

Система сигнализации железных дорог Швейцарии



1 СВЕТОФОРЫ	2
1.1 Сигнальные головки типа L и разрешенные скорости	3
1.2 Сигнальные головки типа N и разрешенные скорости.....	7
1.3 Карликовые маневровые светофоры	9
1.4 Система безопасности «Integra Signum»	10
2 ПУТЕВЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ	11
2.1 Знаки ограничения скорости	11
2.2 Другие знаки	12
3 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	13

1 Светофоры

В данном руководстве приводится краткое описание системы сигнализации, используемой в Швейцарии на магистральных железных дорогах (стандартной европейской колеи). Сигнализация, используемая на узкоколейных линиях, имеет незначительные отличия.

На линии используется два типа сигнализации — «тип L» и «тип N». Сигнализация типа N является более современной, поэтому на нее уже заменена часть светофоров типа L.

Светофоры в Швейцарии обычно устанавливаются с левой стороны от пути, но в местах с ограниченной видимостью и на многопутных участках они могут быть установлены с правой стороны.

1.1 Сигнальные головки типа L и разрешенные скорости

На светофорах типа L используются отдельные основная и предупредительная «головки», на которых загораются сигнальные лампы, как показано ниже.

Они могут использоваться как индивидуально — отдельно Hp (нем. Hauptsignal — основной) и отдельно Vg (нем. Vorsignal — предупредительный), — так и совместно на одной опоре, образуя комбинированный светофор типа HpVg.

Сигналы основных светофоров могут показывать: что следующий блок-участок занят; что следующий блок-участок свободен и разрешается движение с разрешенной скоростью маршрута; что необходимо снизить скорость движения до ограничения, которое вступит в силу в момент светофора.

Предупредительные светофоры обеспечивают заблаговременное предупреждение об ограничении скорости, устанавливаемом следующим основным светофором, а также часто оборудованы системой безопасности Integra (см. ниже).

Существуют также дополнительные сигнальные индикаторы. Следующие примеры показывают наиболее распространенные комбинации, а также объясняют их использование.



Это основной светофор (Hauptsignal), который показывает Сигнал 2, предупреждающий машиниста об ограничении скорости в 40 км/ч, которое вступит в силу в момент данного светофора.

Сигнальная головка 1 — Основная

Сигнальная головка 3 — Согласованный карликовый маневровый светофор

Сигнальная головка 4 — Указатель проверки тормозов и готовности к отправлению

Если производилась отцепка или прицепка вагонов, то перед отправлением машинист обязан выполнить проверку тормозов. Во время проверки тормозов работники станции подают сигналы машинисту, используя этот индикатор следующим образом:



Применить тормоза



Отпустить тормоза



Проверка тормозов выполнена успешно



Готовность к отправлению (Abfahrbefehl)

Это индикаторы также анимированы в симуляторе для реалистичности, но выполнение их указаний не учитывается при прохождении сценариев.



Это комбинированный светофор, основная головка которого показывает Сигнал 3, предупреждая машиниста, что ограничение скорости после данного светофора составляет 60 км/ч. Эта предупредительная головка информирует, что следующий светофор показывает Сигнал 0 (Стой).

Сигнальная головка 1 — Основная

Сигнальная головка 2 — Предупредительная

Сигнальная головка 6 — Сигнал занятого пути (нем. Besetztes Gleis), он описан далее в этой главе.

Предупредительные светофоры обычно оборудуются системой безопасности «Integra».



Этот предупредительный светофор информирует, что следующий светофор показывает Сигнал 0 (Стой).

Предупредительные светофоры обозначаются **одной звездой** на номерной табличке.

Сигнальная головка 2 — Предупредительная

Предупредительные светофоры обычно оборудуются системой безопасности «Integra».



Этот предупредительный повторительный светофор информирует, что следующий светофор показывает Сигнал 0 (Стой).

Повторители предупредительных светофоров обозначаются **двумя звездами** на номерной табличке.

Такие светофоры устанавливаются между основными и предшествующими им предупредительными светофорами в местах, где видимость ограничена из-за наличия крутых кривых или мостов.

Сигнальная головка 5 — повторитель предупредительного сигнала

*Повторители **НЕ ОБОРУДУЮТСЯ** системой безопасности «Integra».*



Этот комбинированный светофор, установленный на подходе к станции, также оборудован индикатором занятости пути.

Если вам нужно проследовать светофор с сигналом остановки и попасть на занятый путь, нужно нажать ТАВ во время выполнения сценария, чтобы запросить разрешение у диспетчера. Если такое разрешение будет получено, основная сигнальная головка покажет Сигнал 2, ограничивающий скорость до 40 км/ч, а на индикаторе занятости пути (нем. Besetztes Gleis) загорится 4 горизонтальных огня.

Сигнальная головка 1 — Основная

Сигнальная головка 2 — Предупредительная (огни погашены)

Сигнальная головка 6 — Сигнал занятости пути (нем. Besetztes Gleis)

Если на основной сигнальной головке нет огней, которые могут показать Сигнал 2, то он продолжит показывать Сигнал 0, и вместе с ним на индикаторе занятости пути загорится 4 горизонтальных огня, разрешая вам проследовать светофор.

Данная таблица иллюстрирует сигналы светофоров типа L, а также соответствующие им разрешенные скорости движения, используемые на магистральных линиях Швейцарии (на узкоколейных маршрутах могут использоваться другие скорости).

Примечание: Все маневровые работы в границах станций должны выполняться на скорости не более 40 км/ч.

Сигнал	Значение	Предупредительный светофор (Vorsignal)	Основной светофор (Hauptsignal)
Сигнал 0	Стой		
Сигнал 1	Путь свободен — максимальные скорости движения указаны на сигнальных знаках		
Сигнал 2	Максимальная скорость 40 км/ч		
Сигнал 3	Максимальная скорость 60 км/ч		
Сигнал 5	Максимальная скорость 90 км/ч		
Сигнал 6	Максимальная скорость 40 км/ч (Короткий участок движения — ожидается препятствие) Система Integra предупреждает вас в момент проезда предупредительных светофоров, а также основных светофоров, показывающих Сигнал 6.		

1.2 Сигнальные головки типа N и разрешенные скорости

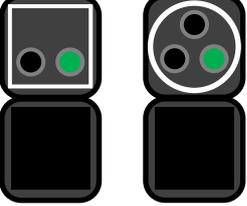
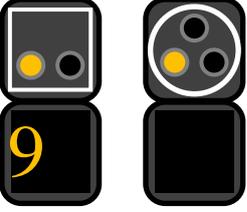
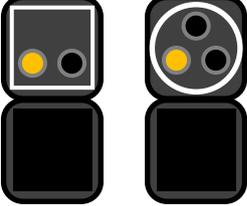
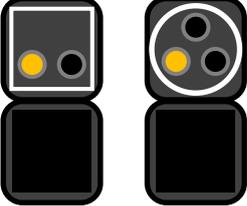
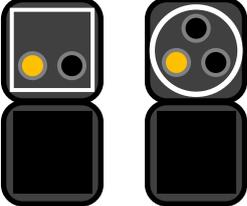
Светофоры типа N постепенно вытесняют тип L на сети SBB. Кроме того, их установку начали и другие железнодорожные компании, например, BLS. Не все основные светофоры типа N снабжаются предупредительными светофорами, потому что любой светофор типа N может показывать ограничение скорости и сам выступать в качестве предупредительного.

В отличие от системы L, такие светофоры показывают под сигнальной головкой число, которое показывает предупреждение об ограничении скорости или само это ограничение. Зеленый огонь, отображаемый без числа, обозначает, что путь впереди свободен. Зеленый огонь, отображаемый с числом под сигналом, обозначает, что от этого светофора начинается ограничение скорости. Число показывает ограничение скорости в км/ч, разделенное на 10. Например, число «6» обозначает 60 км/ч.

Желтый сигнал является предупреждающим в случаях, если на светофоре отображается цифра ограничения скорости или один желтый огонь, сигнализирующий, что на следующем светофоре запрещающий сигнал. Красный огонь — сигнал безусловной остановки.

Для того чтобы различать основные и предупредительные светофоры, их задние пластины имеют разную форму. У предупредительных светофоров она квадратная, а у основных — круглая.



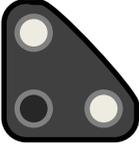
Предупредительный светофор	Значение	Основной светофор
	<p>Путь свободен, двигайтесь с установленной скоростью маршрута.</p>	
	<p>Ограничение скорости — указанное число, умноженное на 10 км/ч (в примере — 90 км/ч)</p>	
	<p>Препятствие близко, ограничение скорости — 40 км/ч, следующий сигнал запрещает проезд и находится ближе, чем расстояние обычного тормозного пути.</p>	
	<p>Путь впереди занят, ограничение скорости — 40 км/ч, следующий участок пути занят, и машинист должен быть готов остановить поезд.</p>	 (мигающая желтая полоса)
<p><i>Нет предупредительного светофора</i></p>	<p>Заблаговременное предупреждение. Уменьшите скорость для того чтобы иметь возможность остановиться перед светофором через один от вас, который показывает сигнал «Стой».</p>	
	<p>Опасность — остановитесь перед светофором.</p>	

1.3 Карликовые маневровые светофоры



Эти светофоры обычно устанавливаются на коротких наземных стойках, однако на станциях их иногда устанавливают под навесом платформы.

При установке рядом с основным светофором, они действуют совместно, отображая соответствующий сигнал в соответствии сигналом основного светофора.

Сигнал	Значение	Карликовый маневровый светофор
Стой	Остановитесь перед этим светофором	
Предупреждение	Следующий основной светофор показывает сигнал остановки или вы въезжаете на боковой (или тупиковый) путь	
Путь свободен	Следующий светофор разрешает движение	

1.4 Система безопасности «Integra Signum»

Если локомотив оборудован системой безопасности «Integra Signum», она выдает предупреждение в момент проезда предупредительного светофора (Vorsignal), который показывает ограничивающий сигнал.

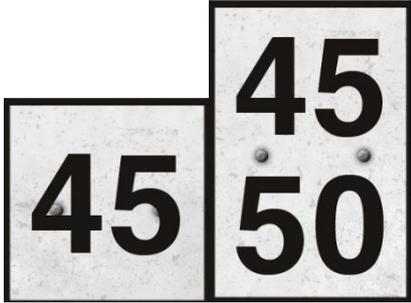
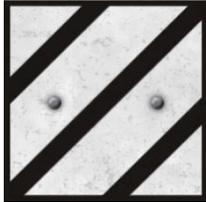
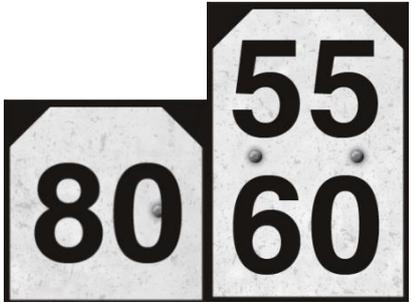
Лампа подтверждения системы безопасности будет светиться желтым и прозвучит звуковой сигнал. Вам необходимо подтверждать такие предупреждения — в противном случае поезд будет остановлен экстренным торможением. После подтверждения лампа мигнет еще 6 раз, а система подаст 2 звуковых сигнала, напоминая, что вы находитесь под ограничением предупредительного светофора.

Система безопасности «Integra» также срабатывает в момент проезда основного светофора (нем. Hauptsignal), когда он показывает Сигнал 6 (Короткий участок движения — ожидается препятствие)

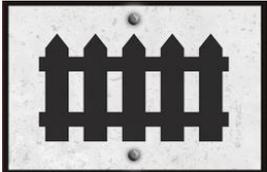
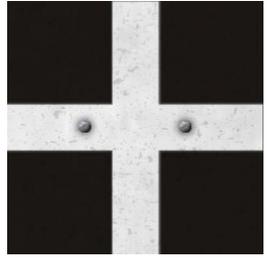
2 Путьевые сигнальные знаки

2.1 Знаки ограничения скорости

Разрешенная скорость движения на швейцарских маршрутах передается машинисту при помощи путьевых знаков ограничения скорости. В случае если ограничение уменьшается, машинист сначала видит знак уменьшения скорости, который указывает значение ее предстоящего ограничения. Машинист должен снизить скорость до того, как поезд проедет знак начала действия ограничения, расположенный после первого знака. Ограничения скорости, отображаемые основными светофорами, всегда имеют приоритет над ограничениями, указанными на путьевых знаках.

	Значение	Знак
Снижение скорости	<p>Уменьшите скорость до указанной на таком знаке до того, как поезд достигнет следующего знака «Начало ограничения скорости».</p> <p><i>Если знак показывает два значения скорости, более высокое из них применяется к пассажирским поездам, а более низкое — к грузовым.</i></p>	
Знак «Начало ограничения скорости»	<p>Вы должны снизить скорость до указанной на предыдущем знаке уменьшения скорости до проезда этого знака.</p>	
Знак «Конец ограничения скорости»	<p>Если ограничение скорости действует лишь на коротком участке линии, то этот знак указывает, что машинист может вернуться к предыдущей скорости после того, как задний вагон проследует этот знак.</p>	
Увеличить скорость	<p>Этот знак указывает, что машинист может увеличить скорость поезда до указанной на нем, как только задний вагон проследует этот знак.</p> <p><i>Если знак показывает два значения скорости, более высокое из них применяется к пассажирским поездам, а более низкое — к грузовым.</i></p>	

2.2 Другие знаки

	Значение	Знак
Знак «Свиток»	Машинист должен подать свисток или предупреждающий звуковой сигнал в момент проезда этого знака.	
Знак «Переезд»	Этот знак устанавливается на столбике перед железнодорожными переездами.	
Знак «Граница маневровых работ»	Этот знак устанавливается за пределами границ станций и обозначает границу зоны выполнения маневровых работ. Вам не нужно подчиняться этим знакам во время прохождения сценариев — они установлены только для визуальной реалистичности.	
Знак «Конец контактной сети»	Этот знак используется в местах, где заканчиваются провода контактной сети, для предупреждения машинистов электрического подвижного состава. Он подвешивается на проводах контактной сети или устанавливается на стрелочных указателях, после которых один из путей не имеет контактной сети.	

3 Дополнительная информация

Этот документ представлен в качестве руководства по швейцарской системе железнодорожной сигнализации, реализованной в дополнении компании Rivet Games для компьютерной игры-симулятора Train Simulator, предназначенной для развлекательных целей.

В настоящем руководстве описываются некоторые, но не все характеристики швейцарской системы сигнализации, **поэтому его использование в коммерческих целях запрещается**. Оно предназначено для использования исключительно в развлекательных целях.

Если вы нашли ошибки в этом документе и хотели бы о них сообщить, пожалуйста, напишите по адресу support@rivet-games.com.

Дополнительную информацию о маршруте и ссылки на справочные материалы вы можете найти на форуме сайта Rivet Games: www.rivet-games.com/Gotthardbahn.

© Все права на данный документ принадлежат Rivet Games Limited. Не допускается распространение без предварительного письменного согласия.

Gotthardbahn Erstfeld — Bellinzona



1 ИНФОРМАЦИЯ О МАРШРУТЕ.....	2
1.1 История.....	2
1.2 Особенности маршрута.....	2
1.3 Карта маршрута.....	4
2 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....	5
3 БЛАГОДАРНОСТИ.....	6

1 Информация о маршруте

1.1 История

Готардская железная дорога (нем. Gotthardbahn) — это железнодорожная линия в Швейцарии, протянувшаяся с севера Швейцарии до кантона Тичино. Линия является важным международным коридором, соединяющим север и юг Европы. Данное дополнение включает в себя маршрут между станциями Erstfeld и Bellinzona по состоянию на 2012 год, во время строительства Готардского базисного тоннеля, открывшегося в 2016 (не путать с Готардским тоннелем).

Эта железная дорога является второй по величине линией стандартной (европейской) колеи в Швейцарии, пронзая Альпы Готардским тоннелем, расположенным на высоте 1151 метров (3776 футов) над уровнем моря. Затем пути спускаются к станции Bellinzona, на высоту 241 метр (791 фут) над уровнем моря. Крайне высокая разница в высоте потребовала строительства крутых подъемов и нескольких спиральных участков пути на подходах к тоннелю.

Строительство началось в 1872, а открытие маршрута произошло в 1882, сразу после завершения постройки Готардского тоннеля. Линия была включена в состав Швейцарских федеральных железных дорог (SBB) в 1909 году, а в 1922 была выполнена ее электрификация.

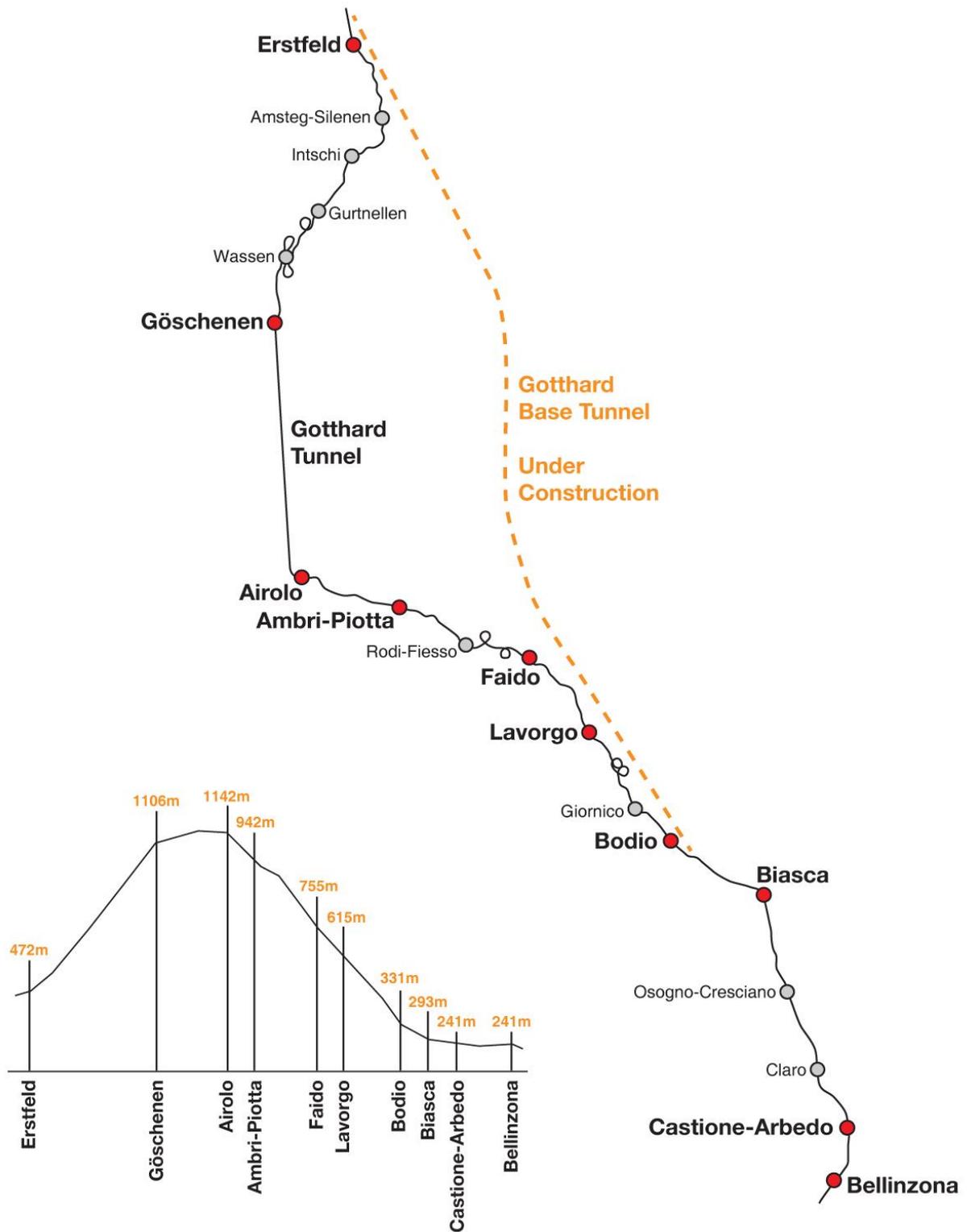
Подходы к существующему тоннелю ограничивали скорость и пропускную способность на этом важнейшем международном маршруте, поэтому в 1992 году было принято решение построить на более низкой высоте новый тоннель, параллельный Готардскому. Он строился в рамках проекта NRLA («Новое железнодорожное сообщение через Альпы»). Данный маршрут принял непосредственное участие в строительстве Готардского базисного тоннеля. Новый базисный тоннель был построен и включен в состав маршрута в 2016 году, став самым длинным железнодорожным тоннелем в мире.

1.2 Особенности маршрута

- Участок длиной 110 км между станциями Erstfeld и Bellinzona
- Системы сигнализации типов L и N компании SBB с подробно воссозданными моделями светофоров и особыми возможностями, такими как:
 - Анимированные сигналы проверки тормозов и «Abfahrbefehl» (сигналы отправления)
 - Работающие сигналы типа «Besetztes Gleis» для прибытия на занятые платформы
 - Трехзначные карликовые светофоры, правильно работающие между основными светофорами
 - Путевые электромагниты и кабинное оборудование системы безопасности «Integra Signum»
 - Кабинный экран системы безопасности «Zub»
- Более 60 новых моделей зданий, передающих уникальную архитектуру региона
- Более 200 моделей оборудования и опор контактной сети
- Собственные модели порталов тоннелей и мостов, точно повторяющие изумительную архитектуру маршрута
- 15 подробно проработанных моделей станций, а также многих других объектов вдоль Готардской железной дороги, разработанных после нашего посещения маршрута в начале 2019 года
- Электровоз Re 460 в фирменной окраске SBB с анимированными зеркалами и моделью машиниста на виде снаружи, которая автоматически перемещается в рабочую кабину локомотив

- Вагоны типа EWIV трех модификаций (A, B и Vt). Вагон модификации A включает проработанный вид из салона с 5 положениями камеры. Вагон типа Vt с кабиной управления включает в себя полностью работающую кабину управления, позволяющую управлять локомотивом в задней части поезда
- Платформы типа Res. Включен вариант вагона, груженого бетонными ограждениями, а также порожний.
- Маршрут полностью поддерживает сценарии режима «Быстрая игра»
- 7 карьерных сценариев, включая обучение управлению локомотивом Re 460
- 2 сценария режима Railfan

1.3 Карта маршрута



2 Дополнительная информация

Настоящий документ является руководством компании Rivet Games по дополнению «Gotthardbahn» для игры Train Simulator. Этот продукт предназначен для развлекательных целей.

Дополнительную информацию о маршруте и ссылки на справочные материалы вы можете найти на сайте www.rivet-games.com/Gotthardbahn.

Если вы нашли ошибки в этом документе и хотели бы о них сообщить, пожалуйста, напишите по адресу support@rivet-games.com.

Свои отзывы и предложения вы можете оставить на форуме компании Rivet Games: forums.rivet-games.com.

© Все права на данный документ принадлежат Rivet Games Limited. Не допускается распространение без предварительного письменного согласия.

3 Благодарности

Мы хотели бы поблагодарить компанию SBB за помощь в разработке этого маршрута и за разрешение использовать их фирменную символику на моделях, включенных в этот продукт.

Мы также благодарим команду по работе с партнерами компании Dovetail Games и бета-тестеров за их помощь и поддержку.

Локомотив Re 460 и вагоны EWIV модификаций A, B и Bt



1 ИСТОРИЯ ЛОКОМОТИВА.....	2
1.1 История локомотива.....	2
1.2 Конструкция и характеристики.....	2
1.3 Управление локомотивом Re 460 и головным вагоном EWIV Bt.....	2
1.4 Органы управления локомотива Re 460 и головного вагона EWIV Bt.....	3
1.5 Дополнительные клавиши управления с клавиатуры.....	5
1.6 Система безопасности «Integra Signum».....	5
1.7 Система безопасности «Zub».....	5
1.8 Порядковые номера Re 460.....	6
2 ВАГОНЫ ТИПА EWIV.....	7
2.1 Табло пункта назначения на вагонах управления типа «Bt».....	7
3 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....	8
4 БЛАГОДАРНОСТИ.....	9

1 История локомотива

1.1 История локомотива

Re 460 — серия современных четырехосных электровозов Швейцарских федеральных железных дорог. Они были представлены в рамках программы Rail 2000 — проекта по модернизации и увеличению пропускной способности железных дорог Швейцарии. После ввода в эксплуатацию в начале 1990-х они в значительной степени заменили старые локомотивы серии Re 4/4 II.

Изначально Re 460 проектировались в качестве многоцелевых локомотивов, однако сейчас они используются в основном с пассажирскими поездами. Грузоперевозки на маршруте теперь выполняются при помощи локомотивов Re 482.

1.2 Конструкция и характеристики

Диапазон номеров	460 000 – 460 118
Осевая формула	Bo-Bo
Масса	84 тонны
Длина	18,5 м
Ширина	3 м
Мощность в точке контакта колеса и рельса	8180 л. с. (6100 кВт)
Максимальная скорость	230 км/ч

1.3 Управление локомотивом Re 460 и головным вагоном EWIV Вt

Обучение управлению не займет много времени, поэтому мы создали специальный сценарий, который познакомит вас с ключевыми элементами управления и введет в основы работы. Мы настоятельно рекомендуем пройти это обучение, прежде чем приступить к более сложным сценариям.

Обучающий сценарий можно найти на вкладке «Карьера» в меню «В путь». Он называется «*[Re 460 SBB] Обучающий сценарий*»

1.4 Органы управления локомотива Re 460 и головного вагона EWIV Вt

См. изображения на стр. 4.

1	Локомотивный тормоз	19	Дисплей предупреждения системы «Zub»
2	Поездной тормоз	20	Сброс педали бдительности
3	Реверсивная рукоятка	21	Переключатель яркости подсветки приборов
4	Совмещенная рукоятка тяги и динамического тормоза	22	Индикатор открытых дверей поезда
5	V-контроллер (задатчик скорости автоведения)	23	Индикатор экстренного торможения
6	Указатель заданной скорости V-контроллера	24	Скоростемер (км/ч)
7	Управление передним прожектором	25	Стрелка давления в тормозной магистрали
8	Переключатель освещения кабины	26	Стрелка давления в тормозном цилиндре
9	Главный выключатель (поднять токоприемник)	27	Стрелка давления в главном резервуаре
10	Опустить токоприемник	28	Индикатор пневматического тормоза
11	Включатель стеклоочистителей	29	Кнопки управления ручным тормозом
12	Индикатор и переключатель подтверждения системы безопасности	30	Кнопка подачи песка
13	Сигнал	31	Индикатор боксования
14	Переключатель маневрового режима системы «Zub»	32	Дисплей напоминания о массе состава (в тоннах)
15	Индикатор стояночного тормоза	33	Дисплей напоминания о длине состава (в метрах)
16	Указатель силы тяги и динамического торможения	34	Индикатор системы проверки бдительности (отключена по умолчанию, включается и отключается сочетанием SHIFT + Numpad ENTER)
17	Индикатор напряжения в контактной сети	35	Индикатор главных ходовых огней
18	Часы	36	Отклоняемый подлокотник с рукояткой тяги и тормоза



См. список управления на стр. 2

1.5 Дополнительные клавиши управления с клавиатуры

L – Включить или выключить освещение в кабине	Y – Увеличить скорость V-контроллера
I – Увеличить яркость подсветки приборов	C – Уменьшить скорость V-контроллера
SHIFT+I – Уменьшить яркость подсветки приборов	M – Включить или выключить маневровый режим системы «Zub»
Q – Система безопасности «Integra» — подтверждение	F – Система безопасности «Zub» — сброс

1.6 Система безопасности «Integra Signum»

Система безопасности «Integra Signum» подает предупреждение, когда вы проезжаете предупреждающий светофор (Vorsignal), который отображает ограничивающий сигнал. Лампа подтверждения системы безопасности будет светиться желтым и прозвучит звуковой сигнал. Вам необходимо немедленно повернуть переключатель подтверждения вправо, иначе поезд будет остановлен экстренным торможением. После этого лампа мигнет еще 6 раз, а система подаст 2 звуковых сигнала, напоминая, что вы находитесь под ограничением предупреждающего светофора. Система безопасности «Integra» также срабатывает в момент проезда основного светофора (нем. Hauptsignal), когда он показывает Сигнал 6 (Короткий участок движения — ожидается препятствие)



1.7 Система безопасности «Zub»

Система безопасности «Zub» подает предупреждение, когда вы проезжаете предупреждающий светофор (Vorsignal), который отображает ограничивающий сигнал. Дисплей системы отображает ограничение скорости (в км/ч), до которой необходимо затормозить до проезда следующего основного светофора, после которого оно вступит в силу. Если предупреждающий светофор показывает сигнал остановки, что обозначает ограничение в 0 км/ч, дисплей ограничения скорости покажет «0».

После проезда основного сигнала с требуемой заданной скоростью, на дисплее системы «Zub» отобразится «8888» и прозвучат два тоновых сигнала. Это обозначает, что теперь система следит за скоростью.

В случае проезда светофора с разрешающим сигналом дисплей системы «Zub» отобразит символ «----», который обозначает, что путь впереди свободен. При этом прозвучит два звуковых сигнала.

1.8 Порядковые номера Re 460



При создании сценариев порядковые номера на Re 460 генерируются случайным образом, включая букву, которая задает правильную именную табличку на боковой части локомотива и соответствует сгенерированному номеру. Всего доступно 26 номеров, которым соответствуют следующие именные таблички:

0003a — Grauholz	0508n — Züspa
0055b — Val d'Anniviers	0540o — Dreiländereck
0078c — Junior	0581p — La Côte
0128d — Erguël	0680q — Gütsch
0136e — North Vaudois	0789r — Monte Generoso
0144f — Val du Trient	0961s — Furttal
0300g — Säntis	1050t — Fürstenland
0342h — Aare	1068u — Munot
0382i — Hauenstein	1126v — Thurtal
0391j — Rochers-de-Naye	1134w — Irchel
0417k — Mendrisiotto	1175x — Lake Zurich
0424l — Albis	1183y — Gottardo
0474m — Maderanertal	0219z — Без обозначения

2 Вагоны типа EWIV

2.1 Табло пункта назначения на вагонах управления типа «Вt»



Если вы хотите использовать вагоны в своих собственных сценариях, в процессе их создания можно настроить отображение пункта назначения на головных вагонах EWIV модификации Вt. Для отображения нужного пункта назначения необходимо ввести правильное значение в окне свойств единицы подвижного состава. Номера вагонов состоят из 5 знаков, включающих цифры и буквы.

Эти 5 знаков располагаются следующим образом: **VVVVD**

VVVV — номер вагона (белые цифры, которые нарисованы сбоку вагона)
D — пункт назначения (его название отображается на светодиодных экранах)

Пример, показанный на рисунке выше: 9250S (где «S» обозначает Bellinzona) — список пунктов назначения приведен ниже:

A — Арт-Гольдау (Arth-Goldau)	N — Лугано (Lugano)
B — Базель (Basel)	O — Ольтен (Olten)
C — Хур (Chur)	P — Шпиц (Spiez)
D — Берн (Bern)	Q — Интерлакен (Interlaken)
E — Эрстфельд (Erstfeld)	R — Люцерн (Luzern)
F — Флюэлен (Flüelen)	S — Беллинцона (Bellinzona)
G — Женева (Genève)	T — Тун (Thun)
H — Гёшенен (Göschenen)	U — Без пассажиров
I — Бриг (Brig)	V — Цуг (Zug)
J — Зарганс (Sargans)	W — Пустая табличка
K — Ст.-Галлан (St Gallen)	X — Genève Aéroport (Аэропорт Женева)
L — Лозанна (Lausanne)	Y — Монтре (Montreux)
M — Милан (Milano)	Z — Цюрих (Zürich)

При выборе «U» при настройке вагонов типа EWIV, модели пассажиров будет удалены из их интерьеров. Это удобно для вагонов, расставленных на боковых путях и не находящихся в эксплуатации.

3 Дополнительная информация

Настоящий документ является руководством компании Rivet Games по дополнительному локомотиву «Re 460» для игры Train Simulator. Этот продукт предназначен для развлекательных целей.

Дополнительную информацию о маршруте и ссылки на подробные справочные материалы вы можете найти на сайте www.rivet-games.com.

Если вы нашли ошибки в этом документе и хотели бы о них сообщить, пожалуйста, напишите по адресу support@rivet-games.com.

Свои отзывы и предложения вы можете оставить на форуме компании Rivet Games: forums.rivet-games.com.

© Все права на данный документ принадлежат Rivet Games Limited. Не допускается распространение без предварительного письменного согласия.

4 Благодарности

Мы хотели бы поблагодарить компанию SBB за помощь в разработке этого маршрута и за разрешение использовать их фирменную символику на моделях, включенных в этот продукт.

Мы также благодарим команду по работе с партнерами компании Dovetail Games и бета-тестеров за их помощь и поддержку.