

GUIDE EXPRESS BOSO VIEW EXPRESS Version 4 UTILISATEURS FRANÇAIS (V4.2.1947.001 - 05/06/05)



AVERTISSEMENT :

Le logiciel BOSO VIEW EXPRESS est la propriété de Monsieur MACKOY (Japon). Il est téléchargeable gratuitement sur le site officiel de l'auteur pour un usage privé. L'auteur n'autorise pas la distribution des ces programmes ou la création de liens directs vers ses pages de téléchargements.

Copyright <http://mackoy.cool.ne.jp/> © 1996-2005

Ce document est la propriété de André KEIRSGIETER (France) Il est téléchargeable gratuitement pour un usage privé. L'auteur autorise les utilisateurs de BVE à en posséder une copie à titre privé. La distribution et la diffusion de ce document sont interdites sauf autorisation écrite de l'auteur. En aucun cas l'auteur ne pourra être tenu comme responsable de l'usage de ce document et des informations qu'il contient.

Copyright andrekeirsgieter@free.fr © 2002-2005

1	TELECHARGEMENTS.....	2
2	INSTALLATION.....	2
3	CONFIGURATION DE WINDOWS (toutes versions).....	3
4	PREMIER DEMARRAGE DE BVE.....	3
5	LES SYSTEMES DE SECURITE DU SIMULATEUR.....	4
5.1	La « VEILLE AUTOMATIQUE ».....	4
5.2	Le « KVB » (K est le symbole de contrôle, V de vitesse, B de balise).....	4
5.2.1	Le KVB à transmission ponctuelle.....	4
5.2.2	Le KVB à transmission continue (ou KVBP).....	5
5.3	La « TVM » (Transmission Voie Machine).....	5
6	ECRAN DU SIMULATEUR.....	6
6.1	Voyants du système de sécurité « KVB » version de base japonaise de Mackoy et adaptation française de Lille Rail Soft.....	7
6.2	Voyants du système de sécurité « TVM ».....	7
6.3	Indicateurs de traction.....	7
6.4	Indicateurs de freinage à commande semi-automatique.....	8
7	COMMANDES.....	8
7.1	Tableau d'équivalence des systèmes de sécurité anglais.....	8
7.2	Commandes « clavier français » pour la cabine.....	9

1 TELECHARGEMENTS

Vous devez d'abord vous rendre sur le site de l'auteur du logiciel, Monsieur [Mackoy](#) au Japon et à partir de la page d'accueil vous devez sélectionner la version 4. Puis cliquer sur « Get », puis sur « BVE Ver. 4.2 », puis sur « Download » et télécharger les fichiers sources suivants :

- bve4.2.1947.25355.zip (programme version internationale n°4.2.1947.25355 du 01/05/05 ou supérieure)
- uchibo10.zip (ligne et train de base japonais)

Pour installer la version française rendez-vous sur le site [Lille Rail Soft](#) en France et téléchargez le fichier source suivant :

- French.txt (version française des instructions de BVE Version 4)

2 INSTALLATION

- 1) Créer un répertoire temporaire pour l'installation C:\bve_temp et y déposer les 3 fichiers sources téléchargés ci dessus (bve4.2.1947.25355.zip, uchibo10.zip, French.txt).
- 2) Exécuter le fichier source bve4.2.1947.25355.zip et extraire les fichiers vers C:\bve_temp
Vous obtenez après décompactage les 2 nouveaux fichiers suivants :
 - BveSetup.msi (installation du programme BVE)
 - ReadMe.txt (informations en anglais sur l'installation)
- 3) Exécuter le fichier source uchibo10.zip et extraire les fichiers vers C:\bve_temp
Vous obtenez après décompactage les 2 nouveaux fichiers suivants :
 - uchibo10.msi (installation de la ligne et du train de base)
- 4) Exécuter le fichier d'installation du programme BveSetup.msi. Les commentaires d'installation sont en anglais. Toujours cliquer sur « Next ».
- 5) Exécuter le fichier d'installation de la ligne et du train de base uchibo10.msi. Les commentaires d'installation sont en anglais. Toujours cliquer sur « Next ».
- 6) Copier le fichier français French.txt téléchargé ci-dessus dans le répertoire C:\Program Files\mackoy\BVE4\instructor.

Les instructions sont maintenant prêtes à fonctionner en langue française, il reste cependant un dernier petit problème à résoudre lié au système d'écriture des nombres décimaux dans la version française de Windows. Si vous utilisez le programme ainsi vous obtiendrez une fenêtre d'erreur avec le message suivant

« ERROR 13 – READ RAIL » cliquez plusieurs fois sur IGNORER et vous voilà dans la cabine prêt à prendre les commandes du train.

Pour éviter que cette erreur ne se reproduise dans BVE et d'autres programmes vous devez choisir le point comme séparateur décimal et non la virgule paramétrée d'office dans la version française de Windows et qui génère des erreurs pour de nombreux programmes. Pour cela suivez les instructions du paragraphe 3 traitant de la configuration de windows.

3 CONFIGURATION DE WINDOWS (toutes versions)

- 1) Ouvrez le panneau de configuration de Windows à partir du menu démarrer
- 2) Ouvrez le menu Options régionales...
- 3) Ouvrez le menu Modifier le format des nombres...
- 4) Dans l'onglet Options régionales cliquez sur Personnalisez
- 5) Symbole décimal : choisir *le point* « . »
- 6) Séparateur de listes : choisir *la virgule* « , »
- 7) Cliquez sur Appliquer puis sur OK

4 PREMIER DEMARRAGE DE BVE

Tous les menus sont en anglais.

- 1) La fenêtre de paramétrage graphique apparaît. Entrer la résolution et le nombre de couleurs souhaitées en vous assurant de la compatibilité avec votre configuration matérielle.
- 2) Le menu de sélection de la ligne apparaît. Sélectionner la ligne UCHIBO par un double clic gauche de la souris sur le dossier « Uchibo ».
- 3) Le menu de sélection de l'itinéraire apparaît. Sélectionner l'itinéraire 1157M par un double clic gauche de la souris sur le fichier « 1157M.csv ».
- 4) La fenêtre de simulation apparaît. Cliquez sur le bouton droit de la souris pour faire apparaître le menu de configuration. Ouvrez le menu « Option », sélectionnez l'onglet « Instructor », choisissez l'option « French » et enfin validez votre choix par « OK ».

Les instructions délivrées lors de la simulation seront ainsi affichées en français.

5 LES SYSTEMES DE SECURITE DU SIMULATEUR

A partir de la version 4, les fonctions des systèmes de sécurité du simulateur BVE sont programmables en langage C++. Elles sont désormais définies par les créateurs des trains. Les touches d'actions affectées aux différentes fonctions le sont également. Nous vous invitons donc à vous rapprocher de la documentation des auteurs de chaque train pour en appréhender le fonctionnement mais aussi l'utilisation. Sinon vous risquez de ne jamais démarrer le train ou de vous retrouver immobilisé sur la voie au bout de quelques kilomètres!

Les informations qui suivent sont données à titre indicatif, elles décrivent certaines fonctions des systèmes de sécurité qui équipent les trains. Les fonctionnalités peuvent en effet varier d'une compagnie à l'autre ou dans les différents pays. Cependant les principes de base des systèmes de sécurité restent souvent identiques.

Conventions des couleurs utilisées pour les commentaires de ce document :

- en vert les touches de commandes (couramment utilisées mais qui peuvent varier suivant le train) et les actions avec la souris ;
- en rouge les informations affichées à l'écran.

5.1 La « VEILLE AUTOMATIQUE ».

La veille automatique prévient la perte de vigilance du conducteur.

Son fonctionnement est le suivant : Lorsque le train roule si aucune action sur les commandes n'a été effectuée durant 60 secondes, un signal sonore retenti, vous avez alors 5 secondes pour acquitter l'alarme (il suffit d'actionner une commande ou d'appuyer sur la commande d'acquiescement de la veille automatique qui est généralement la touche « Suppr »), faute de quoi la veille automatique déclenchera le système automatique d'arrêt du train. Vous devrez dans ce cas réinitialiser le système de sécurité pour repartir ; pour cela appuyez sur « : » et enfin sur « Début » (équivalent de la touche « Home » en anglais représentée par une flèche oblique sur les claviers français).

5.2 Le « KVB » (K est le symbole de contrôle, V de vitesse, B de balise)

Le KVB (contrôle de vitesse par balises) prévient le non respect des signaux (feux et limitations de vitesses) grâce à des balises disposées sur la voie. Le KVB peut fonctionner suivant deux modes :

5.2.1 Le KVB à transmission ponctuelle

Lorsqu'un signal est franchi si la vitesse du train est trop élevée, le KVB déclenche le serrage d'urgence des freins et l'arrêt automatique du train.

Dans BVE cette fonction (Voyant « KVB » allumé), est assurée uniquement pour les itinéraires comportant des balises ponctuelles associées à un signal

d'avertissement précédent un signal d'arrêt fermé. Ce système force l'arrêt du train. Il est principalement utilisé à l'approche des dessertes importantes.

Au passage au dessus de la balise ponctuelle (à la hauteur de l'avertissement) un signal sonore retenti, vous avez alors 5 secondes pour acquiescer l'ordre d'arrêt avant le serrage d'urgence des freins, pour cela freinez en poussant la manette de jeu (2 crans minimum) et appuyez sur la barre d'espace, la sonnerie modulée reste active et vous ne devez l'arrêter que lorsque le train sera stoppé en gare avant le signal d'arrêt fermé suivant ; pour l'arrêter appuyez sur la touche « Inser ». Si le KVB déclenche, réinitialisez le système de sécurité, pour cela appuyez sur « : » et enfin sur « Début ».

5.2.2 Le KVB à transmission continue (ou KVBP)

Ce système prend en compte la vitesse du train dès l'approche d'un signal. Si la vitesse du train est trop élevée le KVBP déclenche le serrage d'urgence des freins et l'arrêt automatique du train. Cependant si le signal en aval s'ouvre alors le serrage d'urgence des freins est libéré ; ce système est dit à réouverture.

Dans BVE Lorsque la transmission continue est détectée le voyant « KVB » s'éteint et le voyant « KVBP » s'allume, ce qui indique le passage du mode à transmission ponctuelle au mode à transmission continue.

A l'approche d'une balise continue précédent le point de proximité d'un signal, le voyant « BALISE » s'allume. Lorsque la vitesse du train est trop élevée par rapport au prochain signal, le système de sécurité actionne automatiquement le serrage d'urgence des freins et allume le voyant « SER. FR. ». Néanmoins dans ce mode le serrage d'urgence peut être annulé par action manuelle sur la touche « Fin » ou automatiquement par l'ouverture du signal suivant.

Remarque : Le mode « KVBP » n'est disponible que si le train est équipé du dispositif embarqué « KVBP », de plus l'itinéraire doit être équipé de balises continues et du dispositif au sol « KVBP ».

5.3 La « TVM » (Transmission Voie Machine)

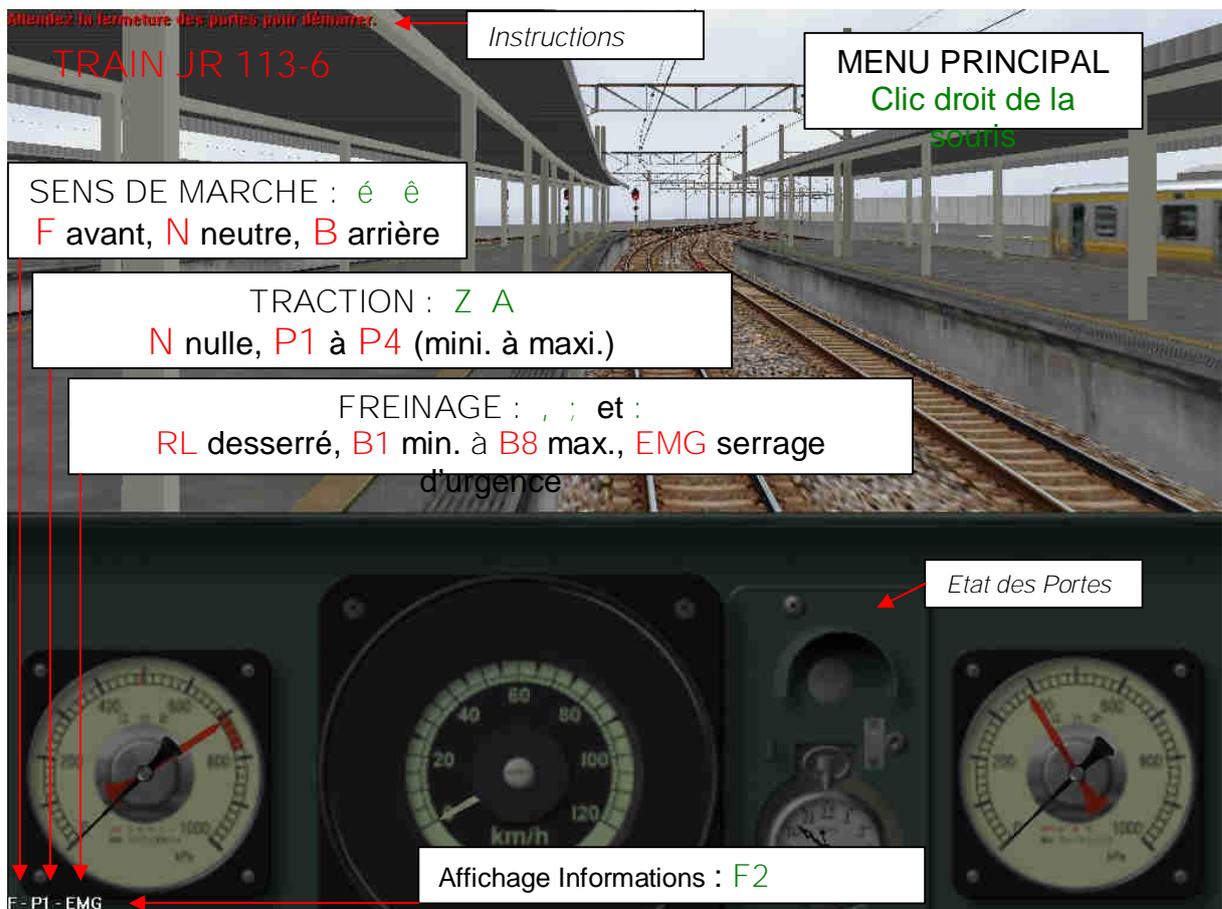
La « TVM » permet le contrôle automatique de la vitesse du train grâce à des balises à transmission continue posées sur la voie et à une signalisation en cabine. Tout dépassement de la vitesse limite enclenche le système automatique de régulation de vitesse. Ce système est généralement utilisé sur les trains et itinéraires à grande vitesse ($V > 220\text{km/h}$) ou à forte densité de circulation.

La TVM n'est pas encore programmée dans la version 4 de BVE et donc inutilisable pour l'instant.

6 ECRAN DU SIMULATEUR

L'écran est composé de la fenêtre d'affichage du paysage et du tableau de bord animé. La fiche horaire et le panneau d'indicateurs lumineux sont situés sur la droite de l'écran dans la partie non visible en mode de vue centrée. Voir la copie d'écran à la page suivante :

- Le train JR 113-6, le sigle signifie « Japan Rail » série 113 à 6 voitures. C'est un modèle de train à deux leviers (un pour les freins et un pour la traction) avec freinage à commande semi-automatique.



6.1 Voyants du système de sécurité « KVB » version de base japonaise de Mackoy et adaptation française de Lille Rail Soft

ATS ou **HUB** : KVB à *transmission ponctuelle* indique que le système de sécurité appelé « KVB » est en veille dans le mode à transmission ponctuelle.

ATS作動 ou **HUB DEC** : KVB déclenché, indique un fonctionnement du système de sécurité « KVB » déclenché par balise ou par veille automatique.

P電源 ou **RECEPT.** : réception, indique que la réception des balises continues est active.

パターン接近 ou **BALISE** : *balise*, annonce l'approche d'une balise continue associée à un signal (uniquement en mode « KVBP »).

ブレーキ開放 ou **DES. FR.** : *desserrage freins*, indique le desserrage manuel des freins (le desserrage manuel ne fonctionne qu'en mode « KVBP » sous certaines conditions).

ブレーキ動作 ou **SER. FR.** : *serrage freins*, indique le serrage automatique des freins

ATS-P ou **HUBP** : KVB à *transmission continue (KVBP)*, indique que le système de sécurité appelé « KVB » est activé dans le mode à transmission continue.

故障 ou **DEFAILL** : *défaillance humaine*, indique que vous avez commis une erreur de conduite, un système de sécurité (KVB ou VEILLE AUTOMATIQUE) n'a pas été acquitté à temps.

6.2 Voyants du système de sécurité « TVM »

La TVM n'est pas encore programmée dans la version 4 de BVE et donc inutilisable pour l'instant.

6.3 Indicateurs de traction

Attention le démarrage du train est impossible si les portes sont ouvertes (voyant état des portes éteint lorsque celles-ci sont ouvertes et allumé lorsqu'elles sont fermées). La fermeture et l'ouverture des portes dans BVE sont automatiques.

P1 à P8 : traction (minimum de puissance P1 à maximum de puissance P8, le nombre de positions varie en fonction des trains). Pour les trains diesels sous BVE, le changement de rapport de la boîte de vitesse est influencé par le rapport de traction sélectionné ; ainsi si vous essayez de démarrer le train en position P8, le rapport de vitesse sélectionné par BVE sera le plus élevé, le moteur diesel sera donc en sous régime et la perte puissance ou de traction sera importante se traduisant par un démarrage difficile voir impossible. Si vous faites la même chose sur un train électrique (position P8), le moteur sera à pleine puissance et le démarrage brutal. Essayez donc de faire un démarrage progressif en démarrant de la position la plus petite vers la plus grande et en marquant une pause sur chaque position.

Conseil : pour les trains diesels écoutez le changement de régime de moteur, lorsqu'il marque une pause, passez à la position supérieure en tirant la manette de jeu (1 seul cran à la fois).

6.4 Indicateurs de freinage à commande semi-automatique

Le fonctionnement d'un circuit pneumatique de freinage à commande semi-automatique est le suivant. La mise en pression du circuit pneumatique libère les freins du train (position marche du train ou desserrage des freins **RL**). La mise hors pression graduelle les actionne ; le freinage est proportionnel à la position choisie (**B1** à **B8**), le nombre de positions variant en fonction des trains. Le maintien d'une pression donnée permet d'obtenir un taux de freinage constant,. La position **EMG** correspond au serrage d'urgence. Le maintien d'une pression donnée permet d'obtenir un taux de freinage constant

7 COMMANDES

Le plus simple est d'utiliser la manette de jeu. Pour accélérer tirez sur celle-ci. Pour freiner poussez sur celle-ci. Pour serrer d'urgence les freins poussez à fond la manette. Une manette de jeu numérique type Microsoft « Sidewinder » donne d'excellents résultats (précision et sensibilité crans par crans). Pour choisir les commandes à partir de la manette de jeu cliquez sur le bouton droit de la souris, le menu BVE apparaît, cliquez sur le menu « Option », puis sur l'onglet « Controller » ,cochez la case « Joystick » et enfin cliquez sur « OK ».

7.1 Tableau d'équivalence des systèmes de sécurité anglais

Signification	FRANÇAIS	ENGLISH	Meaning
contrôle Vitesse Balise (transmission ponctuelle)	KVB	ATS	Automatic Train Stop (selective transmission)
contrôle Vitesse Balise des Prolongements (transmission continue)	KVBP	ATS -P	Automatic Train Stop Permanent (constant transmission)
Transmission Voie Machine	TVM	ATC	Automatic Train Control

7.2 Commandes « clavier français » pour la cabine

LEVIERS et INVERSEUR		
CABINE A 2 LEVIERS	Augmenter la traction par crans (+)	Z
	Diminuer la traction par crans (-)	A
	Serrer les freins par crans (+)	;
	Desserrer les freins par crans (-)	,
	Freinage d'urgence	:
CABINE A 1 LEVIER	Augmenter la traction par crans (+)	Z
	Diminuer la traction par crans (-)	A
	Serrer les freins par crans (-)	
	Desserrer les freins par crans (+)	Q
	Freinage d'urgence	&
Pousser l'inverseur de sens de marche vers l'avant		
Tirer l'inverseur de sens de marche vers l'arrière		
BOUTONS		
Klaxon 1		Entrée
Klaxon 2		+ (Pavé numérique)
Mélodie		- (Pavé numérique)
Acquittement du KVB *		Barre d'espace
Acquittement de l'alarme sonore *		Inser
Acquittement de la veille automatique *		Suppr
Initialisation du KVB *		Début
Verrouillage / Déverrouillage régulateur de vitesse		Retour Arrière
Sélection d'affichage des informations en bas d'écran		F2
Masque la feuille de route (en vue feuille de route)		F3
Vue feuille de route		F4
Vue zoom avant		. (Pavé numérique)
Vue zoom arrière		0 (Pavé numérique)
Défilement de la vue vers la droite		6 (Pavé numérique)
Défilement de la vue vers la gauche		4 (Pavé numérique)
Défilement de la vue vers le haut		8 (Pavé numérique)
Défilement de la vue vers le bas		2 (Pavé numérique)
Centrage de la vue		5 (Pavé numérique)

* Les commandes du système de protection sont différentes suivant le train utilisé.

Sommaire