

DOVETAIL GAMES

TGSW

TRAIN SIM WORLD®



**TRAIN SIM WORLD®: RUHR-SIEG NORD
MANUAL DE MAQUINISTA**

Contenido

| Índice | de contenidos |
|---|----------------------|
| 1. Introducción a la línea ferroviaria de Ruhr-Sieg | 3 |
| 2. Mapa de la ruta Ruhr-Sieg Nord y lugares clave | 4 |
| 3. Los modos de juego: Tutoriales, escenarios y servicios | 5 |
| 4. Introducción a la locomotora eléctrica DB BR 185,2 | 6 |
| 5. Guía de inicio rápido: DB BR 185.2 | 6 |
| 6. Introducción a la locomotora eléctrica DB BR 143 | 7 |
| 7. Guía de inicio rápido: DB BR 143 | 8 |
| 8. Guía de inicio rápido: Coche de control DB BR 767.2 DABpbzfa | 9 |
| 9. Sección de referencias | 11 |
| 10. Sistemas de Seguridad - SIFA | 11 |
| 11. Placas de postes de señalización | 13 |
| 12. Referencia rápida de señalización Hv | 13 |
| 13. Resumen de señalización Hv | 14 |
| 14. Más información acerca de señales avanzadas | 15 |
| 15. Referencia rápida de señalización Ks | 17 |
| 16. Señalización Ks | 18 |
| 17. Sistemas de Seguridad - Referencia rápida de PZB | 20 |
| 18. Sistemas de Seguridad - Resumen de PZB | 22 |
| 19. Controles de las puertas de pasajeros | 27 |
| 20. Teclado y otros controles | 28 |
| 21. Control de cámara y modos de cámara | 29 |
| 22. Personalizar el HUD | 30 |
| 23. Cuenta de Dovetail Live | 31 |
| 24. Guía para solucionar problemas y cómo obtener ayuda | 32 |

Introducción a la línea ferroviaria de Ruhr-Sieg



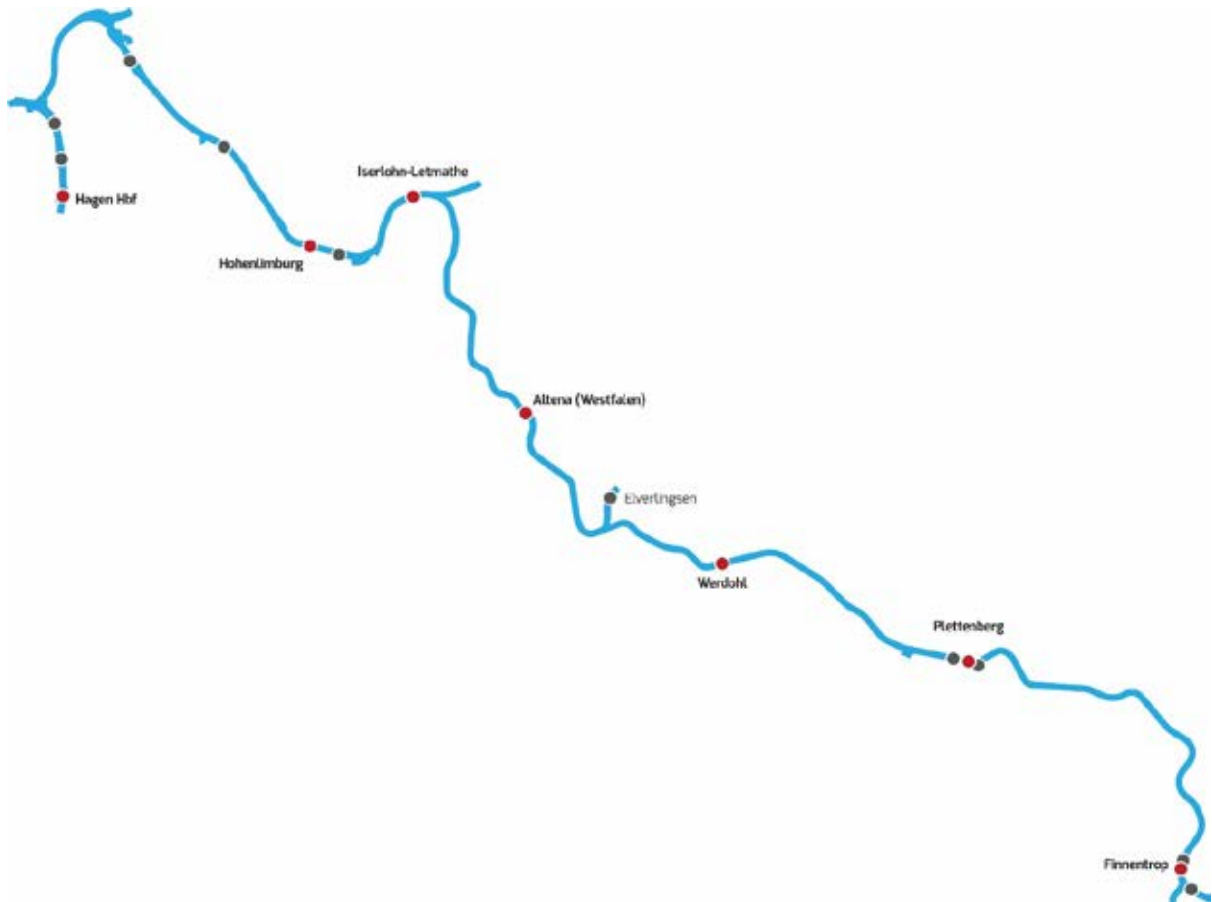
La línea ferroviaria de Ruhr-Sieg es una de las más antiguas de Alemania y, al discurrir por valles, ofrece unas vistas espectaculares y ejerce de ruta de mercancías clave para diversas industrias.

La idea de una línea de ferrocarril con coches tirados por caballos para transportar los suministros de carbón a las industrias del hierro y el acero se planteó por primera vez en los años 30 del siglo XIX, pero tanto la ruta en sí como sus lugares de paso fueron objeto de numerosas discusiones. Una vez que el proyecto se hubo aplazado hasta los años 50 del siglo XIX, las propuestas de tiro de caballo se sustituyeron por un sistema de vapor y se determinó una ruta a través de los valles de Lenne y Hundem.

Por fin, la construcción se inició en el año 1858 para completarse en 1861, periodo en el cual la línea se fue abriendo por fases y utilizando como línea de vía única. Para poder atravesar los valles fue preciso horadar numerosos túneles, tarea que recayó nada más y nada menos que en Franz von Rziha, el ingeniero que colaboró en el Semmeringbahn.

Si bien está principalmente destinada al tráfico de mercancías, la línea ferroviaria de Ruhr-Sieg cuenta con estaciones en las principales ciudades para aprovechar el transporte de viajeros. En última instancia, esta vertiente sería tan popular que la línea se duplicó y, posteriormente, se electrificó. A resultas de ello, se siguen operando trenes regionales exprés en la actualidad.

Mapa de la ruta Ruhr-Sieg Nord y lugares clave



Principales

- Estaciones
- Instalaciones de mercancías o apartaderos

Los modos de juego

Tutoriales

Los tutoriales te ofrecen los conocimientos que necesitas para obtener lo mejor de las locomotoras y trenes a través de lecciones interactivas que enseñan los conceptos fundamentales. Si no tienes experiencia previa con Train Sim World, te recomendamos que comiences aquí para aprender lo más fundamental.

Escenarios

Ofrecen una selección de operaciones en la ruta Ruhr-Sieg Nord. Los escenarios son actividades basadas en objetivos que ofrecen experiencias únicas. Maniobra con los coches, conduce servicios de viajeros y experimenta algunas de las operaciones que tienen lugar en este ferrocarril.

Servicios

Ofrecen una gran diversidad de actividades a lo largo de un período de 24 horas. El Modo servicio es una nueva forma de jugar. Siempre hay algo que hacer con una amplia gama de servicios que puedes controlar o, simplemente, viajar como pasajero. Siéntate y disfruta de la acción, haz sorprendentes capturas de pantalla, sube y baja, viaja en los diferentes servicios que vayan circulando o toma el control y lleva a cabo las tareas por tu cuenta. Gracias a los múltiples servicios individuales, siempre tendrás algo que hacer.

Introducción a la locomotora eléctrica DB BR 185,26



Potente y capaz, la DB BR 185.2 es una locomotora diseñada para el mercado de mercancías alemán y transfronterizo. Es habitual verla encabezando el tráfico de mercancías en la línea ferroviaria de Ruhr-Sieg.

En 1998, DB hizo un pedido a Adtranz por valor de 400 locomotoras diseñadas para el tráfico de mercancías. Iban a utilizarse para el tráfico transfronterizo, por lo que requerían un equipamiento de doble voltaje. Esta flota se clasificaría como DB BR 185.2 y fue un desarrollo a partir de la DB BR 145, que también había estado a cargo de Adtranz.

En 2003 se bautizó con el nombre familiar de TRAXX, acrónimo de **T**ransnational **R**ailway **A**pplications with **eX**treme **f**le**X**ibility (aplicaciones ferroviarias transnacionales de extrema flexibilidad), es decir, adaptada a cualquier tarea y línea ferroviaria. Si una compañía ferroviaria necesitaba transportar mercancías o pasajeros con un sistema eléctrico de voltaje dual, diésel y modo dual, el TRAXX de Bombardier podía facilitárselo.

Una vez en servicio, las BR 185.2 de DB se utilizaron para el transporte de mercancías en líneas electrificadas de Alemania y más allá de sus fronteras, con una velocidad punta de 160 km/h y la suficiente potencia para manejar el mercado de mercancías intermedias a través de numerosas configuraciones orográficas.

Guía de inicio rápido: DB BR 185.2

1. Entra en la cabina correspondiente.
2. Mantén el interruptor de la batería en la posición Conectado (On) durante 5 segundos
3. Coloca el inversor en posición Neutral para activar la mesa
4. Coloca el compresor de aire en posición Conectado (On)
5. Espera hasta que el depósito principal alcance un mínimo de 4,8 BAR

6. Sube el pantógrafo
7. Cierra el MCB
8. Espera a que suba la presión de la tubería del freno

Introducción a la locomotora eléctrica DB BR 185,26



Diseñada con motivo de la crisis del petróleo de 1973, la DB BR 143 es una locomotora básica preparada para el tráfico mixto y adecuada para líneas de baja velocidad como la hermosa línea ferroviaria de Ruhr-Sieg.

A medida que las líneas ferroviarias de Alemania del Este se iban electrificando a toda velocidad, se hizo necesaria una nueva flota de locomotoras que cubriera las necesidades de la Deutsche Reichsbahn. En 1982 se hizo la prueba del prototipo y, en vista de los resultados, se desarrolló una flota de más de 600 locomotoras eléctricas que se verían por todo el país.

La locomotora era la DB BR 143, que podía alcanzar una velocidad punta de 120 km/h, tal como se buscaba en aquella época, y podía operar transportando trenes de viajeros y mercancías, a pesar de estar diseñada para los primeros. Aunque desde el debut de la DB BR 143 se han introducido equipos mucho más modernos y rápidos, la mayor parte de ellas aún sigue en servicio.

En la línea ferroviaria de Ruhr-Sieg la flota de DB BR 143 opera servicios de pasajeros regionales en formación reversible con vehículos Doppelstockwagen y coches de cabina, parando en cada estación de la ruta. En caso de necesidad, las 143 también pueden hacerse cargo de servicios de mercancías, con movimientos de reposicionamiento preparados para otras tareas.

Guía de inicio rápido: DB BR 143

1. Entra en la cabina correspondiente.
 - a. Asegúrate de que el freno de mano está aplicado.
 - b. Coloca el Inversor en posición hacia Delante
 - c. Coloca el freno de maquinista en Afloje
 - d. Asegúrate de que el control del accionamiento auxiliar está desconectado.
 - e. Conecta las luces del testero (On) y ponlas en blanco
 - f. Apaga el inversor (Off)
2. Entra en la sala de máquinas
 - a. Localiza el panel de control de la sala de máquinas
 - b. Cambia la batería al estado de arranque y espera a que entre en estado de encendido (On)
 - c. Pon el pantógrafo en el estado necesario
3. Ve a la cabina pasiva sin conductor
 - a. Asegúrate de que el control del accionamiento auxiliar está desconectado.
 - b. Hay que aflojar el freno de mano
 - c. Pon las luces del testero en rojo
 - d. El freno del maquinista en posición cerrada
 - e. Válvula de freno directo en aflojado
4. Entra en la cabina de conducción
 - a. Coloca el inversor en posición de conducción hacia Delante
 - b. Sube el pantógrafo
 - c. Cierra el MCB

Guía de inicio rápido: Coche de control DB BR 767.2 DABpbzfa



El coche de control DABpbzfa se encuentra en una posición de conducción inusual, dado que el maquinista se encuentra al final de un vagón de pasajeros sin capacidad de movimiento autónomo. En lugar de ello, el coche de control se encarga de controlar de forma remota la locomotora situada en el otro extremo de la composición.

Antes de iniciar el procedimiento de configuración del coche de control, debes asegurarte de que la locomotora esté lista para moverse y que has desconectado su cabina (para lo que normalmente basta con desconectar el inversor poniéndolo en Off).

Una vez que la locomotora esté operativa, regresa a la cabina del coche de control.

- Conecta la batería.
- Pon las luces de cola/testero (interruptor encima de la batería).
- Coloca las 'luces de testero y luces de instrumentos' en On.
- Coloca el inversor en cualquier posición excepto 'neutral'.
- Coloca la palanca del 'pantógrafo' en 'subir'.
- Coloca la palanca del 'fusible' en 'cerrado'.
- Coloca la palanca de 'potencia de línea de tren' en 'arranque'.
- Coloca las 'luces del coche' en conectado/desconectado.
- Coloca la llave del freno en On (Conectado).

Al operar el control del regulador, recuerda que las señales se están enviando a la locomotora en el otro extremo y que está respondiendo a ellas, de modo que percibirás un cierto retraso y una diferencia en la reacción a tus instrucciones.

Cuando partes de estacionado, empieza por aplicar una pequeña cantidad de potencia para ponerte en movimiento; una vez que el coche de control comience a moverse, podrás aplicar

algo más de potencia. A medida que vayas cogiendo más confianza con el coche de control sabrás mejor cuándo aplicar la potencia.

Los frenos se aplican desde el coche de control mismo, así que reaccionarán tal como cabría esperar si estuvieras conduciendo una locomotora.

Sección de referencias

Sistemas de Seguridad: SIFA

SIFA es un Dispositivo directo de Vigilancia del Maquinista y su propósito es, simplemente, asegurarse de que el maquinista está constantemente alerta de lo que sucede en el tren y es capaz de reaccionar y responder al tren en el tiempo adecuado.

Alternar el SIFA en la DB BR 143

1. Para alternar el SIFA puedes pulsar May-Intro en el teclado



Alternar el SIFA en la DB BR 185.2

1. Para alternar el SIFA pulsa May-Intro en el teclado
2. En la pared de atrás de la cabina hay un interruptor de fusible SIFA que se puede utilizar para activar o desactivar el SIFA.



Alternar el SIFA coche de control de la DB BR 767.2

1. Para alternar el SIFA pulsa May-Intro en el teclado
2. En la pared de atrás de la cabina hay un interruptor de alternancia SIFA que se puede utilizar para activar el SIFA con la posición "I" y desactivarlo con la posición "O".

Cómo se utiliza el SIFA

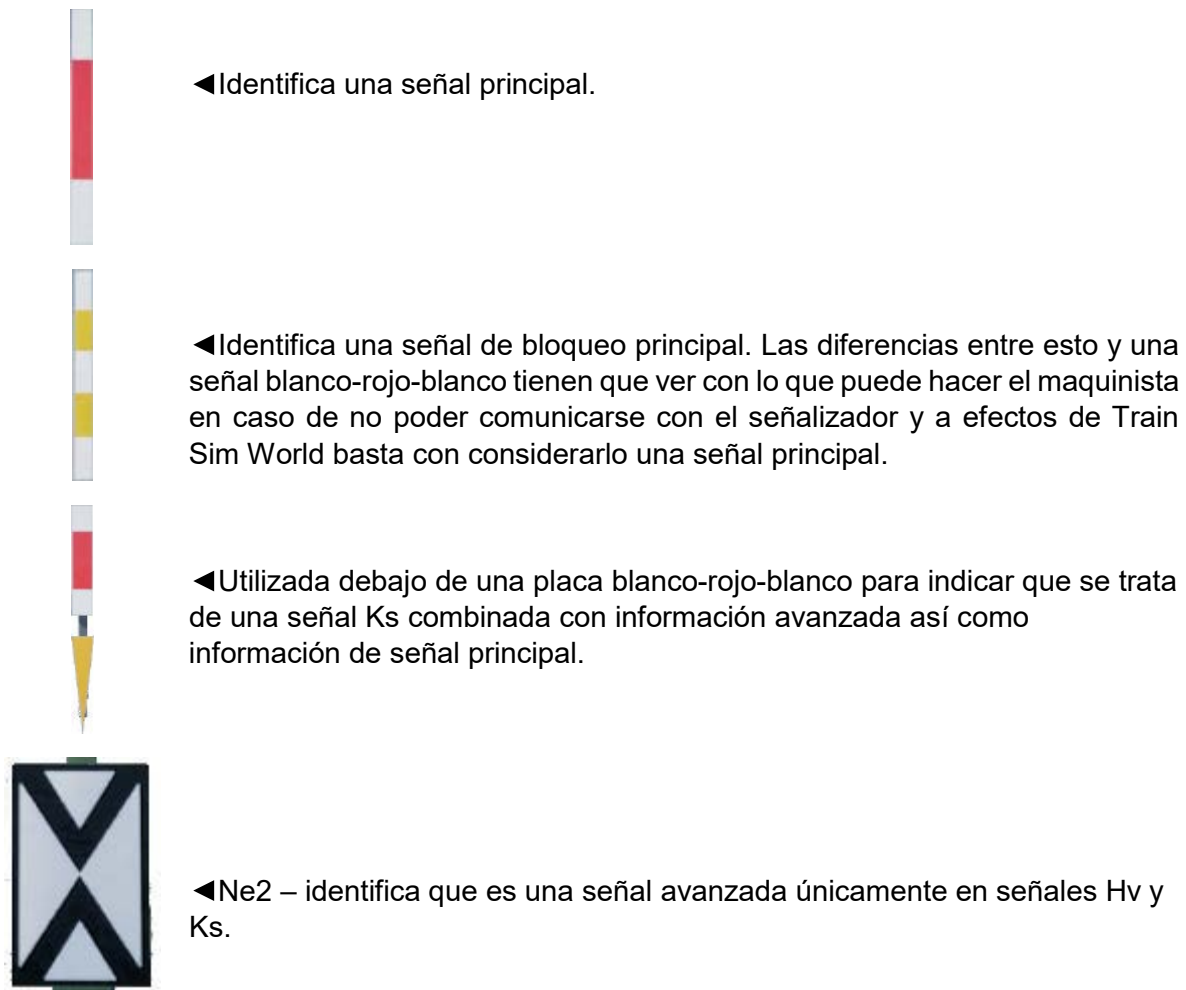
Una vez activado y con el tren en marcha, el SIFA se iniciará cada 30 segundos. Cuando se inicie por primera vez, se encenderá la luz blanca del indicador "SIFA" de la mesa/pantalla. Si no reaccionas pulsando la tecla Q en el teclado, el botón B en el controlador de Xbox o el botón círculo en el controlador de PS4, sonará una alarma en el plazo de 2,5 segundos. Una vez que suene esta alarma, contarás con 2,5 segundos adicionales para reaccionar antes de que el tren imponga una aplicación de frenos de servicio total.

Si reaccionas una vez activados los frenos, comenzarán a aflojarse, aunque debes tener en cuenta que puede llevar un tiempo hasta que se aflojen por completo.

Placas de postes de señalización

Las placas colocadas debajo de la señal informan al maquinista de la naturaleza de la información proporcionada por la señal.

Al leer una señal es importante tener en cuenta la presencia de estas placas simultáneamente, dado que clarificarán la información presentada y la forma en que es preciso reaccionar a ellas.



Referencia rápida de señalización Hv



◀ Número blanco, encima de señal – Límite de velocidad (x10) desde esta señal

◀ Señal principal – Obedecerla AHORA

◀ Señal Avanzada

◀ Número amarillo, debajo de señal – Límite de velocidad (x10) desde la siguiente señal principal

Componentes de señal principal



◀ **Vía libre**
Procede a la velocidad de la línea



◀ **Velocidad baja**
Procede a velocidad reducida



◀ **Parar**
No pases

Componentes de señal avanzada



◀ **Espere vía libre**
Espera vía libre en la siguiente señal principal



◀ **Espere lenta**
Espera velocidad reducida en la siguiente señal principal



◀ **Espere parada**
Espera parada en la siguiente señal principal

En el caso de que se indique esperar / proceder a velocidad reducida sin indicadores de velocidad blancos/amarillos, considérela 40 km/h

Resumen de señalización Hv

La ruta Ruhr-Sieg Nord incorpora dos tipos de señal alemana. Entre Hagen y Plettenberg (el grueso de la ruta), se utilizan señales Hv y luego, entre Plettenberg y Finnentrop, hay señales Ks.

Las señales Hv son fáciles de interpretar una vez que se entiende su estructura. Se trata fundamentalmente de un pequeño número de cabezas de señales mostradas en un solo poste. Puedes aprender a descifrarlas por separado y luego determinar el mensaje completo tras ver cada pieza.

Al principio de la Guía de referencia rápida de Hv hay un ejemplo de poste señalizador en el que se muestran cuatro de estos componentes en una sola cabeza.

También podrás ver otros postes señalizadores que no incluyan todos ellos, así que pueden incorporar el principal, el principal más un número blanco, principal más avanzada, etc. Los principios y la forma de interpretarlos son los mismos, salvo por el hecho de que si falta algún componente en la señal, esta no te informará de tales elementos.



El número blanco en la parte superior de la señal te indica cuál es el límite de velocidad de esta señal. Si, como en este ejemplo, se muestra un 6, el límite de velocidad es de 60 km/h y deberá seguirse a partir de esta señal.

Esta es la señal principal y el componente que debes obedecer de inmediato, así que, si esta señal está en ROJO no puedes pasar sin autorización del jefe de circulación. La cabeza de señal mostrada indica una velocidad reducida, lo que va emparejado con el “6” blanco en relación con la restricción de velocidad a partir de esta señal.

A continuación, está la señal avanzada. Puede ir con este estilo o bien en un estilo “compacto” pequeño y rectangular. Su función consiste en dar información acerca de la SIGUIENTE señal por lo que nunca aparecerá en rojo. Aunque si lleva dos amarillos puedes tener la certeza de que hay un rojo de camino. En este ejemplo, es una advertencia de que la SIGUIENTE señal también tiene una restricción de velocidad y está emparejada con el número amarillo para indicar el límite.

En caso de estar presente, el número amarillo indica la restricción de velocidad que se impondrá en la SIGUIENTE señal. Si no está presente, pero la cabeza avanzada muestra un amarillo/verde, siempre debes suponer que son 50 km/h.

Más información acerca de señales avanzadas

Existen algunos otros detalles que tener en cuenta con respecto a las señales avanzadas.

Si una señal solo contiene la cabeza de una señal avanzada, hay varias cosas que podría estar diciéndote, pero debes ser muy consciente de las diferencias, puesto que afectarán a la forma en que reaccionas a ellas.

Si la señal avanzada diagonal tiene una luz blanca, y la señal carece de elemento principal alguno, como tampoco ningún panel Ne2 blanco, se trata de un repetidor que te informa acerca de la siguiente señal avanzada.

Si la señal avanzada diagonal tiene una luz blanca y está en el mismo poste junto con una señal principal O hay un panel Ne2 blanco, se trata de una señal avanzada completa que te advierte de que la siguiente señal principal está más cerca de que lo cabría esperar habitualmente.

Aquí tienes algunos ejemplos:



◀ Esta es una señal avanzada estándar. Adviértase la presencia del llamado panel "Ne2", un panel blanco con dos triángulos tocándose y un aspecto como de cruz. Esta señal te indica el estado de la siguiente señal principal.

PZB: Debes confirmar esta señal.



◀ Esta es una variación de la señal de ejemplo. En este caso, la señal avanzada funciona exactamente de la misma forma salvo que la presencia de la luz blanca indica que la siguiente señal principal está más cerca de la avanzada de lo normal, por lo que tendrás que reaccionar más rápidamente.

PZB: Debes confirmar esta señal.



◀ En esta variación, solo tenemos una señal avanzada y lleva una luz blanca. La presencia del panel Ne2 significa que esta es una avanzada en concreto y la luz blanca indica que la siguiente señal principal está más cerca de lo normal.

PZB: Debes confirmar esto si el componente lo requiere.



◀ Nuevamente, esta variación es algo distinta; adviértase la ausencia del panel Ne2 blanco. Esto, combinado con la luz blanca, significa que estamos ante un repetidor que se utiliza para dar una visión adicional de la próxima señal avanzada.

PZB: Debes confirmarla, pero la protección PZB no suele ofrecerse en los repetidores.

Referencia rápida de señalización Ks



◀ Número blanco, encima de señal – Límite de velocidad (x10) desde esta señal

◀ Componente de señal - presencia de placas de poste que determina si esto muestra componente principales y/o avanzados. Algunos componentes tienen una luz verde parpadeante, mientras que otros tienen una luz verde estática.

◀ Número amarillo, debajo de señal – Límite de velocidad (x10) desde la siguiente señal principal

◀ Placas de poste, en este caso el panel blanco-rojo-blanco nos indica que se trata de una señal principal y el triángulo amarillo nos indica que la señal también presenta información avanzada.

Componentes de señal



◀ Principal: Vía libre



◀ Principal: Vía libre

(Avanzada: Espere velocidad reducida)

Nota: Luz verde parpadeante



◀ Principal: Vía libre

(Avanzada: Espere parada)



◀ Principal: Parar

Nota: El componente solo ofrece información “avanzada” si está presente la placa de poste del triángulo amarillo.

Señalización Ks

La ruta Ruhr-Sieg Nord incorpora dos tipos de señal alemana. Entre Hagen y Plettenberg (el grueso de la ruta), se utilizan señales Hv y luego, entre Plettenberg y Finnentrop, hay señales Ks.

Las señales Ks proporcionan la misma información que las Hv, solo que de manera más resumida. Las señales Ks buscan condensar toda la información en un solo juego de luces.

Por ejemplo, las siguientes dos señales proporcionan la misma información. Espera velocidad reducida a 40 km/h en la siguiente señal principal. La presencia del panel Ne2 en la señal Ks significa que se está utilizando exclusivamente como avanzada.



Las señales que tienes debajo también son idénticas en cuanto a la información proporcionada. En este caso, la luz blanca combinada con el Ne2 nos indica que la señal principal que viene tras este componente de “Espere parada” está más cerca de lo normal y tendremos que frenar como corresponda.



Si comparas estos dos ejemplos con los de arriba, advertirás que la posición de la luz blanca en la señal Ks se encuentra en la columna izquierda.



Ambas señales son repetidores avanzados (adviértase la ausencia de panel Ne2), pero advierte también que ahora la luz blanca está en la parte inferior izquierda de la señal Ks.

Sistemas de Seguridad: Referencia rápida de PZB

| | |
|-------------------------------|---|
| Arrancando | El sistema arranca en monitorización restrictiva. Limitación a 45 km/h. Se puede soltar si no hay imanes activos de 1000 Hz o 500 Hz en los próximos 550 m. |
| Cuándo confirmar | Al pasar por Espere velocidad reducida, Espera parada o cualquier advertencia de reducción de velocidad por debajo de 100 km/h. Cómo: Una vez que hayas pasado la señal, pulsa y suelta la confirmación de PZB |
| Cuándo soltar | Si los 1000 Hz no están encendidos y no hay imanes de 1000 Hz o 500 Hz en los próximos 550 m. |
| Cuándo anular | Tras el permiso para pasar por una señal ROJA / PARAR, debe estar por debajo de 40 km/h. |
| Tras una parada de emergencia | Para, pulsa soltar PZB, reiniciar frenos y regulador, luego procede con normalidad. |

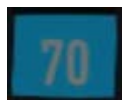
Si las luces 70/85 están parpadeando alternativamente, será aplicable el modo PZB restringido, en los demás casos se utilizará el modo normal.

Modos PZB

Utiliza la clasificación de velocidades apropiada de la siguiente página, basándote en el modo PZB operativo (O, M, U). Utiliza la siguiente tabla para determinar el modo operativo.



Modo PZB O (Obere)
Utilizado para servicios de pasajeros



Modo PZB M (Mittlere)
Utilizado para servicios de mercancías con buenos frenos



Modo PZB U (Untere)
Utilizado para servicios de mercancías pesadas

Modo PZB O - Normal

| Máx | 1000 Hz | 500 Hz Arrancar | 500 Hz Máx |
|----------|-----------------------|-----------------|----------------------|
| 165 km/h | 85 km/h en 23 seg. | 65 km/h | 45 km/h en 153 m. |

Modo PZB O - Restringido

| 1000 Hz | 500 Hz Arrancar | 500 Hz Máx |
|---------|-----------------|----------------------|
| 45 km/h | 45 km/h | 25 km/h en 153 m. |

Modo PZB M - Normal

| Máx | 1000 Hz | 500 Hz Arrancar | 500 Hz Máx |
|----------|-----------------------|-----------------|----------------------|
| 125 km/h | 70 km/h en 29 seg. | 50 km/h | 35 km/h en 153 m. |

Modo PZB M - Restringido

| 1000 Hz | 500 Hz Arrancar | 500 Hz Máx |
|---------|-----------------|------------|
| 45 km/h | 25 km/h | 25 km/h |

Modo PZB U - Normal

| Máx | 1000 Hz | 500 Hz Arrancar | 500 Hz Máx |
|----------|-----------------------|-----------------|----------------------|
| 105 km/h | 55 km/h en 38 seg. | 40 km/h | 25 km/h en 153 m. |

Modo PZB U - Restringido

| 1000 Hz | 500 Hz Arrancar | 500 Hz Máx |
|---------|-----------------|------------|
| 45 km/h | 25 km/h | 25 km/h |

Sistemas de Seguridad - Resumen de PZB

El sistema PZB es un sistema de señalización avanzado integrado en cabina que se utiliza para imponer restricciones de velocidad al acercarse a determinadas situaciones de la vía, ya sea señales contrarias, reducciones de velocidad u otras cosas. Funciona por medio de tres botones en la mesa de la cabina (Confirmar, Liberar y Anular) y algunas señales visuales en la mesa o los paneles de pantalla, dependiendo de la locomotora / unidad.

Alternar el PZB en la DB BR 143

1. Selecciona el modo PZB correcto a través del selector de la sala de máquinas
2. Puedes pulsar Ctrl-Intro para alternar PZB a través del teclado
3. O bien operar el interruptor para alternar PZB de la sala de máquinas



Alternar el PZB en la DB BR 185.2

1. Selecciona el modo PZB apropiado por medio del interruptor selector de modo en el lado derecho de la mesa, justo debajo de la superficie principal.
2. Puedes pulsar Ctrl-Intro para alternar PZB a través del teclado
3. O bien operar el interruptor de fusible PZB en el panel trasero.



Alternar el PZB en el coche de control de la DB BR 767.2

1. Selecciona el modo PZB apropiado por medio del interruptor selector de modo en el panel trasero cerca de la ventana.
2. Puedes pulsar Ctrl-Intro para alternar PZB a través del teclado
3. O bien operar el interruptor de fusible PZB en el panel trasero.



Cómo se utiliza el PZB

El PZB puede resultar algo intimidante al principio, pero una vez que lo dominas es verdaderamente divertido y gratificante. En este manual se incluye una Guía de referencia rápida de PZB que quizá te venga bien tener a mano (impreso o en un dispositivo móvil) mientras conduces, hasta que manejes la información de manera intuitiva. Empieza por aprender las señales y luego enciende el PZB. No intentes aprender el PZB y SIFA al mismo tiempo.

Configuración

Antes de empezar siquiera, deberías asegurarte de que has elegido el modo PZB correcto. PZB tiene tres modos distintos diseñados fundamentalmente para trenes de pasajeros, mercancías y mercancías pesadas (normalmente se determina por la capacidad de frenado del tren). Utiliza la tabla de Modo PZB de la referencia rápida para determinar el modo apropiado. A efectos de nuestros ejemplos, utilizaremos el PZB Modo O para un tren de pasajeros. Asegúrate de que el PZB está desactivado cuando lo cambies y luego activado de nuevo cuando hayas elegido el modo correcto.

Arrancando

Una vez que el PZB esté activado y empieces a moverte, pasará al programa de arranque, que puedes ver alternando las luces 70/85 de la mesa de la BR143, y en la BR185.2 un indicador parpadeante amarillo con el anuncio de texto “v-Überwachung 45 km/h”, así como en el HUD. Mientras estos estén alternando, debes mantener una velocidad máxima de 45 km/h (aunque la mayoría de los maquinistas optan por 40 km/h para dejar un margen de 5 km/h en la calibración del equipo de medición de velocidad). Puedes dejar que esta fase termine sola O, si tienes la certeza de que cuentas con luz verde, no tienes restricciones de velocidad y no hay señales en los próximos 550 metros, puedes pulsar la tecla fin FIN / botón PZB Liberar para abandonar el programa de arranque anticipadamente. Para hacerlo con un controlador, basta con que busques el botón PZB Liberar en la mesa y lo actives.

Una vez que hayas abandonado el Programa de arranque, podrás conducir a la velocidad máxima permitida en el modo PZB y la velocidad de la línea, la que sea más lenta.

Reaccionar a la ruta

A medida que vayas avanzando, te encontrarás con señales y restricciones de velocidad, y es importante que entiendas la forma de reaccionar ante ellas. Cuando llegues (o te acerques) a ellas, los dispositivos que hay junto a las vías enviarán un pulso al tren y tu trabajo consistirá en predecirlo y actuar en consecuencia.

Una práctica aconsejable es no alcanzar tu límite de velocidad mientras haya una monitorización PZB. Los maquinistas suelen ir a una velocidad 5 km/h menor bajo el límite monitorizado por el PZB para ofrecer un margen de calibración o cálculo en los equipos.



En nuestro primer ejemplo, iremos conduciendo y nos encontraremos con una señal a la izquierda.

Desde una perspectiva PZB, la información más crucial que tenemos es que la señal avanzada muestra un componente de Espere baja con una velocidad indicada de 50 km/h en la siguiente señal principal. Esta señal requiere una reacción PZB para proseguir.

Tras haber pasado esta señal, pulsa y suelta el botón Confirmación de PZB (retrocede página en el teclado, B en el controlador de Xbox, círculo en el controlador de PS4) y el sistema PZB de a bordo debería mostrar ahora un indicador de 1000 Hz en la cabina y en el HUD.

Si ahora consultas las tablas de Modo PZB de la referencia rápida, verás que ahora debes reducir la velocidad a 85 km/h en el plazo de 23 segundos.

Esta será la única intervención del PZB, ahora tu responsabilidad consiste en ajustarte a la velocidad autorizada de 50 km/h para la próxima señal principal.



En este ejemplo nos acercamos a una señal que tiene un componente avanzado de Espere parada. Esto nos dice fundamentalmente que la próxima señal principal tendrá un componente de parada y que no debemos avanzar más allá de ella.

Tras haber pasado esta señal, pulsa y suelta el botón Confirmación de PZB (retrocede página en el teclado, B en el controlador de Xbox, círculo en el controlador de PS4) y el sistema PZB de a bordo debería mostrar ahora un indicador de 1000 Hz en la cabina y en el HUD.

Si ahora consultas las tablas de Modo PZB de la referencia rápida, verás que ahora debes reducir la velocidad a 85 km/h en el plazo de 23 segundos.

Suponiendo que la siguiente señal mantenga un componente de parada, deberás prepararte para el imán de 500 Hz de la vía. Volviendo a la tabla, esto requiere que no superes los 65 km/h en el momento exacto en el que pases por el imán de 500 Hz y, una vez que lo hagas, dispondrás de 153 metros para reducir tu velocidad más aún hasta los 45 km/h.

Una vez que pases por el imán de 500 Hz, verás aparecer el indicador de 500 Hz en la mesa y en el HUD; no hace falta que lo confirmes, pero sí que debes obedecer las restricciones de velocidad.

Una vez que hayas cumplido las restricciones de 500 Hz, la única tarea restante será que te detengas antes de la señal roja.

Estas no son las únicas dos ocasiones en que tendrás que usar el PZB, pero sí constituyen las situaciones más frecuentes en las que se exige una intervención PZB.

Las restricciones de velocidad también requieren confirmación PZB, aunque para el maquinista novato pueden resultar más difíciles de entender y recordar. La regla más sencilla, utilizada por muchos maquinistas en el día a día, es simplemente confirmar cualquier restricción de velocidad por debajo de los 100 km/h y luego, si se activan los 1000 Hz, asegurarse de que puedes responder con las reducciones de velocidad apropiadas de acuerdo con la tabla de la sección de referencia rápida.

Monitorización restringida

Cuando estés en 1000 Hz o 500 Hz, si viajas por debajo de 10 km/h durante 15 segundos o más, o te detienes por completo, el sistema PZB pasará al modo de Monitorización restrictiva. En este punto los límites de velocidad obligatorios cambian y deberás utilizar las tabas de velocidad de Monitorización restrictiva de la hoja de referencia rápida.

Es posible salir de la Monitorización restringida si ninguno de los indicadores de 1000 Hz o 500 Hz están encendidos y tienes la certeza de que no hay imanes de 1000 Hz o 500 Hz activos en los próximos 550 m. Podrás hacerlo con el PZB Liberar o la tecla FIN del teclado. Con el controlador tendrás que acceder al botón de la mesa directamente.

Exceso de velocidad

Si en la conducción normal superas el límite de velocidad principal del PZB para el modo en el que estás operando (es decir, cuando no hay restricciones), el sistema PZB impondrá una aplicación de servicio total para devolverte al límite de velocidad.

Esta aplicación de freno comenzará a aflojarse tan pronto como el tren se encuentre por debajo del límite de velocidad adecuado. Sin embargo, al ser servicio total, es probable que el tren reduzca considerablemente su velocidad antes de que se aflojen los frenos.

Por ejemplo, si estás en el Modo PZB O y superas los 165 km/h, verás un indicador de advertencia con una "G" que muestra que estás superando la velocidad máxima permitida. Pocos segundos después, se aplicarán los frenos y el tren comenzará a reducir su marcha. Una vez que el tren esté por debajo de los 165 km/h, los frenos comenzarán a aflojarse, aunque puede que tu velocidad descienda hasta los 60 o 70 km/h antes de que se aflojen del todo.

Manejo de una aplicación del freno de emergencia

Si cometes un error al interactuar con el PZB, puede que el tren dé la alarma y se apliquen los frenos de emergencia. Si esto sucede:

- Espera a que el tren se detenga por completo
- Pulsa FIN en el teclado o activa el botón PZB Liberar para cancelar las alarmas.
- Aplica la palanca de freno y mueve la palanca del regulador a cero si no lo está aún.
- Afloja los frenos y prosigue con normalidad.

Ten en cuenta que probablemente ahora hayas entrado en Monitorización restringida, con la restricción de velocidad correspondiente, y tendrás que advertirlo y decidir si puedes soltar con seguridad; de lo contrario, sigue con la restricción hasta que se suelte sola.

Además, ten en cuenta la causa del frenado. Por ejemplo, si te acercas a una luz roja o una reducción de velocidad, debes actuar de manera acorde.

Controles de las puertas de pasajeros

En Train Sim World: Ruhr-Sieg Nord, puedes controlar las puertas de entrada y salida de los viajeros en ambos lados independientemente, o sea tanto por el lado izquierdo como el derecho. Se ha introducido un sencillo método de control para los trenes incluidos. Simplemente pulsa la tecla TAB para activar el menú y selecciona de qué lado del tren quieres cerrar/abrir las puertas.

También puedes operar las puertas desde las diversas mesas de cabina. En primer lugar, debes utilizar el selector del lado de puerta para asegurarte de que has seleccionado el lado correcto (izquierdo, derecho, ambos) y luego usar el interruptor blanco para abrir o cerrar las puertas en ese lado tal como sea necesario. No obstante, por cuestiones de comodidad, existe un interruptor blanco en ambos lados de la cabina que abrirá las puertas en el lado indicado por el interruptor selector.

Teclado estándar y otros controles

| Nombre | Teclado | | Controlador | |
|--|-------------------|--------------|---|--------------------------|
| | Aumentar / Pulsar | Disminuir | Aumentar / Pulsar | Disminuir |
| Regulador en BR 185.2 AFB en BR 143 | A | D | Gatillo derecho | Botón superior derecho |
| Inversor | W | S | Stick izquierdo arriba | Stick izquierdo abajo |
| Freno automático | Apóstrofe | Punto y coma | Gatillo izquierdo | Botón superior izquierdo |
| Luces del testero | H | May + H | Pulsa cruceta derecha También: Toca cruceta derecha para recorrer los ajustes de las luces del testero | Pulsa cruceta derecha |
| Bocina tono alto | Espacio | | Clic con Stick izquierdo | |
| Bocina tono bajo | N | | | |
| Interruptor principal | CTRL + W | | | |
| SIFA Reinicio | Q | | Botón B | |
| Arenero | X | | | |
| Luz de la cabina | L | May + L | | |
| Freno de mano | \ | May + \ | | |
| Freno de emergencia | Tecla retroceso | | | |
| Limpiaparabrisas | V | May + V | Cruceta arriba | |
| Conmutar SIFA | May + Intro | | | |
| Alternar PZB | Ctrl + Intro | | | |
| Confirmación de PZB | Av Pág | | Botón B | |
| PZB Liberación | Fin | | | |
| PZB Anular | Supr | | | |
| Linterna (al andar) | L | | | |

Nota: las teclas anteriores se pueden redefinir en el menú de ajustes dentro del juego.

Control de cámara y modos de cámara

Train Sim World: Ruhr-Sieg Nord incluye varias cámaras que puedes controlar; aquí te ofrecemos un resumen de ellas y algunos ejemplos de uso:

- Tecla 1, Cámara de primera persona o cámara de cabina**
Utiliza esta cámara para operar con la locomotora, mover interruptores y manejar los controles de la cabina.
- Tecla 2, Cámara cenital**
Igual que la cámara de Train Simulator, tu cámara se extiende hacia afuera sobre un poste invisible y puedes hacerla rotar alrededor del vehículo enfocado. Utiliza las teclas Ctrl + Cursor izquierda o derecha para pasar de un vehículo a otro o pulsa la tecla 2 de nuevo para cambiar entre la parte delantera o trasera de la composición.
- Tecla 3, Cámara flotante**
Una nueva cámara que te permite mirar en todas direcciones, útil para acoples y mover agujas de los cambios. Pulsa una vez para ver la parte delantera de tu composición y de nuevo para ver la trasera. Mueve la vista libremente utilizando las teclas del cursor.
- Tecla 8, Cámara de movimiento libre**
Muévete libremente sin limitaciones utilizando esta cámara. Utiliza esta cámara para moverte por instalaciones ajetreadas clasificaciones, cambiar interruptores o colócala para obtener la captura de pantalla perfecta.

Personalizar el HUD

Train Sim World: Ruhr-Sieg Nord incluye muchas opciones para que puedas personalizar el Head Up Display (HUD):

Ctrl+1 Alterna el marcador de objetivo en el mundo

Ctrl + 2 Alterna el próximo marcador de límite de velocidad en el mundo

Ctrl + 3 Alterna el próximo marcador de señal en el mundo

Ctrl + 4 Cambia la próxima limitación de velocidad / panel de información de señal arriba a la derecha

Ctrl + 5 Alterna el panel del velocímetro (o el reloj/brújula al andar).

Ctrl + 6 Alterna la pantalla con la puntuación

Ctrl + 7 Alterna el marcador de parada para trenes de viajeros en la vía

Ctrl + 8 Cambia la transparencia del punto central (invisible, 50/50, blanco)

Cuenta de Dovetail Live

Los foros de Dovetail son tu lugar de referencia para todo lo relacionado con Train Simulator y Train Sim World. Tenemos una comunidad apasionada y en continuo crecimiento de aficionados a los trenes de todo el mundo, desde experimentados veteranos del ferrocarril hasta nuevos jugadores que se están adentrando en el mundo de la simulación ferroviaria. Así que, si no lo has hecho ya, ¿por qué no registras una cuenta hoy y pasas a formar parte de nuestra comunidad? ¡Nos encantaría tenerte a bordo!

Más información en: <https://forums.dovetailgames.com>

Dovetail Live es un destino online que permite a los jugadores interactuar con los productos de Dovetail así como entre ellos en un ambiente diseñado específicamente para aficionados al entretenimiento de la simulación. Dovetail Live evolucionará para centrarse en Train Sim World®, enriqueciendo la experiencia del jugador en todos los aspectos desde la oferta de premios o recompensas, creando una comunidad de jugadores afines y ayudando a cada jugador a encontrar el contenido adecuado para crear su propia y perfecta experiencia personal.

Darse de alta en Dovetail Live es totalmente voluntario. Sin embargo, los usuarios que se den de alta recibirán ventajas exclusivas en el futuro.

Más información en: <https://live.dovetailgames.com>

Guía para solucionar problemas y cómo obtener ayuda

Tengo un problema al descargarme el cliente de Steam; ¿cómo contacto con ellos?

Puedes ponerte en contacto con el Soporte de Steam abriendo una incidencia de atención al usuario en support.steampowered.com/newticket.php. Deberás crear una única cuenta de soporte para abrir una incidencia (tu cuenta de Steam no funcionará en esta página) y esto te permitirá hacer un seguimiento y responder a cualquier incidencia que abras en Steam.

¿Cómo instalo cualquier aplicación secundaria que el juego pueda necesitar?

Train Simulator World: Ruhr-Sieg Nord requiere ciertos programas secundarios para funcionar con normalidad. Se trata de programas estándar que la mayoría de los ordenadores actuales tienen instalados, como DirectX. Estos programas se pueden encontrar en el siguiente sitio: Disco Local (C:) > Archivos de programa (x86) > Steam > SteamApps > common > TSW > _CommonRedist

¿Cómo cambio el idioma de TSW: ¿Ruhr Sieg Nord?

Este es un sencillo proceso que te permitirá jugar a Train Sim World: Ruhr-Sieg Nord en inglés, francés, italiano, alemán, español, ruso y polaco. Para cambiar el idioma en Train Sim World: Ruhr Sieg Nord, haz clic con el botón derecho en el icono de Steam de tu PC, clic con el botón izquierdo en 'Biblioteca', clic derecho en 'Train Sim World', clic izquierdo en 'Propiedades' y, por último, clic izquierdo en la pestaña de Idioma para seleccionar el idioma que prefieras.

¿Cómo actualizo la configuración del tamaño de pantalla?

Es posible cambiar la configuración del tamaño de pantalla para Train Sim World: Ruhr-Sieg Nord desde dentro del juego. La modificación de la configuración del tamaño de la pantalla se hace desde el menú de Configuración en la pestaña de Pantalla.

Para cualquier asunto que no se haya mencionado aquí, visita nuestra base de conocimientos en <https://dovetailgames.kayako.com>

© 2018 Dovetail Games, nombre comercial de RailSimulator.com Limited ("DTG"). Todos los derechos reservados. "Dovetail Games" es una marca comercial o marca registrada de Dovetail Games Limited. "Train Sim World" y "SimuGraph" son marcas comerciales o marcas comerciales registradas de DTG. Unreal® Engine, © 1998-2018, Epic Games, Inc. Todos los derechos reservados. Unreal® es una marca comercial registrada de Epic Games. Partes de este software utilizan tecnología SpeedTree® (© 2014 Interactive Data Visualization, Inc.). SpeedTree® es una marca comercial registrada de Interactive Data Visualization, Inc. Todos los derechos reservados. El logotipo DB es una marca comercial de Deutsche Bahn AG. Todos los demás derechos de autor o marcas comerciales son propiedad de sus respectivos dueños. La copia sin autorización, la adaptación, el alquiler, la reventa, el uso en salas recreativas, el cobro por su uso, la emisión, la transmisión por cable, la presentación en público, la distribución o extracción del producto o de cualquier marca comercial o trabajo con derechos de autor que forme parte de este producto, está prohibido. Desarrollado y publicado por DTG.

Puedes acceder a la lista completa de créditos desde el menú "Opciones" de TSW.