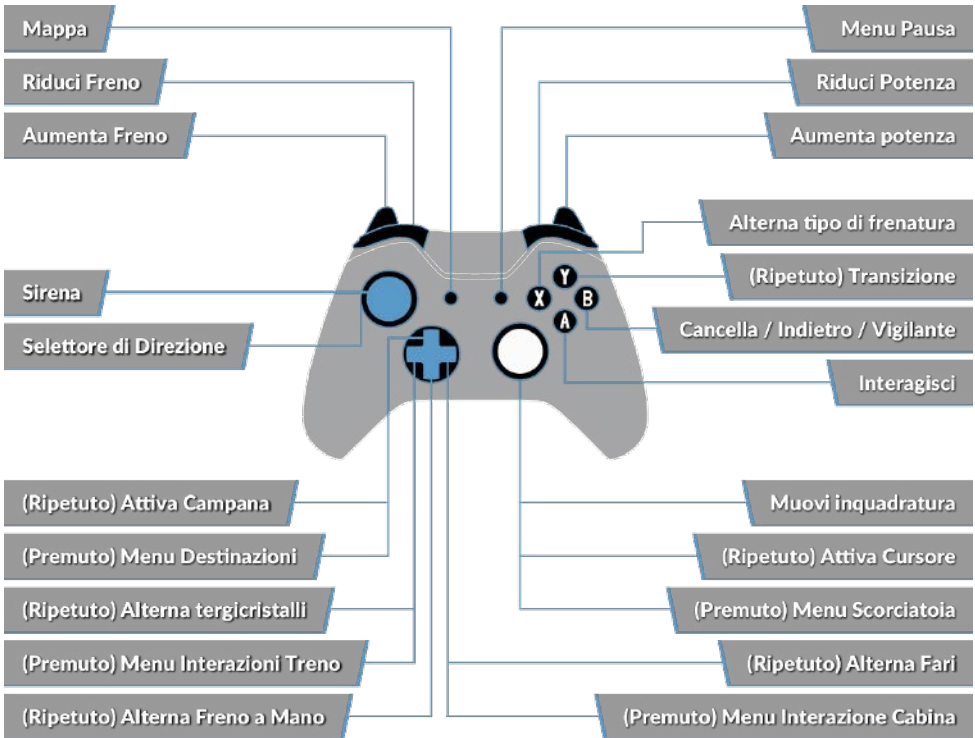
I dispositivi di input come il controller e la tastiera, agiscono in modo diverso in base a cosa stai facendo durante il gioco.

Modalità	Note
Prima Persona	Quando cammini in giro per il mondo in prima persona, viene attivata questa modalità.
Guida Locomotiva	Quando sei seduto ai comandi di una locomotiva, questa modalità viene attivata.
Inquadratura Esterna	Se sei alla guida di una locomotiva e scegli di utilizzare un'inquadratura esterna, il sistema agirà in questa modalità.

Controller – Modalità Prima Persona



Controller - Modalità Locomotiva



Tastiera - Modalità prima Persona

W/A/S/D	Cammina avanti, indietro, spostati a destra e sinistra
C	Inginocchiati
E	Interagisci con scale, gradini ecc.
L	Accendi/spegni torcia
Maiusc	Corri
Muovi il mouse	Guarda in basso/in alto, a destra e sinistra
Tasto sinistro del mouse	Interagisci

Comandi della locomotiva

Nome	Tastiera		Controller	
	Aumenta/ Premi	Riduci	Aumenta/ Premi	Riduci
Acceleratore / Freno	A	D	Grilletto Destro	Levetta Destra
Selettore di Direzione	W	S	Stick Sinistro in su	Stick Sinistro in giù
Auto Brake	Apostrofo	Punto e virgola	Grilletto Sinistro	Levetta Sinistra
Fari Anteriori	H	MAIUSC + H	Dpad Destro (Tieni premuto)	Dpad Destro (Tieni premuto)
Sirena tono alto	Spazio		Premi Stick Sinistro	
Sirena tono basso	N			
Interruttore Principale	CTRL + W			
Reset Vigilante / ATC	Q		B	
Pantografo	P	MAIUSC + P		
Sabbiera	X			
Luci della Cabina	L	MAIUSC + L		
Freno a Mano	\	MAIUSC + \		
Freno di Emergenza	Indietro			
Tergicristalli	V	MAIUSC + V	Dpad Su	
Attiva/Disattiva Vigilante	MAIUSC + Invio			
Attiva/Disattiva ATC	Ctrl + Invio			
Attiva/Disattiva ACSES	Ctrl + Invio			

Controllare le inquadrature

Train Sim World: NEC New York include diverse videocamere controllabili. Di seguito, ecco una breve descrizione delle videocamere e alcuni esempi di utilizzo:



Caméra à la première personne ou Caméra en cabine

Utilisez cette caméra pour conduire votre locomotive, basculer des interrupteurs et manipuler toutes vos commandes en cabine.



Caméra de poursuite

Tout comme la caméra de Train Simulator, cette caméra se trouve à l'extérieur sur un poteau invisible, vous pouvez la faire tourner autour du véhicule sur lequel vous êtes centré. Utilisez [CTRL] + les touches fléchées droite et gauche pour changer de véhicule ou appuyez sur la touche [2] à nouveau pour basculer entre l'avant et l'arrière de votre convoi.



Caméra flottante

Une nouvelle caméra qui vous permet de regarder librement dans toutes les directions, pratique pour l'attelage et la manipulation d'aiguillages. Appuyez une fois pour voir l'avant de votre convoi et une fois encore pour voir l'arrière. Déplacez librement votre vue en utilisant les touches fléchées.



Caméra libre

Déplacez-vous sans limite en utilisant cette caméra. Utilisez cette caméra pour vous déplacer dans un triage animé, manipuler des aiguillages, ou positionnez-la pour prendre la capture d'écran parfaite.

Personalizzare l'interfaccia HUD

Train Sim World: NEC New York include molte opzioni a tua disposizione per personalizzare l'interfaccia HUD:

Comando	Funzione
CTRL + 1	Mostra / Nascondi il marker "prossimo obiettivo"
CTRL + 2	Mostra / Nascondi il marker "prossimo limite di velocità"
CTRL + 3	Mostra / Nascondi il marker "prossimo segnale"
CTRL + 4	Attiva alternatamente il pannello in alto a destra con informazioni sui segnali e limiti di velocità
CTRL + 5	Mostra / Nascondi il pannello tachimetro (o orologio/ bussola mentre cammini)
CTRL + 6	Mostra / Nascondi il display punti
CTRL + 7	Mostra / Nascondi il marker fermata alle stazioni
CTRL + 8	Alterna diversi tipi di trasparenza del pannello centrale (spento, 50/50, bianco)

Introduzione a Train Sim World®: Rapid Transit



Train Sim World®: Rapid Transit è un simulatore in prima persona che porta in vita l'esperienza di guidare treni di trasporto pubblico rapido in una delle reti S-Bahn più popolari in Germania.

Spinto dal nuovo motore dinamico SimuGraph™ di Dovetail Games e dalla tecnologia Unreal Engine 4®, Train Sim World™ utilizza dati presi dal mondo reale per replicare accuratamente le performance, i suoni e le sensazioni provate alla guida di veri treni. Padroneggia il treno DB BR 1442 Talent 2 portando i pendolari a destinazione lungo la linea S2 di Lipsia. Train Sim World® soddisfa i bisogni di giocatori di tutti i livelli di abilità con tutorial dedicati ai principianti fino a procedure avanzate per esperti.

Introduzione alla Linea S2 di Lipsia

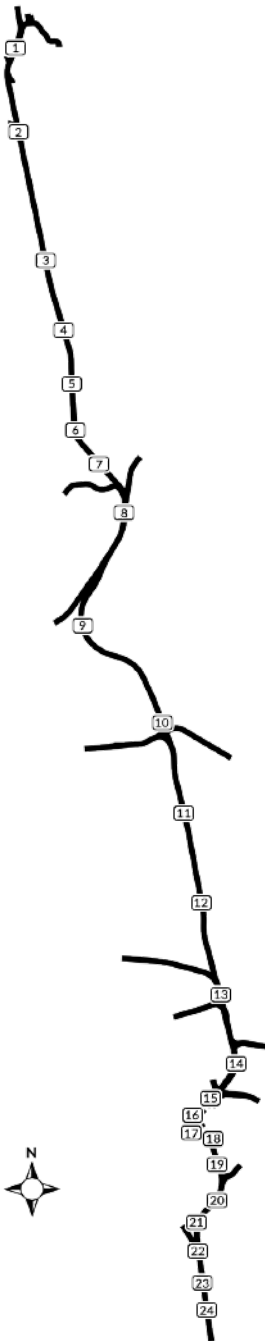


La Mitteldeutschland S-Bahn era formata originariamente da due reti separate, le S-Bahn di Halle e di Lipsia del 1969, unificate nel 2004. Venne creata ufficialmente in seguito al completamento del City Tunnel sotto alla città di Lipsia, nel dicembre 2013. Il nuovo tunnel, in costruzione da luglio 2003, creò nuove potenzialità per un trasporto ferroviario attraverso il centro di Lipsia, dal quale passano tutte le linee di S-Bahn, servendo 4 nuove stazioni sotterranee, ognuna con un suo stile unico. Il percorso della linea S2 è cambiato molte volte dalla creazione della Mitteldeutschland S-Bahn. Oggi copre i 70 chilometri che collegano Markkleeberg-Gaschwitz, una stazione a sud di Lipsia aperta nel settembre 1842 a Dessau Hauptbahnhof, una stazione costruita 177 anni fa e capolinea della Mitteldeutschland S-Bahn da dicembre 2015.

Una rete moderna deve essere percorsa da treni moderni, e conseguentemente all'inaugurazione della Mitteldeutschland S-Bahn venne ordinata una flotta di 51 elettrotreni Bombardier 'Talent 2' destinati a tutte le linee, compresa la S2. La maggioranza dei Talent 2 che compongono la flotta della Mitteldeutschland S-Bahn, sono classificati come DB BR 1442 e sono formati da tre vagoni articolati. Spesso vengono accoppiati in modo da formare composizioni da 6 vagoni nell'ora di punta. I Talent 2 di questa rete sono molto diversi rispetto a quelli di tutto il resto della Germania, in quanto presentano una livrea argento lucido.

La popolarità del Talent 2 è indubbia. Dall'inizio della produzione, nel 2008, sono stati ordinati più di 360 esemplari, ognuno di questi capace di offrire il massimo in ergonomia e sicurezza. Infatti, il loro soprannome "Hamsterbacke" (Guance di criceto) deriva proprio dall'aspetto della cabina, costruito per fornire protezione in caso di incidenti. Con una massima velocità operativa di 160 km/h, l'elettrotreno Talent 2 è adatto al servizio pendolare e perfetto per la Mitteldeutschland S-Bahn.

Mappa e località importanti della S-Bahn di Lipsia Linea S2



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

Modalità di gioco

Tutorial

I tutorial ti forniscono la conoscenza necessaria per ottenere il massimo dalle tue locomotive e treni attraverso lezioni interattive che ti insegnano i concetti chiave. Se sei un nuovo utente di Train Sim World, ti raccomandiamo di iniziare da qua per apprendere le basi.



Scenari

Forniscono una selezione di operazioni lungo la linea S2 di Lipsia. Gli scenari sono attività basate su obiettivi che forniscono un'esperienza unica. Metti alla prova le tue abilità, padroneggiando la trafficata linea S2 della S-Bahn di Lipsia.



Servizi

Fornendo una varietà di servizi attraverso un periodo di 24 ore, la modalità servizi è un nuovo modo di giocare. C'è sempre qualcosa da fare con una grande varietà di servizi di cui prendere il controllo o con cui viaggiare. Siediti e osserva l'azione catturando spettacolari screenshots, sali e scendi o viaggia insieme a diversi servizi mentre svolgono le loro funzioni oppure prendi il comando e termina i loro compiti tu stesso. Con più di 80 servizi disponibili, troverai sempre qualcosa da fare.



Introduzione al treno DB BR 1442 Talent 2

Il treno DB BR 1442 'Talent 2', o più semplicemente DB 442, venne introdotto per la prima volta in Europa nel 2011 come evoluzione del precedente elettrotreno 'Talent'. Nonostante il nome simile, le due unità presentano molte differenze. Nello specifico, il Talent 2 offre una maggiore sicurezza in caso di scontri, performance migliori e un potenziale di servizio molto più ampio.

Il Talent originale fu progettato dalla Waggonfabrik Talbot, che venne acquistata dalla Bombardier prima dell'inizio della costruzione e di conseguenza, la Bombardier supervisionò anche lo sviluppo del nuovo Talent 2, che entrò in produzione nel 2008. Come il suo predecessore, il Talent 2 si dimostrò molto popolare, con centinaia di esemplari consegnati in tutta Europa.

Il nome Talent, che allude a particolari abilità, è in questo caso un acronimo di TALbot LEichter Nahverkehrs Triebwagen, ovvero veicolo ferroviario leggero suburbano Talbot. Le unità possono essere in composizioni da 2 a 5 vagoni e raggiungono facilmente la velocità massima di 160 km/h, superando il limite del suo predecessore, 140 km/h.

Il Talent 2 è anche tranquillo e sicuro. I carrelli Jacobs permettono un minore impatto sui binari, mantenendo il viaggio tranquillo e comodo per i passeggeri, allo stesso tempo riducendo la resistenza sull'aria e migliorando l'efficienza, assicurandosi che l'unità resti in piedi in caso di deragliamento. L'unità è inoltre sicura dal punto di vista della cabina, disegnata per ammortizzare gli impatti. Questo design particolare è quello che gli è valso il soprannome di "Hamsterbacke" (Guance di criceto).

Quando la S-Bahn di Lipsia-Halle venne trasformata nella Mitteldeutschland S-Bahn, in seguito alla apertura del City Tunnel di Lipsia, serviva una nuova flotta di treni in grado di rispondere a tutti i requisiti di sicurezza del tunnel, al contrario dei treni precedentemente utilizzati. Venne quindi scelta la famiglia del Talent 2 e, al costo di 200 milioni di Euro, venne effettuato un ordine di 51 elettrotreni. Classificati come DB BR1442, entrarono in servizio nelle linee della Mitteldeutschland S-Bahn nell'agosto 2013.

36 esemplari della Mitteldeutschland S-Bahn DB BR 1442 sono formati da 3 vagoni articolati (classificati come sottoclasse 1442.1), che vengono accoppiati in modo da formare composizioni da 6 vagoni nell'ora di punta. Lungo tutte le linee, viaggiano giornalmente 57.000 passeggeri, con una maggiore frequenza nel City Tunnel di Lipsia. Pressione che viene alleviata grazie a un frequente servizio di treni Talent 2.



Guida Rapida: DB BR 1442 Talent 2

1. Entra nella cabina di testa
2. Nella parete posteriore, tieni premuto l'interruttore chiamato "Batterie" su Ein per 4 secondi e poi rilascialo.
3. La spia "Lampentest Schaltschrank" si dovrebbe accendere.
4. Per viaggiare con il sistema PZB e/o SIFA abilitati, gira su Ein gli interruttori PZB Störschalter e/o SIFA Störschalter.
5. Siediti nella postazione del macchinista
6. Imposta l'interruttore principale su ON
7. Alza il pantografo utilizzando l'interruttore alzamento pantografo
8. Accendi il circuito principale mediante l'interruttore circuito principale
9. Assicurati che il cilindro dei freni mostri pressione, indicando che i freni sono applicati. Quando il treno è in stazionamento, dovrebbe mostrare 3 bar.
10. Premi il tasto di rilascio freno a mano.
11. Assicurati che la leva acceleratore/freno sia in posizione centrale.
12. Muovi la leva del freno indiretto nella posizione di rilascio.
13. Imposta i fari nella posizione corretta.
14. Muovi l'interruttore del selettore di direzione in posizione avanti (Indicato come "V" sull'interruttore).
15. Apri le porte a destra o a sinistra come richiesto. Le porte del treno possono essere azionate indipendentemente. Per chiudere le porte devi utilizzare il tasto TAB sulla tastiera e selezionare l'opzione appropriata. Se le porte sono aperte, verrà evidenziata l'opzione di chiusura.
Avvertimenti importanti sulla sicurezza: Sbloccare le porte corrette. Sblocca solo le porte adiacenti alla banchina. Il lato sinistro si riferisce al lato sinistro in direzione del viaggio.
16. Una volta raggiunto l'orario di partenza, premi il tasto per chiudere le porte e attendi la chiusura. Spingi la leva acceleratore/freno per rilasciare i freni e applica potenza. L'unità dovrebbe iniziare a muoversi.

Sistemi di sicurezza - SIFA

SIFA è l'abbreviazione Sicherheitsfahrerschaltung, ovvero "Interruttore di Sicurezza alla guida".

Il SIFA è un sistema di vigilanza macchinista e il suo scopo è quello di assicurarsi che il macchinista sia costantemente all'erta e in grado di reagire e rispondere efficacemente. Il suo scopo è simile a quello del DSD nel Regno Unito e all'alerter negli USA.

Se la scritta "SIFA" è visibile nel display centrale con uno sfondo giallo significa che il SIFA non è abilitato. Una volta abilitato, tramite un interruttore nella parete posteriore o premendo MAIUSC+INVIO, la scritta scomparirà lasciando semplicemente uno sfondo bianco.

Quando il SIFA è abilitato, dopo un periodo di tempo prestabilito, l'indicatore sul display si accenderà (testo nero su sfondo bianco), e dovrai premere il tasto di reset SIFA (di default, Q sulla tastiera o B sul controller dell'Xbox).

Se il macchinista non risponde in tempo all'indicazione visiva, dopo pochi secondi sarà udibile un allarme, al quale sarà possibile rispondere allo stesso modo senza penalità.

Se, dopo qualche altro secondo non risponderai all'allarme, il treno applicherà i freni di emergenza e si fermerà completamente. Se l'allarme verrà cancellato mentre il treno è in rallentamento, i freni potranno essere rilasciati e sarà possibile procedere senza doversi fermare.

Se il treno si è fermato completamente a causa del SIFA, dovrai semplicemente confermare l'allarme, rilasciare i freni e procedere.

Premere il tasto di reset SIFA in ogni momento resetterà il timer del SIFA.

L'indicatore visivo del SIFA è presente anche nell'HUD di gioco.

Sistemi di sicurezza - PZB

PZB è l'abbreviazione di Punktformige Zugbeeinflussung. In Italiano, significa "Protezione Treno Intermittente".

Il sistema PZB può essere abilitato azionando un interruttore situato nella parete posteriore, oppure premendo CLTR+INVIO.

Il PZB è un sistema di sicurezza che opera mediante una serie di tre tipi di boe magnetiche situate in punti chiave lungo la linea. Questo sistema serve ad assicurarsi che il macchinista operi il treno alla velocità appropriata in relazione alle condizioni della linea di fronte, ad esempio in presenza di una riduzione di velocità o un di segnale di arresto.

Ci sono tre comandi che sono utilizzabili per interagire con il PZB:

Tedesco	Italiano	Tasto
PZB Wachsam	Conferma PZB	Pag Giù
PZB Frei	Rilascia PZB	Fine
Befehl40	Override PZB	Canc

Nella maggior parte dei treni, è possibile scegliere tra tre tipi di programmi PZB. Il Talent 2 però è programmato per utilizzare solamente il "Tipo O" per i treni passeggeri. Il tipo di programma riflette la velocità a cui è necessario attenersi nei vari punti.

Il PZB è implementato mediante tre tipi di magnete:

Magnete a 1000hz	Posto a 1250 metri da un ostacolo o dal segnale
Magnete a 500hz	Posto a 250 metri da un ostacolo o dal segnale
Magnete a 2000hz	Posto presso l'ostruzione o sul segnale

I magneti sono attivi solo nel caso in cui il segnale che proteggono stia mostrando un aspetto diverso dal verde. In alcuni casi, sono però posti nei pressi di una riduzione di velocità, nel cui caso saranno sempre attivi.

Come guidare con il PZB abilitato

Guidare un treno con il PZB abilitato può essere complicato per i giocatori meno esperti. E' necessario prestare la massima attenzione alla linea e sapere quando confermare un evento PZB senza nessuna forma di avvertimento (visivo o audio) in cabina. Non confermare in tempo un allarme può portare all'arresto del treno.

Il breve esempio di seguito mostra il sistema in azione, cosa vede il macchinista e quale è la reazione appropriata.

Attivazione Programma

In caso di partenza da fermo, con il PZB abilitato, il macchinista muove il treno verso un segnale verde. Una volta raggiunta la velocità di 5 km/h, il sistema PZB passerà al programma di avvio e l'icona 85 lampeggerà sullo schermo, ponendo un messaggio di

restrizione di velocità a 45 km/h. Per il momento, il macchinista non potrà superare i 45 km/h nemmeno in caso la velocità massima permessa dalla linea sia maggiore.

Il macchinista potrà ora scegliere se rilasciare il monitoraggio del PZB premendo il tasto rilascio PZB (Tasto Fine). Rilasciando il monitoraggio, sarà possibile procedere alla velocità di linea.

Sotto il controllo PZB, il treno è limitato alla velocità di 165 km/h, in quanto velocità maggiori richiedono un sistema più avanzato chiamato LZB, non presente nel Talent 2. Se il macchinista dovesse superare la velocità di 165 km/h, il sistema applicherà automaticamente i freni per riportare il treno alla velocità massima permessa.

Segnale di arresto

Il macchinista supera un segnale giallo. Entro 4 secondi dal superamento del segnale, il macchinista deve premere la Conferma PZB (Pag Giù o B sul controller). Dopo aver confermato, sullo schermo apparirà l'icona 1000 hz indicante una restrizione di velocità a 85 km/h.

Il macchinista dovrà quindi ridurre la velocità a 85 km/h entro 23 secondi, oppure entreranno in funzione i freni di emergenza.

Dopo 700 metri la l'icona 1000 hz si spegnerà e il macchinista dovrà osservare la condizione del segnale successivo. E' ancora rosso? O è diventato verde? Se il segnale è diventato verde, il macchinista potrà premere il tasto rilascio PZB (Tasto Fine) per eliminare la riduzione a 85 km/h e tornare alla velocità di linea. Se il macchinista dovesse rilasciare la restrizione, e il segnale successivo dovesse essere rosso, una volta attraversato il magnete, si attiveranno i freni di emergenza.

Se il segnale successivo è ancora a via impedita, il magnete a 500 hz sarà attivo al passaggio del treno. In questo caso non sarà necessaria nessuna conferma dal macchinista, ma il treno dovrà viaggiare a una velocità inferiore a 65 km/h al superamento del magnete. Viene inoltre imposta una ulteriore riduzione a 45 km/h che deve essere effettuato entro 153 metri.

Il macchinista dovrebbe a questo punto aver raggiunto il segnale. Se il macchinista dovesse superare il segnale rosso, il sistema innescherà il magnete a 2000 hz che farà sempre fermare il treno.

Un approccio alternativo al segnale rosso potrebbe avvenire in caso il macchinista ricevesse il permesso di superare il segnale a via impedita. In questo caso, il macchinista dovrà raggiungere una velocità inferiore a 40 km/h e tenere premuto il tasto Override Befehl40 (Tasto Canc) durante il superamento del magnete a 2000hz. In questo modo non verranno innescati i freni di emergenza.

Restrizioni

Se il treno è sotto il monitoraggio di un magnete a 1000 o a 500 hz, e porta il treno a una velocità inferiore a 10 km/h per 15 secondi, o se lo ferma completamente, in questo caso entrerà in vigore un monitoraggio restrittivo, mostrato dall'icona 85 lampeggiante. Il limite di velocità sarà ridotto ulteriormente come indicato nella tabella di seguito.

La tabella seguente mostra le limitazioni di velocità messe in atto in base al tipo di magnete attraversato

Monitoraggio normale		Monitoraggio restrittivo	
1000hz	500hz	1000hz	500hz
165 km/h -> 85 km/h	65 km/h -> 45 km/h	45 km/h	45 km/h -> 25 km/h
In 23 secondi	In 153 metri		In 153 metri

Se non in monitoraggio restrittivo:

All'approccio di un magnete a 1000 hz attivo, assicurati di viaggiare a una velocità inferiore a 165 km/h e riduci ulteriormente la velocità a 85 km/h entro 23 secondi.

All'approccio di un magnete a 500 hz attivo, assicurati superarlo a una velocità inferiore a 65 km/h e riduci ulteriormente la velocità a 45 km/h entro 153 metri.

Se in monitoraggio restrittivo:

All'approccio di un magnete a 1000 hz attivo, assicurati di viaggiare a una velocità inferiore a 45 km/h.

Durante il monitoraggio restrittivo il treno deve sempre viaggiare sotto i 45 km/h.

All'approccio di un magnete a 500 hz attivo, assicurati superarlo a una velocità inferiore a 45 km/h e riduci ulteriormente la velocità a 25 km/h entro 153 metri.

Comandi porte passeggeri



In Train Sim World: Rapid Transit, potrai comandare direttamente le porte di ingresso e uscita dei passeggeri, dal lato destro o sinistro indipendentemente. Abbiamo implementato un metodo di controllo semplice per il DB BR 1442 Talent 2. Dovrai semplicemente premere il tasto TAB per richiamare il menu e scegliere da quale lato desideri aprire o chiudere le porte.

Alla guida del Talent 2, potrai inoltre interagire con le porte dei passeggeri utilizzando il relativo tasto sul banco di guida.

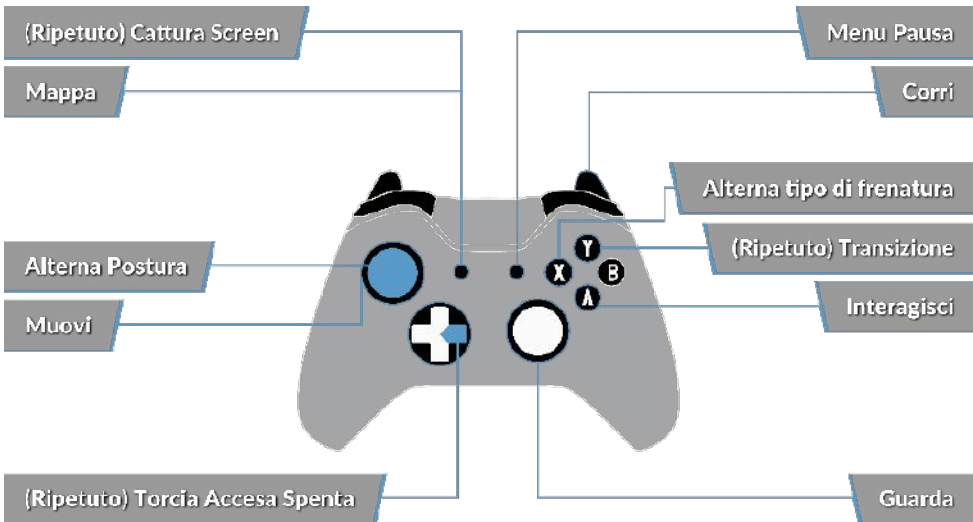
Una volta sbloccate le porte, i passeggeri potranno salire e scendere dal treno attraverso le porte aperte. Di conseguenza dovrai fare attenzione a non aprire le porte dal lato sbagliato. Un timer di durata casuale verrà mostrato nell'indicatore in alto a sinistra. Una volta che il timer è arrivato alla conclusione, potrai chiudere le porte e procedere alla stazione successiva.

Comandi / Dispositivi di input

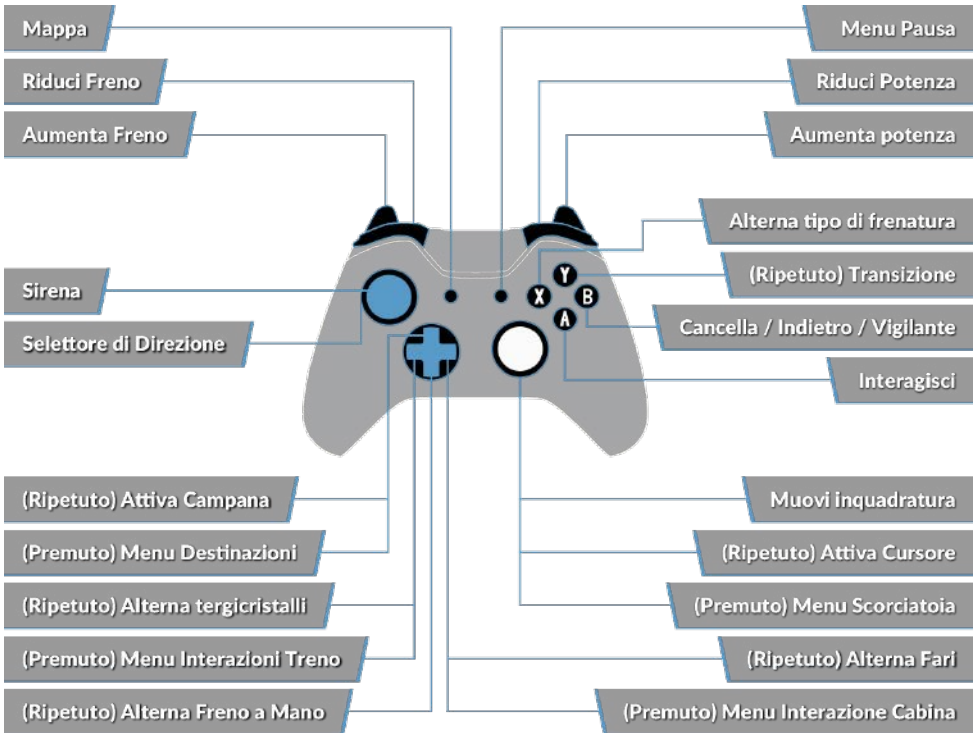
I dispositivi di input come il controller e la tastiera, agiscono in modo diverso in base a cosa stai facendo durante il gioco.

Modalità	Note
Prima Persona	Quando cammini in giro per il mondo in prima persona, viene attivata questa modalità.
Guida Locomotiva	Quando sei seduto ai comandi di una locomotiva, questa modalità viene attivata.
Inquadratura Esterna	Se sei alla guida di una locomotiva e scegli di utilizzare un'inquadratura esterna, il sistema agirà in questa modalità.

Controller - Modalità Prima Persona



Controller - Modalità Locomotiva



Tastiera - Modalità prima Persona

W/A/S/D	Cammina Avanti, Indietro, spostati a destra e sinistra
C	Inginocchiati
E	Interagisci con scale, gradini ecc.
L	Accendi/spegni torcia
Maiusc	Corri
Muovi il mouse	Guarda in basso/in alto, a destra e sinistra
Mouse sinistro	Interagisci

Comandi della locomotiva

Nome	Tastiera		Controller	
	Aumenta/ Premi	Riduci	Aumenta/ Premi	Riduci
Acceleratore / Freno	A	D	Grilletto Destro	Levetta Destra
Selettore di Direzione	W	S	Stick Sinistro in su	Stick Sinistro in giù
Freno Indiretto	Apostrofo	Punto e virgola	Grilletto Sinistro	Levetta Sinistra
Fari Anteriori	H	MAIUSC + H	Dpad Destro (Tieni premuto)	Dpad Destro (Tieni premuto)
Sirena tono alto	Spazio		Premi Stick Sinistro	
Sirena tono basso	N			
Sgancia	C			
Interruttore Principale	CTRL + W			
RESET Sifa	Q		B	
Pantografo	P	MAIUSC + P		
Sabbiera	X			
Luci della Cabina	L	MAIUSC + L		
Regolatore di velocità On/Off	R			
Freno a Mano	\	MAIUSC + \		
Freno di Emergenza	Indietro			
Tergicristalli	V	MAIUSC + V	Dpad Su	
Conferma PZB	Pag Giù		B	
Rilascia PZB	Fine			
Override PZB	Canc			
Attiva / Disattiva PZB	Ctrl + Invio			
Attiva / Disattiva SIFA	MAIUSC + Invio			

Controllare le inquadrature

Train Sim World: Rapid Transit include diverse inquadrature che potrai controllare. Ecco un'anteprima di queste inquadrature e alcuni esempi di utilizzo:



Caméra à la première personne ou Caméra en cabine

Utilisez cette caméra pour conduire votre locomotive, basculer des interrupteurs et manipuler toutes vos commandes en cabine.



Caméra de poursuite

Tout comme la caméra de Train Simulator, cette caméra se trouve à l'extérieur sur un poteau invisible, vous pouvez la faire tourner autour du véhicule sur lequel vous êtes centré. Utilisez [CTRL] + les touches fléchées droite et gauche pour changer de véhicule ou appuyez sur la touche [2] à nouveau pour basculer entre l'avant et l'arrière de votre convoi.



Caméra flottante

Une nouvelle caméra qui vous permet de regarder librement dans toutes les directions, pratique pour l'attelage et la manipulation d'aiguillages. Appuyez une fois pour voir l'avant de votre convoi et une fois encore pour voir l'arrière. Déplacez librement votre vue en utilisant les touches fléchées.



Caméra libre

Déplacez-vous sans limite en utilisant cette caméra. Utilisez cette caméra pour vous déplacer dans un triage animé, manipuler des aiguillages, ou positionnez-la pour prendre la capture d'écran parfaite.

Personalizzare l'interfaccia

Train Sim World: Rapid Transit include molte opzioni a tua disposizione per personalizzare l'interfaccia:

Comando	Funzione
CTRL + 1	Mostra / Nascondi il marker "prossimo obiettivo"
CTRL + 2	Mostra / Nascondi il marker "prossimo limite di velocità"
CTRL + 3	Mostra / Nascondi il marker "prossimo segnale"
CTRL + 4	Attiva alternatamente il pannello in alto a destra con informazioni sui segnali e limiti di velocità
CTRL + 5	Mostra / Nascondi il pannello tachimetro (o orologio/ bussola mentre cammini)
CTRL + 6	Mostra / Nascondi il display punti
CTRL + 7	Mostra / Nascondi il marker fermata alle stazioni
CTRL + 8	Alterna diversi tipi di trasparenza del puntino centrale (spento, 50/50, bianco)

DOVETAIL GAMES

TSW

TRAIN SIM WORLD®

