Les bases pour conduire un train

Le train se conduit en actionnant le levier de vitesse (le plus simple étant d'utiliser la molette de la souris). Celui-ci permet soit d'accélérer (Vitesse commençant par P), soit de freiner (Vitesse commençant par B), soit de se mettre au neutre (Vitesse N). Certains trains ont aussi un niveau entre le neutre (N) et le premier niveau de frein (B1) qui permet d'activer la limitation de vitesse.

Départ de la gare




À l'arrêt dans une gare, vous ne pouvez partir qu'une fois que l'indicateur de fermeture des portes est allumé. Celui-ci est placé, en général, au-dessus de la montre à gousset du conducteur.

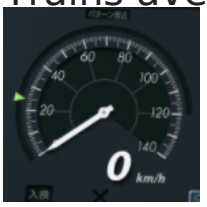
Une fois allumé, vous pouvez accélérer pour quitter la gare.

Conduite

(On considère que les différents paramètres Système sont sur "Automatique")

Lors de la conduite du train entre 2 gares, le principal objectif est d'éviter de dépasser la vitesse maximale de la section en cours.

Trains avec D-ATC / ATACS



Pour les trains utilisant le système de sécurité D-ATC (Digital Automatic Train Control) ou ATACS (Advanced Train Administration and Communications System), la vitesse maximale est représentée par une flèche verte sur le cadran de vitesse. Cela concerne, entre autre, les lignes Keihin-Tohoku et Yamanote.

À noter que pour les trains utilisant D-ATC / ATACS, l'indicateur Max Speed/Next Limit est vide.



Lors d'un changement de vitesse, un son de cloche sera émis. Si le changement implique une réduction de la vitesse, l'indicateur de vitesse maximale se déplacera lentement. Si l'indicateur situé au-dessus du cadran de vitesse (□□□□□□ / approche du pattern) est allumé, il faudra alors ralentir jusqu'à ce qu'il s'éteigne.

Si la vitesse maximale est dépassée, alors le train freinera automatiquement plus ou moins fort pour passer en dessous de la limite.

Autres systèmes

Pour les autres systèmes de sécurité, il est conseiller d'utiliser l'indicateur Max Speed/Next Limit lorsque l'on n'est pas habitué au fonctionnement des différents systèmes de sécurité (ATS-P / ATS-Ps / ATACS). Lorsque vous serez un peu plus à l'aise, vous pourrez alors tenter de conduire sans vous aider de cet indicateur, mais en utilisant les autres informations disponibles (voir la page Conduite réaliste).

Si vous dépassez la vitesse limite :

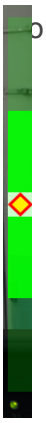
- Sur une section ATS-P, un son de clochette retentira et le train freinera après avoir dépassé la limite de plusieurs km/h, afin de repasser sous la limite, sauf lors de l'approche

d'un signal d'arrêt. Dans ce cas-là, le train s'arrêtera complètement.
- Sur une section ATS-Ps, après avoir dépassé la limite indiquée par le cadran ATS-Ps, le train freinera automatiquement jusqu'à l'arrêt et se mettra en freins d'urgence. Il vous faudra mettre le levier en position de frein d'urgence avant de pouvoir repartir.

À noter que l'indicateur "Next Limit" clignote de plus en plus vite à mesure que l'on se rapproche du changement de limite.

Plus d'infos sur la page dédiée aux systèmes de sécurité.

Arrivée en gare



objectif est d'arriver à arrêter le train à la bonne position et à la bonne heure.

Lorsque vous arrivez en gare, l'indicateur d'arrêt apparait sur la droite de l'écran. Il sert d'aide pour arrêter le train au bon endroit.

Le losange jaune correspond à l'avant du train et arrive par le haut de l'écran. L'objectif est de placer ce losange au centre du carré clair, au milieu de la barre.

Les zones vertes représentent les marges d'erreur possible (et sont configurables dans les paramètres). Si le losange est au-dessus des marges, alors l'arrêt ne sera pas validé et il faut avancer encore un peu. Par contre, si celui-ci dépasse les marges, le frein d'urgence sera activé et vous serez replacé au bon endroit si le paramètre "Stop Position Correction" est activé. Dans le cas contraire, il faudra manuellement arrêter le train et replacer le train via une marche arrière si nécessaire.

Vous devez donc utiliser votre frein ainsi que les indications de vitesse et de distance restante (si affichée) pour vous permettre d'arrêter votre train au bon endroit.

À noter que la ligne Yamanote a une barre différente, car elle n'autorise qu'une marge de +/-35cm, quelque soit le paramétrage, du fait du système de portes automatiques sur le quai. Dans ce cas-là, il existe le système TASC pour arrêter le train automatiquement. Plus de détail sur la page dédiée à la Yamanote.

Une fois à l'arrêt, vous devez mettre votre frein de manière que le cadran BC (pression du cylindre de frein) soit à 200 kPa minimum, ce qui correspond en général à un niveau de 5 ou 6. Sur certains modèles (E233 par ex), un indicateur clignote si la pression est insuffisante. Cette pression est également automatiquement appliquée à l'arrêt sur les sections ATACS. Cela permet de s'assurer que le train ne roule pas tout seul une fois à l'arrêt.

Révision #21
Créé 2023-10-08 18:51:32 UTC par cracrayol
Mis à jour 2024-04-09 12:06:06 UTC par cracrayol