

Signalisation – Une introduction aux nouvelles règles de signalisation dans OR

Page 1 à 9.
Version Po.1

Signalisation - Changements opérationnels

Le nouveau processus de signalisation introduit un nombre de changements opérationnels lesquels sont détaillés dans ce document.

Vue d'ensemble :

1. Mode de Contrôle.
2. Règles d'accès aux voies.
3. Traitement des blocages et usage du Chemin Alternatif.
4. Points d'Inversion.
5. Signaux aux arrêts des stations.
6. Speedposts et les limites de vitesse définies par des signaux.
7. Les modifications apportées aux fenêtres F4, F8 et F9.
8. Contrôle des trains AI.

Notez que ce document détaille le comportement en mode joueur unique seulement.
Pour l'environnement Multijoueurs, différentes règles doivent s'appliquer, ce qui n'est pas encore définis.

1. Mode de Contrôle

Un nouveau concept du Mode de Contrôle a été introduit. Ce mode de contrôle définit les interactions entre le joueur et le système de contrôle, et le niveau de contrôle du joueur sur les signaux et les aiguillages.

Il y a deux modes de base. Le Mode Auto et le Mode Manuel.
Utilisez les touches CTRL-M pour basculer entre ces modes.

Mode Auto

En Mode Auto, le système de commandes règle le chemin des trains et les signaux. et le joueur ne peut changer le réglage des aiguillages, ou une demande de signaux de danger à clair. La route qu'emprunte le train est tiré du chemin tel que définis dans l'Éditeur d'Activité et le système tentera de dégager la voie à suivre du train en fonction des règles de signalisation et l'interaction avec d'autres trains.

Aucune route n'est claire dans la direction inverse, du fait que le train n'est pas supposé fonctionner en sens inverse. Sélectionner une l'inversion de la cabine ou en changeant la position de l'inverseur ne modifie pas le sens de la route. En fait la route ne sera pas renverser autrement que par un point d'inversion comme définis dans le chemin du train. A ces points d'inversion, la route s'inversera automatiquement dès que le train s'arrête. Si le train se met accidentellement en marche arrière e.x. due au glissement ou de retour après le dépassement d'une plate-forme, les contrôles de sécurité sont effectués seulement pour l'extrémité arrière du train pour respecter les signaux, l'alignement des aiguillages, les autres trains et à la fin de la voie. Il n'y a pas de contrôle des limites de vitesse derrière le train.

Changer les aiguillages en utilisant la fenêtre F8 ou les touches G et Shift-G n'est pas alloués. Changer les aiguillages en utilisant Alt-Clique-souris est possible, mais non autorisé sur le chemin du train. De toute façon tous les aiguillages réglés manuellement seront remis en état par un train s'approchant en accord avec le chemin du train. Ainsi en Mode Auto, un train ne peut être dévié de son chemin tel que définis dans l'Éditeur d'Activité.

Une demande pour avoir un signal clair devant le train en utilisant la commande TAB, n'est seulement autorisée quand la voie avant est occupé par un autre train lequel est en attente, et quand cette voie est sur le chemin du train. Une demande pour effacer un signal qui mènerait le train hors de son itinéraire n'est pas autorisée.

Page 1

Une demande pour effacer un signal derrière le train en utilisant les touches Shift-TAB n'est pas possible.

Le Mode Auto est destiné à un fonctionnement normal sous le contrôle des signaux ou le contrôle de la circulation. Shunter Les mouvements de Shunter ne peuvent être effectués que si ils ont été entièrement défini dans le chemin du train, en utilisant des points d'inversion, etc.

Il existe deux sous-modes au Mode Auto: Signal Auto et Auto Node.

Signal Auto est le mode normal sur les routes avec signalisation. La route du train est généralement claire d'un signal à l'autre. Seulement dans des situations définies spécifiquement itinéraires peuvent être claire à cout d'un signal comme détaillés ci-dessous.

Auto Node est activée lorsque le train n'a pas rencontré de signaux encore, e. x., sur les routes sans signalization ou au début de la voie en l'absence de signal le long du trajet du train jusqu'à un signal qui peut être effacé. e.x. dans les cours de triage où le train démarre où le trin n'a pas encore une route clair jusqu'au premier signal.

Auto Node peut également être réglées si l'itinéraire devant ne peut être complètement clairé jusqu'au prochain signal, et une clairance partielle est autorisée.

Un certain nombre de sous-états sont définis dans l'Auto Node en fonction de la raison pour laquelle la clairance est terminée. Dans la liste ci-dessous, (A) indique un sous-type qui peut se produire si aucun signal n'a encore été rencontrées, (B) indique un sous-type lorsque le chemin de signal est partiellement dégagée.

Les états suivants sont possibles:

- (A) La route devant est claire à la distance maximum pour laquelle la voie est clairée. Le mode de contrôle est réglé sur Auto Node - Maximum Distance.
- (A) La route devant est bloquée à un aiguillage lequel est aligné pour et occupé ou réservé par un autre train. Le mode de contrôle est réglé sur Auto Node - Aiguillage MisAligné.
- (A) (B - seulement si le signal permet d'accéder à la voie est occupée, ou après la commande TAB). La route devant est occupée par un train stationnaire ou un train se déplaçant dans la même direction. Le mode de contrôle est réglé sur Auto Node - Train Devant.

Notez que, pour (A) il ne devrait pas être possible que la voie à suivre soit occupée par un train en mouvement en sens inverse - dans ce cas, il devrait toujours y avoir un aiguillage mal orienté dans le chemin du train. Pour (B) le signal ne sera jamais clair quand le train devant est en mouvement dans la direction opposée. Pas plus que la demande TAB soit accordée.

- (A) (B) Le chemin défini pour le train se termine avant le prochain signal, ou il existe un point d'inversion à court du prochain signal, et il y a au moins un interrupteur entre ce point et le signal suivant. Le changement de mode de contrôle pour Auto Node - Fin de Chemin. Notez que s'il n'y a aucun aiguillage entre le point de terminaison ou d'inversion et le signal suivant l'itinéraire est automatiquement prolongé jusqu'au prochain signal.

- (A) (B) Le train a passé le dernier signal avant la fin de la voie ou le train a atteint la fin de la voie sans rencontrer aucun signal.

Le mode de contrôle change pour Auto Node - Fin de Voies.

Le changement entre Auto Node et Auto Signal et vice versa est automatique et ne peut être influencé par le joueur.

Mode Manuel.

Lorsqu'il est nécessaire pour un train de déroger de son chemin définis, un joueur peut passer son train en Mode Manuel. Cela permettra au joueur de régler les aiguillages et de demander les clairances hors de son chemin. Par contre, il y a un certain nombre de restrictions quand vous conduisez un train en Mode Manuel.

En Mode Manuel un route est claire à partir du train dans les deux directions, devant et derrière le train.

Page 2

La route est dégagée sur une distance plus courte par rapport au mode automatique, et n'est jamais claire automatiquement au-delà du premier signal.

Si un train est en marche et passe un signal en direction oppoaé la route derrière le train se rétractera automatiquement à ce signal comme il est maintenant par rapport au prochain signal dans la route inversée. Similaires, bien sûr, lorsque le train est en marche dans le sens inverse par rapport aux signaux devant.

L'orientation des routes ne changera pas peut importe la direction du train en marche. C'est fixé à l'orientation de la route comme c'était au moment où le joueur a commuté sur le mode manuel. Aussi, le changement à une cabine inverse ou en changeant la position de l'inverseur ne change pas le sens de l'orientation de la route. Il n'y a pas de limitation sur le comportement du train, du fait que les routes sont toujours claires dans les deux directions.

Cela concernent toutefois l'affichage des fenêtres F4 et F8 , comme la direction haut / bas de ces fenêtres qui est lié à la direction de la route et par conséquent ne change pas si le train s'inverse. Pour assister le joueur dans son orientation dans la direction dans laquelle le train est en mouvement, un «œil» a été ajouté à ces écrans symbolisant le sens de la Cabview, et une «flèche» a été ajoutée pour symboliser la direction de l'inverseur.

Le joueur peut régler tous les aiguillages sur le chemin du train en utilisant la fenêtre F8 ou les touches G / Maj-G. La touche G établira le premier aiguillage devant le train (en accord avec la direction de la route), Maj-G règle l'aiguillage derrière le train. Il est également possible de régler les aiguillages comme requis en utilisant la commande ALT-clic de la souris. Les aiguillages peuvent être réglés même si elles sont sur le chemin du train et un signal a été dégagé sur cette voie. Les aiguillages ne peuvent pas, bien entendu, être réglés s'il sont déjà définis dans le cadre d'une clairance de route pour un autre train.

Les règles suivantes s'appliquent pour le réglage des aiguillages:

- Tous les aiguillages resteront dans la position dans laquelle ils ont été créés par le dernier train passant au-dessus de cet aiguillage.

Si aucun train n'a pas encore passé au-dessus de l'aiguillage, il est dans sa position par défaut.

- En mode manuel, les aiguillages de fuite ne seront pas automatiquement alignés pour l'approche d'un train joueur, à l'exception:

- Quand une route est clairé au travers d'un signal en Mode Manuel, tous les aiguillages suivant la chemin du train jusqu'à la fin de l'autorité (ex. signal suivant) seront alignés.

Notez que dans ce cas, les aiguillages suivants dans le chemin dégagé par le signal ne peuvent plus être remis en état.

Les signaux vers lesquels s'approche un train ne seront pas clairs automatiquement. Le joueur doit demander une clairance de tous les signaux rencontrés en utilisant les touches TAB ou MAJ + TAB. La touche TAB claira un signal devant le train (en accord avec la direction de la route). Les touches Shift-TAB claireront un signal derrière le train. L'utilisation répétée d'(Maj-) TAB efface le prochain signal au-delà du premier signal effacé etc, mais seulement jusqu'à la distance maximale de clairance. Les signaux seront toujours clairs sur demande, sauf lorsque la section immédiatement derrière le signal est déjà autorisé pour un train venant en sens inverse. Les normales de fixation des limitations de la route, etc sont ignorés. Le signal va seulement clairer le premier aspect le plus restrictif disponible au-dessus Stop. Notez que, contrairement à la situation en mode automatique, le signal sera clair, même si l'itinéraire complet derrière le signal n'est pas disponible, un signal clairé n'est pas une indication de la distance effacée au-delà de ce signal. Il se peut que le premier aiguillage au-delà du signal soit déjà autorisé pour un autre train. Par conséquent, lorsque vous êtes en mode manuel, utilisez la fenêtre F4 pour vérifier la disponibilité de l'itinéraire est essentiel lorsque vous roulez dans une zone de trafic AI.

En mode manuel, le processus de prévention des blocages est éteint. C'est à cause des changements dans l'itinéraire du train et de la direction qui sont susceptibles de se produire en Mode Manuel pourrait mettre en péril la stabilité de l'impasse du traitement. Donc, il faut faire attention lors de l'utilisation du Mode Manuel dans une zone de trafic AI, en particulier sur les sections à voie unique.

Page 3

La seule condition pour passer du Mode Auto au Mode Manuel, c'est que le train soit à l'arrêt. L'activation des touches CTRL-M entre le Mode auto et le Mode Manuel. Lorsque vous passez du Mode Auto au Mode Manuel, tous les signaux déjà clairs seront remis en état, et de nouvelles routes sont clairs devant et derrière le train pour une distance maximale si possible, ou jusqu'au premier signal. Pour revenir du Mode Manuel au Mode Auto l'avant du train doit être sur la voie qui a été définie dans l'Éditeur d'Activité. Si le chemin contient des points d'inversion, le train doit se situer entre les mêmes points d'inversion où il était quand il est passé en Mode Manuel (sous-chemin même). Si le train est en mouvement dans le sens que définit le chemin, revenir en Mode Auto peut être fait tandis que le train est en mouvement. L'arrière du train n'a pas besoin d'être sur le chemin défini, seul l'avant. Si le train est en mouvement dans la direction opposée, il doit être à l'arrêt pour revenir en Mode Auto.

Si l'orientation de l'itinéraire du train a été en quelque sorte inversée (ex en se déplaçant au travers d'une ligne-ballon ou d'une section en Y-) et diffère de la direction sur le trajet défini, à la fois l'avant et l'arrière doivent se retrouver sur la trajectoire définie. Dans cette situation, l'orientation reviendra à la direction tel que défini dans la trajectoire.

Mode Hors-de-Contrôle:

C'est un mode spécial. Normalement, le train joueur ne devrait pas être dans ce mode. Le Mode Hors-de-Contrôle est activé quand un joueur viole une règle de sécurité.

De tels incidents sont les suivants:

- Quand un train joueur passe un signal au danger.
- Quand un train joueur passe au-dessus d'un aiguillage mal-aligné.
- Quand un train joueur continue au-delà du chemin autorisé.

Ces actions feront passer le train joueur en Mode Hors-de-Contrôle. Dans ces situations le frein d'urgence est activé et maintenu jusqu'à l'arrêt du train. le joueur n'a aucun contrôle sur son train jusqu'au moment où il soit à l'arrêt. Une fois que le train est arrêté, le joueur peut passer au Mode manuel et essayer de revenir à une situation correcte. (e.x. Revenir en arrière en avant d'un signal de danger, revenir sur un chemin autorisé etc. Une fois la normale situation a été rétablie, le joueur peut revenir au Mode Auto. Si l'action a conduit le train joueur sur une section de voie déjà autorisé à un autre train, le train est arrêté net.

Mode Exploreur

Lorsque le Mode Explorer est démarré à la place d'une activité, le train est réglé en Mode Exploreur.

Le joueur a le plein contrôle sur tous les aiguillages.

Les signaux seront clair comme à la normale, mais les signaux peuvent être dégagé sur les routes qui ne sont pas normalement disponibles en utilisant les commandes TAB ou MAJ + TAB.

2- Les Règles d'Accès aux Voies.

Comme il n'y a pas de dispatcher ou de fonction d'autorisation il appartient aux trains de clairer leur propre chemin. En Mode Signal Auto, une partie de cette fonction est transférée aux signaux. En mode Auto Node, les trains claire leur chemin jusqu'à 5000 mètres, ou la distance parcourue en 2 min. au max. de la vitesse autorisée, selon ce qui est le plus éloigné.

En mode Signal Auto, le nombre de signaux clairs devant la rame est réalisé à partir de la valeur du paramètre en tant que SignalNumClearAhead définie dans le fichier sigcfg.dat pour le premier signal en avant du train. En Mode Manuel, la distance maximale est de 3000 mètres clairs, soit aussi limitée par des signaux. Les distances en Mode Exploreur sont similaires à celles en Mode Auto.

Si un train est arrêté à un signal, il peut demander la voie devant assurer qu'il obtiendra la priorité comme train suivant sur cette section, mais pour éviter le blocage inutile de d'autres voies possibles, aucune réclamation n'est faite si le train devant est également arrêté.

Page 4

Aucune distinction n'est faite entre tout type de train, et il n'y a pas de règles de priorité.

3- Processus d'Impasse et Usage de Chemins Alternatifs.

Quand un train est lancé, il vérifie son chemin par rapport à tous les autres trains (y compris ceux qui n'ont pas encore commencé). Si une section est trouvée sur laquelle ce train et un autre train sont en direction opposée, les limites de cette section entière commune sont déterminées, et les «trapes d'impasse» sont fixées à ces limites, pour chaque train dans la direction appropriée. Ces limites sont toujours des nodes d'aiguillages : Lorsqu'un train passe un node qui a une «trape d'impasse" pour ce train, le piège est cintrées. Quand un train s'approche d'un node qui a un impasse actif, il s'arrêtera à cette node, ou au dernier signal en avance sur elle, s'il y en a un. Ce train fera maintenant partie de cette trape d'impasse et réclamera l'entière partie commune de cet impasse, pour s'assurer qu'il sera le prochain train sur cette section. Les traces de blocage sont retirées quand un train passe le node de fin d'une section de d'impasse.

Quand un train est lancé, et le chemin du train comprend un ou plusieurs points d'inversion, les impasses sont contrôlés seulement pour la partie du trajet jusqu'au premier point d'inversion. Sur le renversements, les impasses sont vérifiés pour la partie suivante, etc. Les trapes d'impasse sont enlevées quand le train passe en Mode Manuel. Quand un train revient en Mode Auto, la vérification des impasses reprend encore. Il n'y a aucune vérification d'impasse dans le Mode Exploreur, du fait qu'il n'y a pas de trains AI quand on roule dans ce mode.

Si un chemin alternatif est définis (en utilisant la définition du Chemin Passant dans l'Éditeur d'Activité de MSTs), et le train prend une route vers le node de départ de ce chemin alternatif, il vérifie si un blocage est défini pour le node de terminaison connexe. Si c'est le cas, et que la voie alternative est claire, il prendra la voie alternative, ce qui permet à l'autre train d'utiliser la voie principale. Si la voie alternative est déjà occupé, le train devra attendre à court du node où débute le chemin (ou le dernier signal en face, s'il y en a un), ceci prévient le blocage des deux voies, ce qui laisserait le train d'en face nulle part où aller.

Les autres règles pour l'utilisation des voies alternatives:

- Les trains des deux directions doivent avoir le même chemin principal à travers la région.
- Si un seul train a une voie alternative définie, et les trains doivent passer, ce train devra toujours utiliser la voie alternative, l'autre train utilisera toujours le chemin principal, quel que soit le train qui arrive en premier.
- Si les deux trains ont une voie alternative définie, et les trains doivent passer, le premier train pour clarifier son itinéraire prendra le chemin alternatif.
Notez que cela n'a pas besoin d'être le premier train arriver -
Ce pourrait être le premier train qui clarifie son passage prendra plus de temps pour atteindre réellement la boucle de passage.

4. Points de d'Inversion

Si un point d'inversion a été défini, le chemin sera prolongé au-delà de ce point à la fin de la section, qui est l'aiguillage suivant ou un signal, ou la fin de la voie. Le point de "divergeance" est déterminé - ceci est le node de l'aiguillage où la route inversée diverge de la route d'entrée. De ce point une recherche est faite pour le dernier signal faisant face à la direction inverse lequel est situé de telle sorte que le train s'adaptera à plein entre le signal et la fin de la voie. S'il ya un tel signal, cela devra le point de «divergeance». Dans l'ordre pour qu'un train soit en mesure de renverser, l'arrière de ce train doit être clair de ce point de "divergeance".

Lorsqu'un train a clarifié le point de "divergeance", le renversement prendra effet immédiatement dès que le train s'arrête. Notez que, le train n'a pas besoin d'avoir atteint le point d'inversion réelle, ni qu'il a besoin d'être clair de tous les aiguillages entre le point de «divergeance» et la fin du chemin. Le point de "divergeance" est montré dans la fenêtre F4 moniteur de voies comme position laquelle doit être atteinte avec le devant du train pour s'assurer que l'extrémité arrière est claire.

Page 5

Les doubles points d'inversion fonctionnent généralement comme dans MSTTS, excepté que le train doit s'arrêter dans la section contenant les doubles points d'inversion. Parce que les points d'inversion sont activés du fait qu'un train est arrêté à clair d'un point de divergeance, les points d'inversions placés dans la même section qu'un point de départ (idem avant le premier signal ou aiguillage) sont immédiatement au départ de l'activité. Ceci s'applique également aux doubles points d'inversion dans une telle position, lesquels toutefois ne fonctionnent pas comme prévu. Ceci peut être résolu en plaçant un point d'attente (avec un temps d'attente de 1 sec.), juste après les points d'inversion, ce point d'attente effectue maintenant la fonction de blocage de l'autorité du train comme prévu. Notez que cela est seulement nécessaire que pour les double points d'inversion placés immédiatement en face du point de départ.

5- Les Signaux à l'Arrêt des Gares

Si le signal à la fin d'une plate-forme protège une route comportant des aiguillages, ce signal sera maintenu au danger jusqu'à 2 minutes. avant le départ prévu. Si l'arrêt à la gare est moins de deux minutes, le signal se claira dès que le train arrive à un stand. Ceci s'applique aussi bien aux trains AI qu'aux trains joueur. Toutefois, si la longueur de la plate-forme est inférieure à la moitié de la longueur du train, le signal ne sera pas tenu, mais se claira comme d'habitude pour permettre au train de bien se positionner le long de la plate-forme. Les signaux lesquels ne protègent seulement que la voie courante ne pourront être tenus. Les signaux aux points d'attente pour le train joueur seront maintenus à danger jusqu'à l'arrêt du train. Pour les signaux aux points d'attente pour les trains AI, voir le chapitre sur le contrôle des trains AI.

6- Les Bornes de Vitesses (Speedposts) et les Limites de Vitesse (SpeedLimits) réglées par les Signaux.

Les limites de vitesse lesquelles augmentent la vitesse allouée sont réglées par les bornes de vitesses ou les signaux et deviennent valides seulement quand l'arrière a clairé la position de la borne de vitesse ou du signal. Quand la limite de vitesse est réglée par un signal est plus basse que la limite de vitesse réglée par la dernière borne de vitesse, la limite de vitesse est réglé sur la plus basse valeur. Cependant, lorsqu'une limite de vitesse est réglé par un signal est plus élevée que la présente limite de vitesse réglé par la dernière borne de vitesse, la limite de la borne de vitesse sera maintenue.

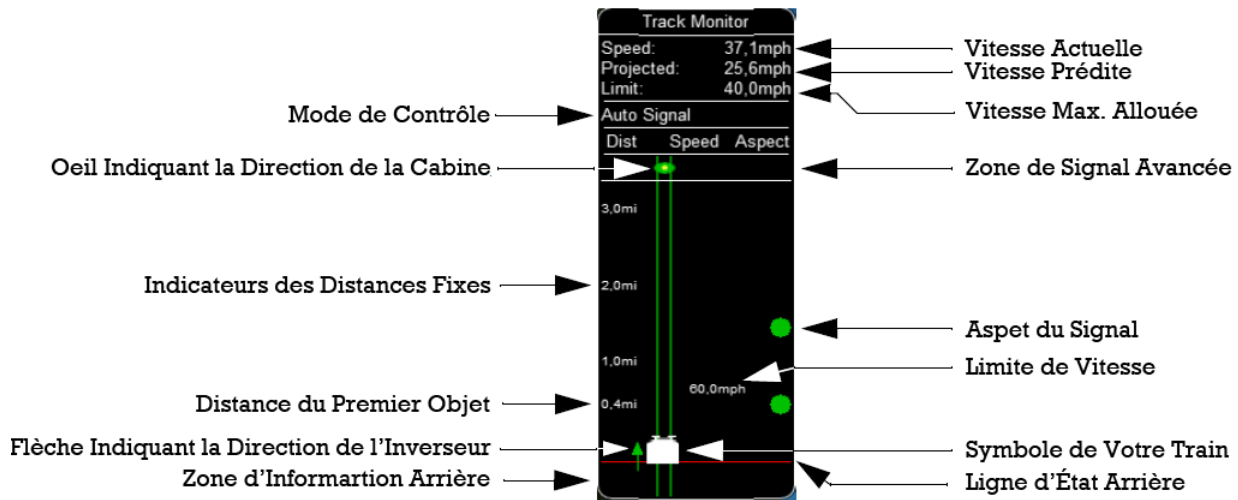
Si une limite de vitesse plus basse était en force due à une limite définie par un autre signal, la limite de vitesse autorisée est fixée tel que défini par la borne de vitesse. Si une borne de vitesse définie une limite laquelle est supérieure à celle réglé par le dernier signal, la limite définie par le signal est annulée et la limite allouée est réglé sur celle comme définie par la borne de vitesse.

7- L'Affichage des Fenêtres F4, F8 et F9

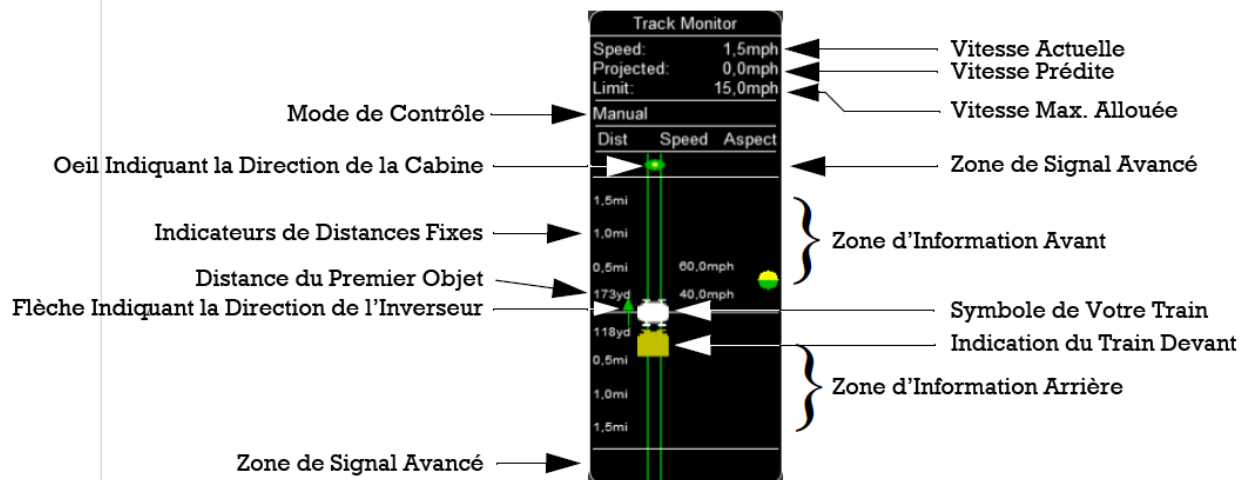
Les fenêtres affichées par F4, F8 et F9 ont été adaptées aux nouveaux modes comme détaillé ci-bas. La fenêtre Moniteur de voies affichée en utilisant F4 a deux configurations différentes selon le mode de contrôle du train.

Mode Auto ou Mode Manuel Mode / Exploreur .





L'affichage en Mode Auto



L'affichage en Mode Manuel Mode / Exploreur



Les symboles affichés (communs pour les Modes Auto et Manuel à moins d'indications contraires)

-  Fin d'Authorité autre qu'un Signale
-  Train Devant
-  Point d'Inversion (Mode Auto Seulement)
-  Symbole de Gare (Mode Auto Seulement)

Notes:

- La valeur de distance est affichée pour premier objet seulement, et seulement à une distance fixe du premier marqueur.
La distance n'est pas indiquée pour l'arrêt à la gare suivante.
- Quand aucun signal n'est à la distance d'affichage normal, mais qu'un signal est trouvé à une autre distance.

Page 7

l'aspect du signal est affiché dans la zone de signal d'avance. La distance par rapport à ce signal est également indiquée. Ceci s'applique seulement aux signaux et non aux speedposts:

Pour le Mode Auto:

Si le train est en marche avant, la ligne séparant la zone d'information derrière est indiquée en rouge, et aucune information derrière n'est indiquée.

Si le train est en marche arrière, la ligne séparant la zone d'information derrière est indiquée en blanc, et l'information derrière est affichée si disponible.

Pour le Mode Manuel:

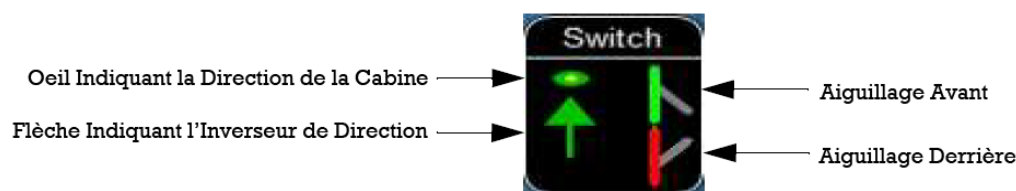
Si le train est sur son chemin définie (et le retour au Contrôle Auto est possible) le symbole de votre propre train est affiché en blanc, autrement il est affiché en rouge. La couleur des lignes de la voie sont une indication de la vitesse du train en ce qui concerne la valeur maximale de la vitesse autorisée:

- Vert foncé: faible vitesse bien en deça de la vitesse autorisée.
- Vert pâle: vitesse optimale, juste en deça du maximum.
- Orange: quelque peu en excès mais à l'intérieur de la marge de sécurité.
- Rouge foncé: sérieusement en excès de vitesse, danger de déraillement ou de crash.

Notez que le placement des objets par rapport à la distance de décalage est purement indicative. Si plusieurs objets sont placés à courtes distances intermédiaires le décalage dans l'affichage est augmenté tels que les textes ne se chevauchent pas. En conséquence, seul le premier objet est toujours affiché à la bonne position, tous les autres objets sont aussi proches de leur position dans les cas permis par d'autres objets plus près du train.

La fenêtre du contrôle des Aiguillages est activée par F8.

Les Aiguillages affichés en vert peuvent être opérés, les Aiguillages affichés en rouge sont bloqués. Les Aiguillages affichés en rouge ne peuvent être réglés par le joueur.



La fenêtre du contrôle du train est activée par F9.

Dans la fenêtre du contrôle du train l'unité que le joueur a choisi comme unité à partir de laquelle il contrôle le train, I.e. l'unité de tête est affichée en rouge.

8- Contrôle des Trains AI

Les changements suivants ont été apporté au contrôle des trains AI.

- Les trains AI roulent toujours en mode Contrôle Auto.
- Les trains AI ignorent tous les réglages manuels des aiguillages et remettent tous les aiguillages comme définis dans leur chemin.
Une exception à cette règle est que si un aiguillage est réglé avec l'option " bloqué pour les trains AI "
Note: Cet option n'est pas encore implémentée mais sera disponible bientôt.
- Les trains AI arrêteront aux gares et respecteront le temps de départ inscrit si possible.
- Les trains AI arrêteront à une plate-forme de telle sorte que le milieu du train soit au milieu de la plate-forme.

Si le train AI est plus long que la plate-forme, cela signifie à la fois que l'avant et l'arrière du train restera à l'extérieur de la plate-forme. Si la plate-forme a un signal à la fin et que ce signal est maintenu à danger, (voir ci-bas) et que le train est trop long pour la plate-forme, il arrêtera au signal. mais si la longueur du train est plus grande que le double de la longueur de la plate-forme le signal ne sera pas maintenu.

- Les trains AI respecteront les limites de vitesse.
- Les trains AI s'arrêteront à un signal à approximativement 30 mètres à court de ce signal à danger.
- Où les trains AI sont autorisés à suivre les autres trains dans la même section de passage de signaux permissifs, le train ajustera sa vitesse à celle du train devant. et suivra à une distance approximative de 300 mètres. Si le train devant s'est arrêté, le train derrière se rapprochera jusqu'à une distance d'environ 50 mètres. Toutefois, si le train avant est à l'arrêt dans une gare, et le train derrière doit aussi s'arrêter à cette gare, le train s'approche de l'arrière du premier train jusqu'à une distance de quelques mètres.
- Le contrôle des trains AI avant le début d'une activité est similaire au contrôle normale durant une activité, excepté que la fréquence de mise à jour est réduite par rapport au taux normal de mise à jour à une seule fois par seconde. Mais toutes les règles concernant les limites de vitesse, arrêts aux gares, impasses et interaction entre les trains AI (signaux etc.) sont suivis. La position de tous les trains AI au départ d'une activité est donc aussi proche que possible de ce qu'elle aurait été si l'activité avait commencé à l'heure de début du premier train AI.

Note Importante du traducteur.

Veillez prendre note que le texte anglophone original publié par Open Rails a préséance sur le texte francophone. Pour toute incompréhension ou mauvaise interprétation du texte français pouvant porter à confusion concernant la signalisation de OR, vous devez vous rapporter au texte anglais. Je ne peux me porter garant de l'intégrité entière de cette traduction qui pourrait être à l'origine de toutes confusions et par le fait même être tenu responsable d'un incident ou encore moins d'un grave accident pouvant survenir sur une route quelconque avec Open Rails. Votre responsabilité étant de vous référer aux texte original de OR à la moindre hésitation quelconque.

Il est fort possible qu'à certains endroits ou passages la traduction laissent à desirer quelque peu. Soit que je n'ai pas très bien saisi le bon fonctionnement de la signalisation expliqué selon les auteurs ou encore je n'ai pas compris la tournure anglaise des phrases. Désolé, mais je ne me considère pas comme étant bilingue ou ayant une parfaite connaissance de la langue de Shakespeare et j'ai aussi mes petites lacunes en français.. Toutes observations ou commentaires permettant l'amélioration de ce texte en bon français seront les bienvenues. De même si vous observez ou découvrez des fautes d'orthographe vous pouvez m'en faire part.

Tous commentaires pourront être adressés ici: nicober500@gmail.com

Merci de votre collaboration en espérant que ce document puisse en aider certains à mieux comprendre le fonctionnement de la nouvelle signalization de Open Rails.

Nicober.