

Train Sim World®

CSX Heavy Haul

РУКОВОДСТВО ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ





©2017 Valve Corporation. Steam и логотип Steam являются торговыми марками и/или зарегистрированными торговыми марками Valve Corporation в США и/или других странах. © 2017 Dovetail Games, коммерческое обозначение компании RailSimulator.com Limited ("DTG"). Все права защищены. "Dovetail Games" является зарегистрированной торговой маркой компании Dovetail Games Limited. "Train Sim World" и "SimuGraph" являются зарегистрированными торговыми марками компании DTG. Unreal® Engine, copyright 1998-2017, Epic Games, Inc. Все права защищены. Unreal® является зарегистрированной торговой маркой компании Epic Games. Отдельные части этой программы используют технологию SpeedTree® (© 2014 Interactive Data Visualization, Inc.) SpeedTree® является зарегистрированной торговой маркой компании Interactive Data Visualization, Inc. Все права защищены. Simplygon®, Copyright © 2017 Donya® Labs AB. VICO Dynamics, VICO Game Studio LLC. Bullet Physics SDK. Copyright © 2012 Advanced Micro Devices, Inc. CSX и другие торговые марки, принадлежащие компании CSX Transportation Intellectual Properties, Inc., используются с её разрешения. Все иные торговые марки являются собственностью соответствующих правообладателей. Несанкционированное копирование, адаптация, прокат, перепродажа, использование в аркадах, взимание платы за использование, трансляция, кабельная передача, публичная демонстрация, распространение или извлечение продукта или торговой марки, а также произведения, охраняемого авторским правом, которое является частью настоящего продукта, запрещены. Разработано и издано компанией DTG.

С полным перечнем задействованных сторон можно ознакомиться в меню «Опции» симулятора TSW.

Содержание

Знакомство с Train Sim World: CSX Heavy Haul.....	2
Знакомство с маршрутом Sand Patch Grade.....	3
Карта и важнейшие места маршрута Sand Patch Grade.....	4
Режимы игры: Обучение, задания, поезда.....	5
Основные понятия.....	6
Знакомство с EMD GP38-2.....	7
Запуск EMD GP38-2.....	8
Подготовка EMD GP38-2 для работы в сплотке.....	10
Использование огней EMD GP38-2 при работе в сплотке.....	13
Знакомство с EMD SD40-2.....	15
Запуск EMD SD40-2.....	16
Подготовка EMD SD40-2 для работы в сплотке.....	18
Использование огней EMD SD40-2 при работе в сплотке.....	21
Работа системы Alerter на EMD SD40-2 и EMD GP38-2.....	23
Восстановление клапана PCS на EMD SD40-2 и EMD GP38-2.....	24
Знакомство с GE AC4400CW.....	25
Запуск GE AC4400CW.....	26
Подготовка GE AC4400CW для работы в сплотке.....	28
Использование огней GE AC4400CW при работе в сплотке.....	29
Работа системы Alerter на GE AC4400CW.....	30
Восстановление клапана PCS на GE AC4400CW.....	31
Представленный подвижной состав и возможности взаимодействия.....	32
Управление с клавиатуры и других устройств.....	33
Управление камерой.....	38
Учётные записи Dovetail Live и TScom.....	39
Решение проблем и получение технической поддержки.....	40

Знакомство с Train Sim World: CSX Heavy Haul



Train Sim World®: CSX Heavy Haul - абсолютно новый симулятор с видом от первого лица, который позволит испытать на себе опыт управления мощными и тяжеловесными грузовыми поездами на одной из наиболее известных железных дорог Америки. Работающий на новом движке SimuGraph®, разработанном Dovetail Games, совместно с технологией Unreal Engine 4®, Train Sim World использует реальные данные и максимально точно передаёт характеристики, звуки и ощущения от управления поездами. Управляйте разнообразными тепловозами, выполняя различные задания: от маневровых работ на загруженной станции до преодоления крутых подъемов на тяжеловесных поездах. Симулятор подходит для игроков с любым опытом вождения поездов: здесь вы найдёте и обучающие задания для новичков, и продвинутые процедуры управления для профессионалов.

Добро пожаловать на Sand Patch Grade



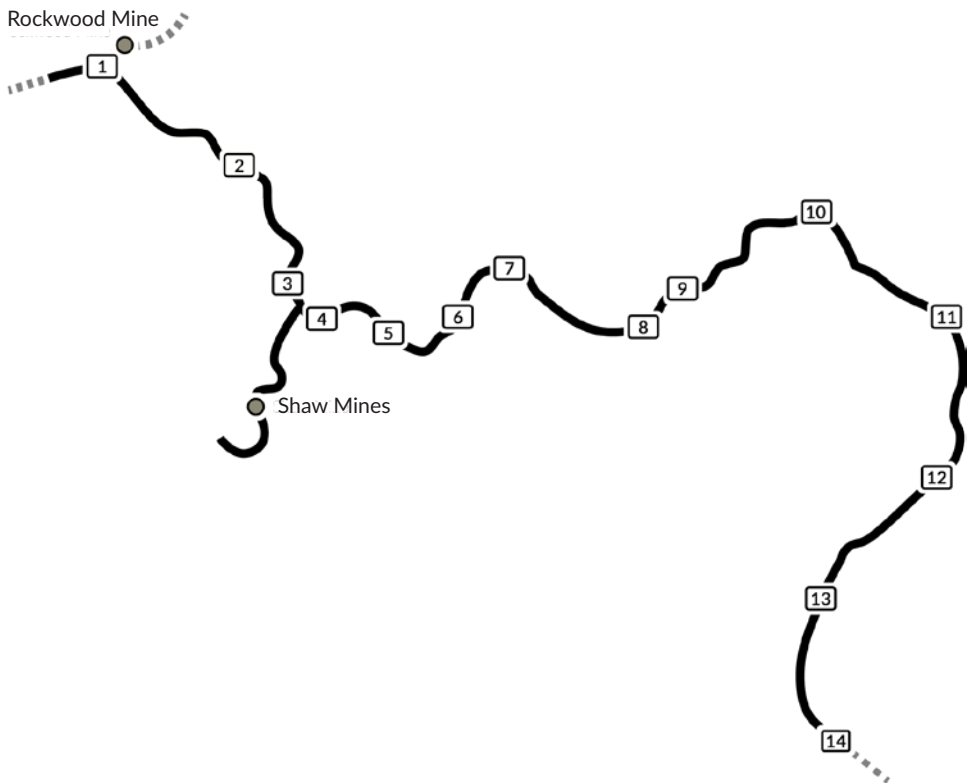
Маршрут Sand Patch Grade представляет собой важнейшую часть 21 000-мильной железнодорожной системы CSX. Начинаясь в Камберленде (Cumberland), штат Мэриленд, он поднимается с отметки 627 футов над уровнем моря на перевал Sand Patch (2 258 футов над уровнем моря), пересекает Аллеганские горы, а затем спускается на запад, к Роквуду (Rockwood), штат Пенсильвания (1 837 футов над уровнем моря). Чтобы пересечь Аллеганский хребет, уклон путей на восточном участке маршрута достигает до 1,94 процента неподалёку от городка Manila, затем поезда проходят через 4457-футовый тоннель Sand Patch.

Он стал известен во времена компании Baltimore & Ohio – первого американского железнодорожного перевозчика. Именно его силами, в начале 1870-х, был создан и запущен маршрут Sand Patch, ставший основным маршрутом на запад, до Питтсбурга, а затем и до американской железнодорожной столицы - Чикаго.

В наши дни Sand Patch Grade является частью отделения Keystone компании CSX. По маршруту осуществляются перевозки различных грузов, таких как уголь, кокс, минералы, зерно, сталь, нефть, автомобили и автозапчасти, и других промышленных товаров. Угольные составы местного формирования загружаются в Роквуде, на присоединении к отделению S&C, а также поступают с ответвления Salisbury. Кроме того, через Sand Patch Grade пролегает маршрут ежедневного пассажирского поезда Capitol Limited, следующего по маршруту Вашингтон (округ Колумбия) - Чикаго.

Cumberland, штат Мэриленд, расположенный в западной части Sand Patch Grade, является местом расположения большей части сортировочных путей, а также локомотивных депо и цехов CSX.

Карта и важнейшие места маршрута Sand Patch Grade



1	Rockwood	8	Roddy
2	Garrett	9	Glencoe
3	Salisbury Junction	10	Fairhope
4	Meyersdale	11	Hyndman
5	Keystone	12	Cooks Mills
6	Sand Patch	13	Ellerslie
7	Mance	14	Cumberland

Режимы игры

Обучение

В интерактивных учебных заданиях рассмотрены все навыки, которые необходимы машинисту: от маневровых работ и заправки локомотива, до погрузки угля и использования тормозов. Если вы новичок в Train Sim World - рекомендуем начать с учебных заданий.



Задания

В этом режиме вы найдёте различные задания для маршрута Sand Patch Grade, состоящие из отдельных последовательных задач. Используйте свои умения, работая на загруженной станции Cumberland, или проведите тяжеловесные поезда через перевал Sand Patch.



Поезда

Абсолютно новый режим игры предоставляет свободу выбора занятия на маршруте, работающем по расписанию круглые сутки. Вы всегда найдёте себе дело, будь то управление любым имеющимся поездом, или просто поездка в кабине машиниста. Устройтесь поудобнее и наслаждайтесь проходящими поездами, делайте снимки экрана, садитесь и сходите с поездов, следующих по маршруту. В то же время, вам предоставляется возможность взять всё в свои руки и управлять поездами самостоятельно.



Основные понятия

Длинный и короткий капоты

короткий капоты

Длинный капоты



На американских железных дорогах, термином «Длинный капот» (Long hood) обозначается длинная часть локомотива относительно кабины, которая обычно расположена сзади по ходу движения. «Коротким капотом» (Short hood) обозначается короткая часть, которая обычно расположена спереди по ходу движения. Их не называют «передний» и «задний» по той причине, что в некоторых случаях локомотив движется так, что длинный капот оказывается спереди. Очень важно правильно понимать это различие для правильного управления системами локомотивов.

Работа несколькими секциями / Работа со сплоткой

Работа в сплотке, или работа по системе многих единиц - это вид работы, при котором два или более локомотива соединены между собой и управляются с ведущего локомотива (расположенного в передней части поезда) одной бригадой. Локомотивы, работающие в несколько секций, могут находиться в одном конце поезда, могут быть распределены по всему составу или располагаться только в его передней и задней части.

В большинстве случаев, работа в несколько секций обеспечивает распределение нагрузки между несколькими локомотивами, что обеспечивает лучшие тяговые и тормозные характеристики всего поезда.

Знакомство с EMD GP38-2

Первое появление тепловоза, получившего прозвище «Geep», на североамериканских железных дорогах произошло в 1949, в классическом кузове знаменитого GP7. За следующие десятилетия Electro-Motive произвела более 20 версий уже ставшего знаменитым «Geep»; наиболее знаменитой и узнаваемой модификацией из этой серии стал GP38-2.

Эти 16-цилиндровые, 2000-сильные четырёхосные тепловозы с колёсной формулой В-В выпускались с 1972 по 1986. Всего было продано 2222 единицы GP38-2 более чем 60-ти различным покупателям. Как и в случае с SD40-2, производство GP38-2 было закончено еще в то время, когда CSX лишь зарождалась. Тем не менее, CSX стала основным эксплуатантом тепловозов этого типа, унаследовав парк GP38-2 от четырех предыдущих владельцев. Завоевавший уважение и универсальный GP38-2, в настоящее время является ключевым типом тепловозов современного парка CSX, и, более того, его срок службы постоянно продляется за счёт программ по восстановлению железнодорожного транспорта.



Запуск EMD GP38-2

1. Затяните штурвал **ручного тормоза**. Штурвал или рычаг ручного тормоза находится со стороны короткого капота локомотива.
2. Войдите в кабину и откройте электрический щиток.
3. Убедитесь, что главный выключатель и все автоматические выключатели включены (в положении ON) и закройте щиток.
4. Над щитком находится переключатель **Start/Run** (запуск/работа), переведите его в положение **Start** (запуск).
5. При необходимости, включите освещение моторного отсека, освещение площадки, свет в кабине (**Engine Room Light, Platform Lights, Cab Light**).
6. Убедитесь, что **реверсивная рукоятка и рукоятка тяги** находятся в нейтральном положении.
7. Выйдите на проход со стороны длинного капота и откройте **замок** створок моторного отсека (находится на правой створке), а затем и сами **створки моторного отсека**.
8. Поверните **переключатель запуска ВЛЕВО**, в положение «заливка» (**Prime**) и удерживайте в этом положении 5 секунд.
9. Отпустите переключатель запуска, и сразу же поверните его ВПРАВО, в положение «запуск» (**Start**) для подключения стартера.
10. Ждите окончания процесса запуска двигателя.
11. Закройте **створки моторного отсека** (обратите внимание, они закрываются в определённом порядке).
12. Вернитесь в кабину и переведите переключатель **Start/Run** в положение **Run** (работа).
13. Отключите **свет в моторном отсеке**, если включали его.
14. При необходимости, включите подсветку номеров (**Number Lights**).
15. Займите кресло машиниста.
16. В верхней правой части главной панели управления (слева от вас), расположено три переключателя: **Engine Run** (работа двигателя), **Field Generator** (генератор возбуждения) и **Control & Fuel Pump** (Управление и топливный насос). Переведите все три во включенное положение (вверх).
17. Включите буферные огни (**Ditch Lights**), подсветку приборов (**Gauge Lights**), установите переключатель фар (**Headlights**) в положение «ярко»

(bright).

18. Убедитесь, что **Запорный кран (Cut-Off Valve)** находится в положении **«Грузовой» (Freight)**.
19. Убедитесь, что **клапан MU-2A** установлен в положение **Lead or Dead** (ведущий или холодный).

В тормозной магистрали «холодного» локомотива отсутствует давление воздуха, поэтому необходимо её зарядить.

1. Оставив **реверсивную рукоятку** в нейтральном положении, установите **рукоятку тяги** в положение **«1»**. Вы должны услышать, как двигатель набирает обороты и увидеть, что красная стрелка на левом манометре (обозначающая давление в главном резервуаре) движется. Красная стрелка правого манометра также начнёт движение, показывая наполнение тормозных цилиндров на локомотиве. Ожидайте, пока давление в главном резервуаре достигнет 140 psi.
2. Убедитесь, что кран **независимого тормоза** находится в положении максимального торможения.
3. Отпустите **автоматические тормоза**. Белая стрелка на левом манометре (давление в уравнительном резервуаре) покажет рост; белая стрелка на правом манометре (давление в тормозной магистрали) также покажет рост давления вслед за левой. Тормоза будут готовы к работе, как только давление поднимется до 90 psi.
4. Верните **рукоятку тяги** обратно в положение **«0»**.
5. Выйдите на переднюю площадку локомотива и отпустите **ручной тормоз**.

Локомотив готов к работе - выберите направление движения, используя **реверсивную рукоятку**. Теперь вы можете отпустить **независимый тормоз**, добавить тяги и начать движение

Подготовка EMD GP38-2 для работы в сплотке

На ведущем локомотиве

Убедитесь, что локомотивы подготовлены к работе в соответствии с инструкцией по запуску GP38-2. Как только тепловоз будет запущен, вы сможете начать его подготовку к работе в сплотке.

После выполнения действий, приведённых в инструкции по запуску, локомотив готов к работе в качестве ведущего в сплотке, или единственного локомотива в составе.

Основные переключатели, на положение которые стоит обратить внимание при возврате локомотива из состояния ведомого в состояние ведущего, приведены ниже.

Следующие три переключателя определяют, будет ли работать управление тягой (рукоятка контроллера) на локомотиве:

Engine Run (Работа двигателя): ON (ВКЛ.)

Generator Field (Возбуждение генератора): ON (ВКЛ.)

Control & Fuel Pump (Управление и топливный насос): ON (ВКЛ.)

Положение следующих кранов определяет, как будут работать тормоза на поезде:

Brake Cut-off Valve (Запорный кран тормозов): FREIGHT (ГРУЗОВОЙ)

Кран MU-2A: LEAD OR TRAIL (ведущий или ведомый)

На ведомом локомотиве

При подготовке GP38-2 к работе в качестве ведомого локомотива, существует несколько вариантов его работы в составе:

Без тяги, без тормозов («холодное» состояние)

Используется для перемещения полностью отключенного, «холодного» локомотива. Для этого режима настройте локомотив следующим образом:

Engine Run (Работа двигателя): ON (ВКЛ.)

Generator Field (Возбуждение генератора): ON (ВКЛ.)

Control & Fuel Pump (Управление и топливный насос): ON (ВКЛ.)

Brake Cut-off Valve (Запорный кран тормозов): CUT-OUT (ОТКЛЮЧЕН)
Кран MU-2A: LEAD OR TRAIL (ведущий или ведомый)

Примечание: Если двигатель локомотива не запущен, положение этих трёх переключателей не имеет значения. Однако в случае, если двигатель запущен, но локомотив не должен участвовать в ведении поезда, эти переключатели необходимо оставить в положении ON (ВКЛ.). В таком случае, тепловоз будет игнорировать команды, поступающие от ведущего локомотива.

Без тяги, тормоза полностью рабочие

Engine Run (Работа двигателя): ON (ВКЛ.)
Generator Field (Возбуждение генератора): ON (ВКЛ.)
Control & Fuel Pump (Управление и топливный насос): ON (ВКЛ.)

Brake Cut-off Valve (Запорный кран тормозов): CUT-OUT (ОТКЛЮЧЕН)
Кран MU-2A: TRAIL 6 OR 26 (ведомый 6 или 26)

В таком состоянии, схема управления тягой данного локомотива будет управляться непосредственно с него самого. Он не будет реагировать на сигналы от ведущего локомотива. Это обозначает, что локомотив будет работать на холостом ходу, и не будет обеспечивать дополнительную силу тяги для поезда. Конфигурация тормозов обеспечивает отключение тормозной рукоятки данного локомотива. Его тормоза будут управляться с секции, на которой кран установлен в положение «Lead or Trail» (ведущий или ведомый). Это значит, что локомотив будет обеспечивать поезд дополнительной тормозной силой.

С тягой и полностью работающими тормозами

Engine Run (Работа двигателя): OFF (ОТКЛ.)
Generator Field (Возбуждение генератора): OFF (ОТКЛ.)
Control & Fuel Pump (Управление и топливный насос): OFF (ОТКЛ.)

Brake Cut-off Valve (Запорный кран тормозов): CUT-OUT (ОТКЛЮЧЕН)
Кран MU-2A: TRAIL 6 OR 26 (ведомый 6 или 26)

Настроив локомотив таким образом, мы отключаем его пульт управления, что позволяет принимать и выполнять сигналы управления тягой, поступающие с ведущего локомотива. Когда машинист ведущего локомотива изменяет положение рукоятки тяги, система управления ведомым локомотивом делает то же самое. Тормоза также управляются с ведущей секции.

Распределённая тяга

Ваш поезд может содержать локомотивы, которые не сцеплены друг с другом, например, один локомотив находится в передней части состава, а другой - в задней. Такая конфигурация требует несколько другой подготовки локомотивов. В таком случае, для передачи сигналов на задний локомотив используется радиоканал.

Например, если в голове поезда прицеплена сплотка из двух GP38-2, и такая же сплотка прицеплена в задней части, необходимо настроить их следующим образом:

Передняя сплотка

Ведущая секция: Настроена как ведущая, предохранитель (выключатель) радио включён

Ведомая секция: Настроена как ведомая

Задняя сплотка

Ведущая секция: Настроена как ведущая, предохранитель (выключатель) радио включён

Ведомая секция: Настроена как ведомая

В этой конфигурации, когда машинист изменяет тягу или режим работы тормозов, изменения на передней секции передней сплотки передаются непосредственно на заднюю секцию передней сплотки, с которой она соединена напрямую. В то же время, сигналы передаются по радиоканалу (не слышно для машиниста), на ведущий локомотив задней сплотки, который будет повторять все команды. Они будут автоматически дублироваться на задней секции задней сплотки через прямое соединение. Эта система имитирует действия машиниста ведомой сплотки, как если бы он повторял все действия машиниста ведущей.

Машинист такого состава имеет полный контроль над всеми четырьмя локомотивами, находясь в одном из них.

Использование огня EMD GP38-2 при работе в сплотке

На панели позади машиниста EMD GP38-2 находится 4-позиционный переключатель. Он позволяет настроить режим работы прожекторов на других локомотивах в составе.



Одиночный или промежуточный локомотив (Single Unit or Intermediate Unit)

При таком положении переключателя, локомотив не реагирует на сигналы управления прожектором, поступающие с других секций. Прожектор может быть при необходимости включен переключателями на панели управления машиниста.

Управляющая секция, сцеплена со стороны длинного капота (Controlling with Unit Coupled at Long Hood End)

Используйте это положение на «управляющем» локомотиве (обычно это ведущий локомотив), когда следующий локомотив в сплотке прицеплен со стороны длинного капота.

Управляющая секция, сцеплена со стороны короткого капота (Controlling with Unit Coupled at Short Hood End)

Используйте это положение на «управляющем» локомотиве (обычно это ведущий локомотив), когда следующий локомотив в сплотке прицеплен со стороны короткого капота.

Управляется из другого локомотива, прицепленного с любой стороны (Controller from Another Unit Coupled at Either End)

В этом режиме, тепловоз будет принимать команды с «управляющего» локомотива.

Когда управление огнями настроено правильно, машинист может использовать переключатели управления огнями на пульте управления

ведущего локомотива для их переключения на всей сплотке.

Пример

Ведомая секция 2
Управляется из
другого локомотива,
прицепленного с любой
стороны

Ведомая секция 1
Одиночный или
промежуточный

Ведущая секция
Управляющая секция,
сцеплена со стороны
длинного капота



В этом примере, переключатели установлены как показано на данном изображении с тремя локомотивами.

После их установки, машинист может управлять огнями из ведущего локомотива. Передний прожектор будет работать так, как обычно. Но если машинист задействует задний прожектор, то он дистанционно включится на втором ведомом локомотиве.

Знакомство с EMD SD40-2

3000-сильный шестиосный тепловоз SD40-2 с колесной формулой C-C является представителем серии "Dash 2" Electro-Motive, первый раз он был представлен публике в 1972 году. К 1986 году компания Electro-Motive выпустила 4000 единиц SD40-2, сделав этот локомотив одним из самых успешных за всю историю.

Снабжённые двухтактными дизелями EMD 645-й серии, они отлично подходили для любого вида работы - от магистральных контейнерных перевозок до неспешной работы с тяжеловесными угольными составами. SD40-2 использовались более чем на 30 железных дорогах, включая таких гигантов как Burlington Northern, Union Pacific и CP Rail. Во времена производства SD40-2, компании CSX её даже не существовало, но её предшественники были активными покупателями этих тепловозов. Таким образом, после создания CSX в 1986 и приобретения ей половины Conrail в 1999, CSX стала владельцем более 300 единиц SD40-2. И в наши дни EMD SD40-2 остаётся основной рабочей лошадкой на всей сети CSX (и особенно - на Sand Patch Grade), перевозя все виды грузов от тяжеловесных составов до приоритетных поездов-автовозов.



Запуск EMD SD40-2

1. Затяните штурвал **ручного тормоза**. Штурвал или рычаг ручного тормоза находится со стороны короткого капота локомотива
2. Войдите в кабину и откройте электрический щиток
3. Убедитесь, что главный выключатель и все автоматические выключатели включены (в положении ON) и закройте щиток
4. Над щитком находится переключатель **Start/Run** (запуск/работа), переведите его в положение **Start** (запуск)
5. При необходимости, включите освещение моторного отсека, освещение площадки, свет в кабине (**Engine Room Light, Platform Lights, Cab Light**)
6. Убедитесь, что **реверсивная рукоятка и рукоятка тяги** находятся в нейтральном положении
7. Выйдите на проход со стороны длинного капота и откройте **замок** створок моторного отсека (находится на правой створке), а затем и сами **створки моторного отсека**
8. Поверните **переключатель запуска ВЛЕВО**, в положение «заливка» (**Prime**) и удерживайте в этом положении 5 секунд
9. Отпустите **переключатель запуска**, и сразу же поверните его **ВПРАВО**, в положение «запуск» (**Start**) для подключения стартера.
10. Ждите окончания процесса запуска двигателя
11. Закройте **створки моторного отсека** (обратите внимание, они закрываются в определённом порядке).
12. Вернитесь в кабину и переведите переключатель **Start/Run** в положение **Run** (работа)
13. Отключите **свет в моторном отсеке**, если включали его
14. При необходимости, включите подсветку номеров (**Number Lights**)
15. Займите кресло машиниста
16. В верхней правой части главной панели управления (слева от вас), расположено три переключателя: **Engine Run** (работа двигателя), **Field Generator** (генератор возбуждения) и **Control & Fuel Pump** (Управление и топливный насос). Переведите все три во включенное положение (вверх)
17. Включите буферные огни (**Ditch Lights**), подсветку приборов (**Gauge Lights**), установите переключатель фар (**Headlights**) в положение «ярко»

(bright).

18. Убедитесь, что **Запорный кран (Cut-Off Valve)** находится в положении **«Грузовой» (Freight)**.
19. Убедитесь, что **клапан MU-2A** установлен в положение **Lead or Dead** (ведущий или холодный).

В тормозной магистрали «холодного» локомотива отсутствует давление воздуха, поэтому необходимо её зарядить.

1. Оставив **реверсивную рукоятку** в нейтральном положении, установите **рукоятку тяги** в положение **«1»**. Вы должны услышать, как двигатель набирает обороты и увидеть, что красная стрелка на левом манометре (обозначающая давление в главном резервуаре) движется. Красная стрелка правого манометра также начнёт движение, показывая наполнение тормозных цилиндров на локомотиве. Ожидайте, пока давление в главном резервуаре достигнет 140 psi.
2. Убедитесь, что кран **независимого тормоза** находится в положении максимального торможения.
3. Отпустите **автоматические тормоза**. Белая стрелка на левом манометре (давление в уравнительном резервуаре) покажет рост; белая стрелка на правом манометре (давление в тормозной магистрали) также покажет рост давления вслед за левой. Тормоза будут готовы к работе, как только давление поднимется до 90 psi.
4. Верните **рукоятку тяги** обратно в положение **«0»**.
5. Выйдите на переднюю площадку локомотива и отпустите **ручной тормоз**.

Локомотив готов к работе - выберите направление движения, используя **реверсивную рукоятку**. Теперь вы можете отпустить **независимый тормоз**, добавить тяги и начать движение.

Подготовка EMD SD40-2 для работы в сплотке

На ведущем локомотиве

Убедитесь, что локомотивы подготовлены к работе в соответствии с инструкцией по запуску SD40-2. Как только тепловоз будет запущен, вы сможете начать его подготовку к работе в сплотке.

После выполнения действий, приведённых в инструкции по запуску, локомотив готов к работе в качестве ведущего в сплотке, или единственного локомотива в составе.

Основные переключатели, на положение которые стоит обратить внимание при возврате локомотива из состояния ведомого в состояние ведущего, приведены ниже.

Следующие три переключателя определяют, будет ли работать управление тягой (рукоятка контроллера) на локомотиве:

Engine Run (Работа двигателя): ON (ВКЛ.)

Generator Field (Возбуждение генератора): ON (ВКЛ.)

Control & Fuel Pump (Управление и топливный насос): ON (ВКЛ.)

Положение следующих кранов определяет, как будут работать тормоза на поезде:

Brake Cut-off Valve (Запорный кран тормозов): FREIGHT (ГРУЗОВОЙ)

Кран MU-2A: LEAD OR TRAIL (ведущий или ведомый)

На ведомом локомотиве

При подготовке SD40-2 к работе в качестве ведомого локомотива, существует несколько вариантов его работы в составе:

Без тяги, без тормозов («холодное» состояние)

Используется для перемещения полностью отключенного, «холодного» локомотива. Для этого режима настройте локомотив следующим образом:

Engine Run (Работа двигателя): ON (ВКЛ.)

Generator Field (Возбуждение генератора): ON (ВКЛ.)

Control & Fuel Pump (Управление и топливный насос): ON (ВКЛ.)

Brake Cut-off Valve (Запорный кран тормозов): CUT-OUT (ОТКЛЮЧЕН)

Кран MU-2A: LEAD OR TRAIL (ведущий или ведомый)

***Примечание:** Если двигатель локомотива не запущен, положение этих трёх переключателей не имеет значения. Однако в случае, если двигатель запущен, но локомотив не должен участвовать в ведении поезда, эти переключатели необходимо оставить в положении ON (ВКЛ.). В таком случае, тепловоз будет игнорировать команды, поступающие от ведущего локомотива.*

Без тяги, тормоза полностью рабочие

Engine Run (Работа двигателя): ON (ВКЛ.)

Generator Field (Возбуждение генератора): ON (ВКЛ.)

Control & Fuel Pump (Управление и топливный насос): ON (ВКЛ.)

Brake Cut-off Valve (Запорный кран тормозов): CUT-OUT (ОТКЛЮЧЕН)

Кран MU-2A: TRAIL 6 OR 26 (ведомый 6 или 26)

В таком состоянии, схема управления тягой данного локомотива будет управляться непосредственно с него самого. Он не будет реагировать на сигналы от ведущего локомотива. Это обозначает, что локомотив будет работать на холостом ходу, и не будет обеспечивать дополнительную силу тяги для поезда. Конфигурация тормозов обеспечивает отключение тормозной рукоятки данного локомотива. Его тормоза будут управляться с секции, на которой кран установлен в положение «Lead or Trail» (ведущий или ведомый). Это значит, что локомотив будет обеспечивать поезд дополнительной тормозной силой.

С тягой и полностью работающими тормозами

Engine Run (Работа двигателя): OFF (ОТКЛ.)

Generator Field (Возбуждение генератора): OFF (ОТКЛ.)

Control & Fuel Pump (Управление и топливный насос): OFF (ОТКЛ.)

Brake Cut-off Valve (Запорный кран тормозов): CUT-OUT (ОТКЛЮЧЕН)

Кран MU-2A: TRAIL 6 OR 26 (ведомый 6 или 26)

Настроив локомотив таким образом, мы отключаем его пульт управления, что позволяет принимать и выполнять сигналы управления тягой, поступающие с ведущего локомотива. Когда машинист ведущего локомотива изменяет положение рукоятки тяги, система управления ведомым локомотивом делает то же самое. Тормоза также управляются с ведущей секции.

Распределённая тяга

Ваш поезд может содержать локомотивы, которые не сцеплены друг с другом, например, один локомотив находится в передней части состава, а другой - в задней. Такая конфигурация требует несколько другой подготовки локомотивов. В таком случае, для передачи сигналов на задний локомотив используется радиоканал.

Например, если в голове поезда прицеплена сплотка из двух SD40-2, и такая же сплотка прицеплена в задней части, необходимо настроить их следующим образом:

Передняя сплотка

Ведущая секция: Настроена как ведущая, предохранитель(выключатель) радио включён
Ведомая секция: Настроена как ведомая

Задняя сплотка

Ведущая секция: Настроена как ведущая, предохранитель(выключатель) радио включён
Ведомая секция: Настроена как ведомая

В этой конфигурации, когда машинист изменяет тягу или режим работы тормозов, изменения на передней секции передней сплотки передаются непосредственно на заднюю секцию передней сплотки, с которой она соединена напрямую. В то же время, сигналы передаются по радиоканалу (не слышно для машиниста), на ведущий локомотив задней сплотки, который будет повторять все команды. Они будут автоматически дублироваться на задней секции задней сплотки через прямое соединение. Эта система имитирует действия машиниста ведомой сплотки, как если бы он повторял все действия машиниста ведущей.

Машинист такого состава имеет полный контроль над всеми четырьмя локомотивами, находясь в одном из них.

Использование огней EMD SD40-2 при работе в сплотке

На панели позади машиниста EMD SD40-2 находится 4-позиционный переключатель. Он позволяет настроить режим работы прожекторов на других локомотивах в составе.



Одиночный или промежуточный локомотив (Single Unit or Intermediate Unit)

При таком положении переключателя, локомотив не реагирует на сигналы управления прожектором, поступающие с других секций. Прожектор может быть при необходимости включен переключателями на панели управления машиниста.

Управляющая секция, сцеплена со стороны длинного капота (Controlling with Unit Coupled at Long Hood End)

Используйте это положение на «управляющем» локомотиве (обычно это ведущий локомотив), когда следующий локомотив в сплотке прицеплен со стороны длинного капота.

Управляющая секция, сцеплена со стороны короткого капота (Controlling with Unit Coupled at Short Hood End)

Используйте это положение на «управляющем» локомотиве (обычно это ведущий локомотив), когда следующий локомотив в сплотке прицеплен со стороны короткого капота.

Управляется из другого локомотива, прицепленного с любой стороны (Controller from Another Unit Coupled at Either End)

В этом режиме, тепловоз будет принимать команды с «управляющего» локомотива.

Когда управление огнями настроено правильно, машинист может использовать переключатели управления огнями на пульте управления ведущего локомотива для их переключения на всей сплотке.

Пример

Ведомая секция 2
Управляется из
другого локомотива,
прицепленного с любой
стороны

Ведомая секция 1
Одиночный или
промежуточный

Ведущая секция
Управляющая секция,
сцеплена со стороны
длинного капота



В этом примере, переключатели установлены как показано на данном изображении с тремя локомотивами.

После их установки, машинист может управлять огнями из ведущего локомотива. Передний прожектор будет работать так, как обычно. Но если машинист задействует задний прожектор, то он дистанционно включится на втором ведомом локомотиве.

Работа системы Alerter на EMD SD40-2 и EMD GP38-2

Alerter - это простейшая система проверки бдительности, которая требует периодической реакции машиниста чтобы удостовериться, что он в состоянии управлять поездом. Если машинист не отреагирует на проверку вовремя - система автоматически сбросит тягу, применит тормоза и остановит поезд.

По умолчанию, в Train Sim World: CSX Heavy Haul, система Alerter отключена. Для её включения, нажмите **CTRL + NUMPAD ENTER** на клавиатуре или откройте дверцу электрического щитка и включите автоматический выключатель «Warning Devices» (устройства безопасности).



Когда система включена, и поезд движется быстрее 5 миль/ч, начинается отсчёт промежутка времени в 65 секунд (это никак не отображается на приборной панели). Как только это время истечёт, в кабине раздастся звуковой сигнал и загорится световой индикатор. На HUD также загорится обозначение проверки бдительности.

Как только это произойдёт, у машиниста будет 5 секунд на реагирование, после чего поезд будет автоматически остановлен.

Для подтверждения сигнала, нажмите кнопку «Acknowledge» (подтверждение) на пульте управления, **Q** на клавиатуре или кнопку **B** на контроллере Xbox. Но при любом взаимодействии машиниста с рукоятками тяги, тормозов, реверсивной рукояткой, сигналом и т.д., таймер сбрасывается, поэтому машинист может долгое время не сталкиваться с проверкой бдительности.

Если вы не успеете отреагировать на проверку, сработают тормоза и поезд будет остановлен. В таком случае, вы должны дождаться полной остановки поезда, а после этого выполнить процедуру восстановления клапана PSC (рассмотрена далее). Процедура восстановления на GP38-2 схожа, за исключением немного отличающегося индикатора Alerter, совмещённого с другими приборами.



Восстановление клапана PCS на EMD SD40-2 и EMD GP38-2

В случае, если пневматический контрольный клапан (Pneumatic Control Switch, PCS) открыт, тормоза поезда нельзя отпустить, а контроллер машиниста отключен от схемы. Для продолжения поездки необходимо восстановить клапан PCS.

Вы можете узнать о срабатывании клапана по горящей сигнальной лампе PCS OPEN.



Как только поезд остановится, выполните следующие действия:

Если сигнал проверки до сих пор звучит, подтвердите его (нажав Q на клавиатуре или B на контроллере).

1. Установите **рукоятку тяги** в положение «**холостой ход**» (IDLE)
2. Установите **реверсивную рукоятку** в «**нейтральное**» положение
3. Переведите **независимый тормоз** в режим «**полное служебное**» торможение
4. Переведите **автоматические тормоза** в режим «**экстренное**» торможение
5. **Выждите 60 секунд**
6. Отпустите **автоматические тормоза** и ожидайте, пока давление в уравнительном резервуаре (ER) и тормозной магистрали (BP) не достигнет 90 psi

Пока происходит отпуск **автоматических тормозов**, установите **рукоятку тяги** в **первое положение**, чтобы компрессор начал зарядку главного резервуара воздухом.

Как только давление в уравнительном резервуаре и тормозной магистрали достигнет 90 psi, а давление в главном резервуаре - 140 psi, верните **рукоятку тяги** в положение **холостого хода (Idle)**.

После этого можно отпустить независимый тормоз, установить реверсивную рукоятку в нужное положение и добавить тяги.

Знакомство с GE AC4400CW

Идеалом современного американского грузового тепловоза в наши дни является мощность 4000 и более л.с., асинхронные двигатели, и шестиосная база. И все эти характеристики сочетаются в выпущенной в 1993 году серии General Electric AC4400CW.

Построенные на заводах General Electric в Эри (Пенсильвания) и снабженные 16-цилиндровыми 4-тактными дизелями GE серии FDL, 4400-сильные AC4400CW быстро стали эффективными рабочими лошадками по всей стране. К 2004 году было выпущено более чем 2500 секций. CSX находится в списке крупнейших эксплуатантов AC4400CW, имея в своём парке более чем 600 таких локомотивов по всей своей сети. Работающие с любыми типами поездов, эти крупные тепловозы General Electric, каждый весом более 400 000 фунтов (~181 тонна), регулярно можно увидеть с грузовыми составами, идущими через Аллеганские горы по знаменитому Sand Patch Grade.



Запуск GE AC4400CW

1. Убедитесь, что **ручные тормоза** затянуты (в левой части длинного капота локомотива)
2. Войдите в кабину и переведите переключатель **Start/Run** в положение **Start (запуск)**
3. Нажмите кнопку **Engine Start** (запуск двигателя) и ждите окончания процесса запуска двигателя
4. Переведите переключатель **Start/Run** в положение **Run (работа)**
5. Включите подсветку передних номеров (**Front Number Lights**)
6. Займите кресло машиниста
7. Нажмите **стрелку влево** на клавиатуре **один раз**, чтобы переместить взгляд на **главный дисплей машиниста (IFD)**.
8. Нажмите «1» на клавиатуре под IFD, чтобы перейти на страницу Air Brake Setup (настройка автоматических тормозов)
9. Проверьте следующие настройки:

Feed Valve: 90psi (для регулировки используйте F1/F2 на клавиатуре IFD)

Auto Brake: Cut in (используйте F3 на клавиатуре IFD для изменения)

Independent Brake: Lead (используйте F4 на клавиатуре IFD для изменения)

10. Если вы сделали какие либо изменения, подтвердите их нажатием F6 на клавиатуре IFD
11. Нажмите F8 на клавиатуре IFD, чтобы покинуть экран настроек Air Brake Setup
12. Нажмите **стрелку влево** на клавиатуре **два раза**, чтобы посмотреть на панель переключателей, расположенную слева от ног машиниста
13. Переведите в положение ON (ВКЛ.) три следующие выключателя: **Engine Run** (работа двигателя), **Gen Field** (возбуждение генератора), **Control** (управление)
14. Включите **подсветку приборов (Gauge Lights)**

15. Нажмите **стрелку направо на клавиатуре три раза**, чтобы вернуться к обычному виду с места машиниста
16. Убедитесь по IFD машиниста, что давление в главном резервуаре составляет 140psi
17. Убедитесь, что **независимый тормоз** полностью применён
18. Отпустите **автоматические тормоза** и ожидайте, пока давление в уравнительном резервуаре (ER) и тормозной магистрали (BP) не достигнет 90 psi.
19. Убедитесь, что давление в тормозных цилиндрах (BC) составляет как минимум 50psi. Если оно ниже, то положение рукоятки **автоматических тормозов** выбрано неверно.
20. Вернитесь на длинный капот локомотива и отпустите **ручной тормоз**
21. Вернитесь в кабину, и переведите переключатель **Headlights**(фары) в положение **Bright Aux**

Локомотив готов к работе - выберите направление движения, используя **реверсивную рукоятку**. Теперь вы можете отпустить **независимый тормоз**, добавить тяги и начать движение.

Подготовка GE AC4400CW для работы в сплотке

Подготовка GE AC4400CW производится по тому же принципу, как EMD SD40-2 и EMD GP38-2.

Для настройки тормозов, нажмите «1» на клавиатуре под IFD, чтобы перейти на страницу Air Brake Setup (настройка автоматических тормозов) Внесите необходимые изменения и нажмите F6 на IFD для сохранения настроек.

Переключатели Engine Run, Gen Field и Control выполняют те же функции, что и на EMD SD40-2, поэтому должны быть установлены таким же образом, как указано в разделе по подготовке SD40-2.

Использование огней GE AC4400CW при работе в сплотке

Управление огнями GE AC4400CW немного отличается от EMD SD40-2 и EMD GP38-2. На этом тепловозе установлен пятипозиционный переключатель, расположенный на стене позади сидения машиниста.



Если ваша секция - ведущая, используйте следующие настройки

Short Hood Lead (Короткий капот - ведущий)

В том случае, если короткий капот локомотива направлен на секцию, огнями которой она должна управлять.

Long Hood Lead (Длинный капот - ведущий)

В том случае, если длинный капот локомотива направлен на секцию, огнями которой она должна управлять.

Если ваша секция - ведомая, используйте следующие настройки

Short Hood Trail (Короткий капот - ведомый)

В том случае, если короткий капот локомотива направлен на секцию, огнями которой она должна управлять.

Long Hood Trail (Длинный капот - ведомый)

В том случае, если длинный капот локомотива направлен на секцию, огнями которой она должна управлять.

Во всех остальных случаях, например, когда локомотив один или расположен в середине сплотки, используйте режим «Single or Middle unit».

Если заменить тепловозы из примера с EMD SD40-2 и EMD GP38-2 на GE AC4400CW, их режимы должны быть установлены следующим образом.

Ведущая секция: Short Hood Lead

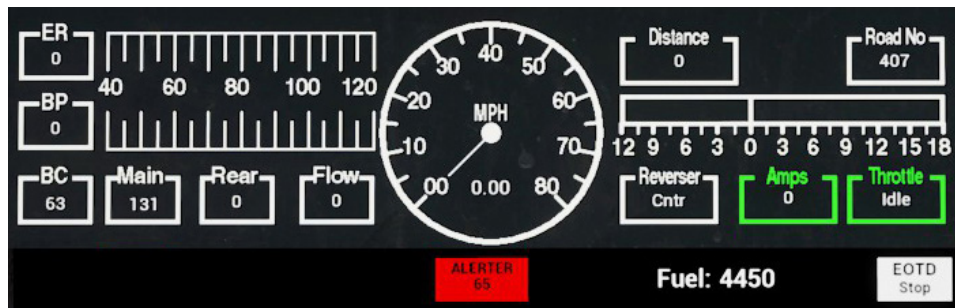
Ведомая секция #1: Single or Middle Unit

Ведомая секция #2: Short Hood Trail

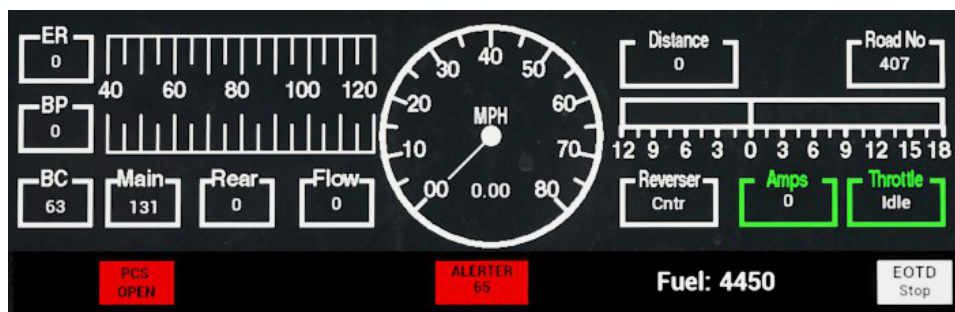
Работа системы Alerter на GE AC4400CW

На GE AC4400CW нет возможности активировать Alerter из кабины машиниста. По умолчанию он отключен. Для включения или отключения системы используйте сочетание **CTRL + NUMPAD ENTER** на клавиатуре

После включения системы, на дисплее машиниста появится дополнительный индикатор:



Индикатор «ALERter 65». 65 - это время в секундах, которое отображается всегда, когда локомотив движется быстрее 5 миль/ч. Когда локомотив движется быстрее этой скорости, время начинает уменьшаться, и как только остаётся 5 секунд - раздаётся звуковой сигнал, который машинист должен подтвердить нажатием кнопки Acknowledge на пульте (или клавиши Q на клавиатуре, кнопки B на контроллере Xbox), пока счётчик не достигнет нуля.

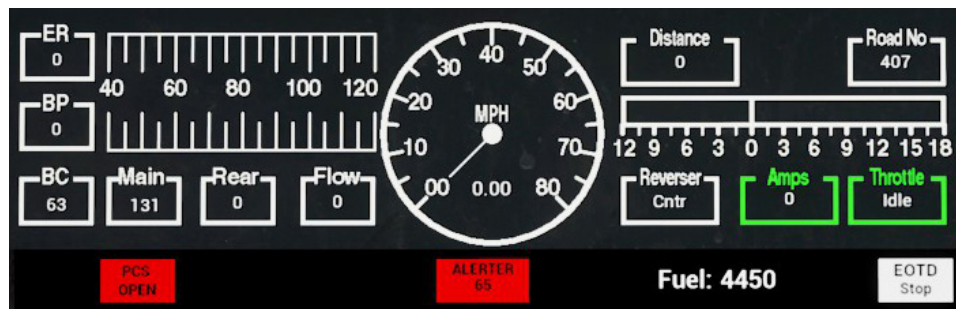


При срабатывании экстренного торможения, загорается лампа «PCS OPEN». Она обозначает, что поезд должен быть остановлен и выполнена операция восстановления клапана PCS. Этот процесс описан в следующем разделе.

Восстановление клапана PCS на GE AC4400CW

В случае, если пневматический контрольный клапан (Pneumatic Control Switch, PCS) открыт, тормоза поезда нельзя отпустить, а контроллер машиниста отключается от схемы. Для продолжения поездки необходимо восстановить клапан PCS.

Машинист может определить срабатывание клапана по загоревшейся лампе PCS OPEN на дисплее машиниста:



Как только поезд остановится, выполните следующие действия:

Если сигнал проверки до сих пор звучит, подтвердите его (нажав Q на клавиатуре или B на вашем контроллере).

1. Установите **рукоятку тяги** в положение «**холостой ход**» (IDLE)
2. Установите **реверсивную рукоятку** в «**нейтральное**» положение
3. Переведите **независимый тормоз** в режим «**полное служебное**» торможение
4. Переведите **автоматические тормоза** в режим «**экстренное**» торможение
5. **Выждите 60 секунд**
6. Отпустите **автоматические тормоза** и ожидайте, пока давление в уравнительном резервуаре (ER) и тормозной магистрали (BP) не достигнет 90 psi

Важное замечание Компрессор тепловоза AC4400CW управляется бортовым компьютером и включается автоматически для поддержания давления в главном резервуаре, в отличие от более старых EMD SD40-2 и EMD GP38-2.

Как только давление в уравнительном резервуаре и тормозной магистрали достигнет 90 psi, а давление в главном резервуаре - 140 psi, верните рукоятку тяги в положение холостого хода (Idle). После этого можно отпустить **независимый тормоз**, установить **реверсивную рукоятку** в нужное положение и добавить **тяги**.

Представленный подвижной состав и возможности взаимодействия

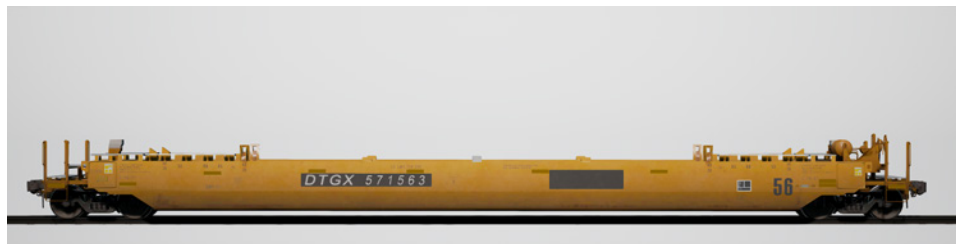
Sand Patch Grade является важнейшей транспортной артерией, перевозящей миллионы тонн груза ежегодно, поэтому в Train Sim World: CSX Heavy Haul представлены шесть видов типичных для маршрута грузовых вагонов, наиболее широко показывающих разнообразие перевозимых грузов.

Угольный полувагон BethGon II®



На протяжении всей истории существования, Sand Patch Grade был знаменит своими угольными шахтами, поэтому вагоны для перевозки угля - один из символов маршрута. В 1986 году, компанией Johnstown America (сейчас - FreightCar America) была выпущена новая модель алюминиевого полувагона BethGon, которая оказалось настолько успешной, что стала «стандартом» для большинства железных дорог Северной Америки. В 2001 году была представлена модернизированная версия BethGon II, и до 2006 года было выпущено более 100 000 таких вагонов с алюминиевым кузовом. Компания CSX владеет огромным парком угольных хопперов грузоподъемностью до 286 000 фунтов.

53-футовая контейнерная платформа Husky Stack®



Пожалуй, ничто не является более типичным и впечатляющим для современных железных дорог Америки, чем двухъярусные контейнерные поезда, часто более мили в длину. Впервые такие платформы были представлены в конце 1970-х. Со временем их длина и грузоподъемность

увеличивались, было построено множество различных модификаций. 53-футовые платформы Husky Stack, выпускаемые Greenbrier Companies, способны перевозить контейнеры длиной от 20 до 53 футов, при этом допускается установка контейнеров от 40 до 53 футов вторым уровнем.

89-футовый двухуровневый вагон-автовоз



Начиная с 1960-х, вагоны-автовозы помогли железным дорогам вернуть себе львиную часть доли перевозок новых автомобилей, и эти массивные вагоны стали еще одним символом американских железных дорог. Изначально эти вагоны выпускались в открытом варианте, но позже были модернизированы для защиты груза. Кроме того, различные заводы выпускали как двух, так и трёхуровневые варианты таких вагонов. Двухуровневые автовозы CSX производились заводом TrinityRail, и вы также можете встретить их на маршруте Sand Patch Grade.

Крытый хоппер на 5201 кубический фут



Крытые хопперы впервые появились в США в начале 1930-х годов и стали одной из главных рабочих лошадок на железных дорогах. В настоящее время, крытые хопперы различных конфигураций и размеров используются для перевозок песка, цемента, углекислого калия, зерна, кукурузы и многих других сыпучих грузов. Разработанный TrinityRail, крытый хоппер ёмкостью 5201 куб. футов является универсальным вагоном, но особенно хорошо подходит для перевозки сельскохозяйственной продукции и сухих химикатов.

Цистерна на 30 500 галлонов



Как и хопперы для сыпучих грузов, цистерны представляют собой основной тип вагонов для перевозки различных жидкостей. Цистерны различных модификаций способны перевозить самые разные грузы - от сырой нефти и химикатов до пищевых продуктов. Вагоны-цистерны производства Greenbrier Companies имеют ёмкость 30500 галлонов и предназначены для перевозки грузов общего назначения, например, этанола.

50-футовый крытый вагон Plate C



В течение первого столетия существования американских железных дорог, крытые вагоны были «средством на любой случай». Они перевозили любые грузы, начиная от небольших посылок и заканчивая пиломатериалами, зерном и машинами. Специализированные вагоны начали вытеснять их начиная с 60-х годов, но и в наши дни крытые вагоны встречаются повсеместно и являются неотъемлемой частью вагонного парка железных дорог. Начиная с 19 века, они прошли путь от небольших деревянных коробок на колёсах до 86-футовых гигантов. Среди наиболее популярных вагонов этого типа оказался и 50-футовый вагон типа «Plate C», который производится различными заводами с начала 1970-х, и входит в комплект маршрута Sand Patch в окраске компании CSX.

Управление с клавиатуры и других устройств

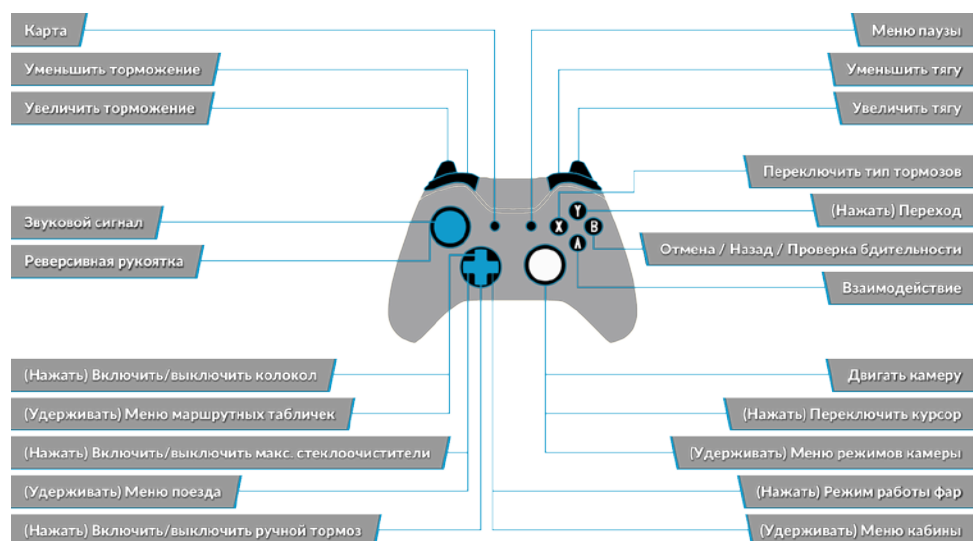
Устройства ввода, такие, как контроллер или клавиатура, имеют различный функционал в зависимости от режима игры.

Режим	Примечания
От первого лица	Этот режим активен, когда ходите по игровому миру с видом от первого лица.
Управление тепловозом	Этот режим активен, когда вы находитесь в кресле машиниста тепловоза.
Внешняя камера	Когда вы управляете локомотивом, и решили переключиться в режим внешней камеры, система переходит в этот режим.

Контроллер - Режим «от первого лица»



Контроллер - Режим управления тепловозом



Клавиатура - Режим «от первого лица»

W/A/S/D	Идти вперёд, назад, шаг влево и вправо
C	Присесть на корточки
E	Взаимодействие с лестницами, трапами и т.д.
L	Включить фонарик/факел
Shift	Бежать
Движение мыши	Повернуться, смотреть вверх/вниз
Клик левой клавишей мыши (ЛКМ)	Взаимодействие

Клавиатура - Управление тепловозом

W/S	Установить реверсивную рукоятку «Вперёд», «Назад»
A/D	Увеличить или уменьшить тягу.
Q	Сброс проверки бдительности, Alerter`a
; / '	Отпустить / Применить автоматический тормоз
[/]	Отпустить / Применить независимый тормоз
< / >	Отпустить / Применить динамический тормоз
H	Переключение режима передних фар
Shift-H	Переключение режима задних фар
X	Включить/выключить подачу песка под переднюю ось
V	Увеличить скорость стеклоочистителей
Shift-V	Уменьшить скорость стеклоочистителей
Space	Звуковой сигнал
B	Включить/выключить колокол
K	Включить/выключить подсвет лестниц/площадки
I	Включить/выключить подсветку приборов.
E	Встать с кресла
J	Мигающие буферные огни
ESC / P	Пауза

Управление камерой при ведении поезда

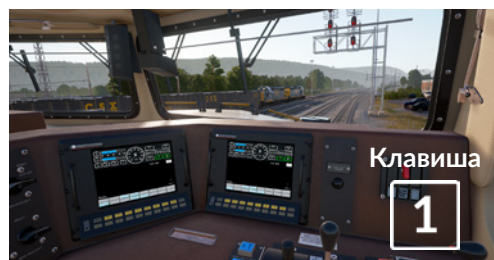
1	Вид из кабины
2	Внешняя передняя следящая камера
3	Внешняя задняя следящая камера
8	Свободная камера

Клавиатура - Внешняя следящая и свободная камера

Клавиши со стрелками	Двигать камеру
Shift	Ускоренное перемещение камеры
Ctrl-F12	Сделать снимок экрана

Управление и режимы камеры

Train Sim World: В CSX Heavy Haul имеется возможность использовать несколько видов, далее приведены некоторые примеры:

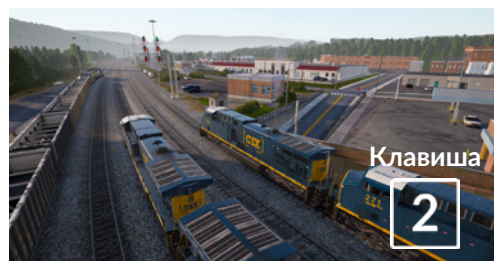


Клавиша

1

Вид от первого лица или из кабины

Используется при управлении локомотивом, переводе стрелок, использовании элементов управления в кабине.

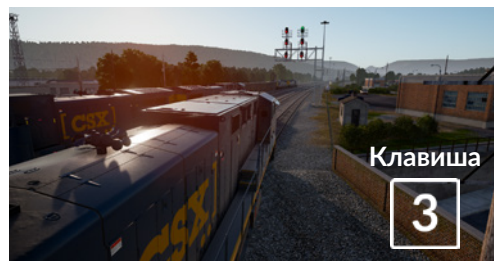


Клавиша

2

Внешняя камера

То же самое, что и внешняя камера в Train Simulator 2017. Камера фокусируется на выбранном вагоне и может вращаться вокруг него. Используйте [CTRL] и стрелки влево/вправо для переключения между вагонами, или снова нажмите [2] для переключения на переднюю или заднюю часть состава.

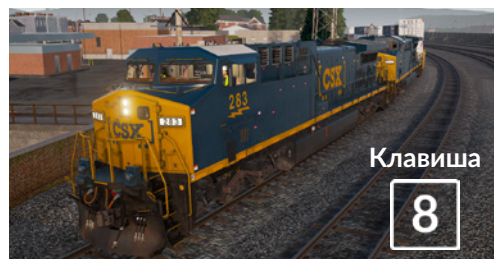


Клавиша

3

Внешняя плавающая камера

Новый вид, в котором вы можете свободно перемещаться во всех направлениях. Может использоваться для операций сцепки/расцепки и перевода стрелок. Повторное нажатие переносит камеру в заднюю часть состава. Камера перемещается при помощи кнопок со стрелками.



Клавиша

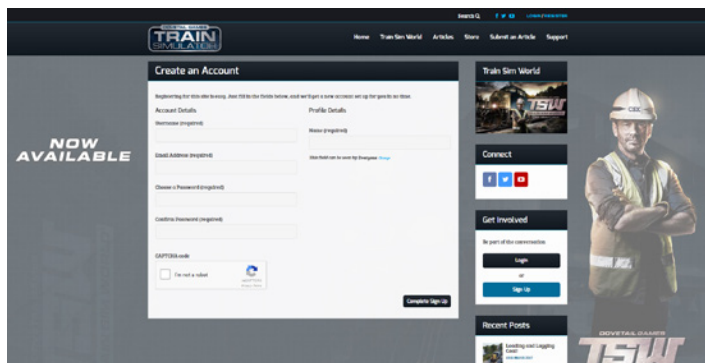
8

Свободная камера

Свободно перемещаемая камера. Может пригодиться при поиске правильного пути на крупных станциях, переводе стрелок, а также для подбора удачных ракурсов для скриншотов.

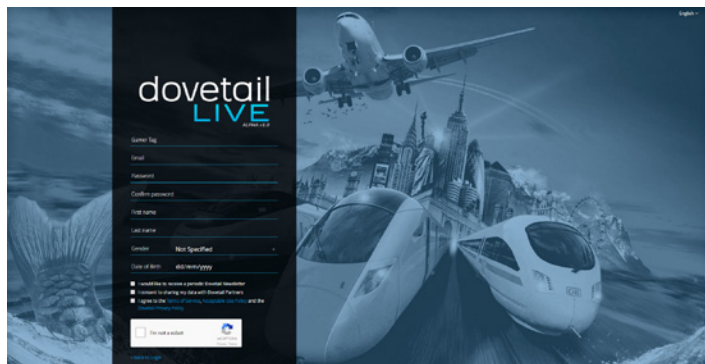
Учётные записи Dovetail Live и TScorn

Train-simulator.com это лучшее место, где вы можете найти всё, что связано с Train Simulator, включая последние новости, интервью и конкурсы. В нашем растущем и активно сообществе энтузиастов железных дорог состоят как опытные ветераны-железнодорожники со всего мира, так и новички, делающие свои первые шаги в мир поездов. Так что, если вы еще этого не сделали, почему бы не присоединиться к нашему сообществу? Мы всегда будем рады видеть Вас! <http://train-simulator.com/register/>



Dovetail Live - это онлайн-сервис, который позволяет игрокам взаимодействовать с продуктами Dovetail, а также друг с другом в обстановке, специально созданной для любителей железнодорожных развлечений. Dovetail Live стремится стать центром притяжения любителей Train Sim World®, способным разнообразить опыт игроков всеми доступными способами: от специальных подарков для участников нашего сообщества до помощи каждому игроку в поиске контента, подходящего именно ему. Присоединение к Dovetail Live полностью добровольное. Тем не менее, подписавшиеся пользователи смогут получить уникальные преимущества в будущем.

Больше информации на: live.dovetailgames.com



Решение проблем и получение технической поддержки

Я испытываю сложности с загрузкой программы-клиента Steam, как я могу с ними связаться?

Вы можете обратиться в службу поддержки Steam, создав запрос по ссылке support.steampowered.com/newticket.php. Вам будет необходимо зарегистрировать отдельную учётную запись для отправки запроса (обычный аккаунт Steam не действует на этой странице), после этого вы сможете отслеживать и отвечать на все запросы, которые вы создадите в Steam.

Как я могу установить программы, необходимые для запуска игры?

TSW: CSX Heavy Haul требуется установка дополнительных программ. Это стандартные программы, такие как DirectX and Flash Player, поэтому они уже установлены на большинстве современных компьютеров. Если эти программы ещё не установлены на вашем компьютере, вы можете найти установочные файлы на DVD-диске Train Simulator World: CSX Heavy Haul, или по следующему пути: Локальный диск(C:) > Program Files (x86) > Steam > SteamApps > common > TSW > CommonRedist

Как я могу поменять язык в TSW: CSX Heavy Haul?

Сделать это очень просто. Вы можете выбрать между английским, французским, итальянским, немецким, испанским, русским и польским языками. Чтобы изменить язык TSW: CSX Heavy Haul, щелкните правой кнопкой мышки на значке Steam на панели задач, левой кнопочкой на «Библиотека», затем правой кнопкой на «Train Simulator World: CSXH Heavy Haul», левой на «Свойства», и, наконец, левой кнопкой по вкладке «Язык», где вы и сможете его выбрать.

Как я могу поменять настройки размера экрана?

Изменить настройки экрана TSW: CSX Heavy Haul можно непосредственно из игры. Изменение настроек экрана возможно на вкладке «Экран» в меню «Настройки».

Где я могу найти электронную версию руководства?

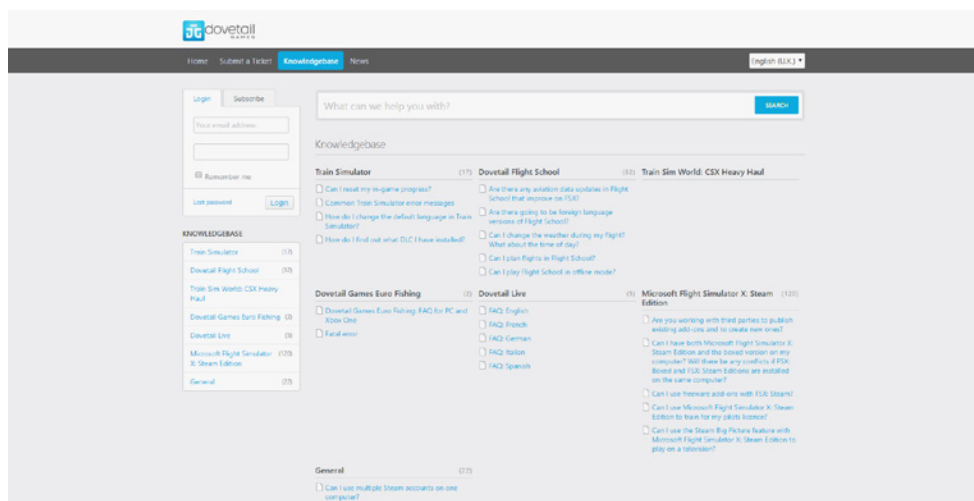
Эта цифровая версия руководства по Train Sim World: CSX Heavy Haul может быть загружена из магазина Steam по ссылке store.steampowered.com/app/53007070. Пролистывайте страницу, пока не увидите ссылку «скачать руководство».

Могу ли я скачать Train Sim World: CSX Heavy Haul из Steam вместо установки с DVD?

Да, можете. Если у вас ещё не установлен Steam, скачайте и установите его по следующей ссылке: store.steampowered.com/about. После установки, откройте Steam и нажмите кнопку «Добавить игру», которая находится в

левой нижней части окна Steam. Выберите в списке пункт «Активировать продукт в Steam», затем укажите код активации, расположенный на последней странице этого руководства. Train Sim World: CSX Heavy Haul будет загружен и установлен автоматически.

Если у вас остались вопросы, не рассмотренные в данном документе, посетите нашу базу знаний, расположенную на dovetailgames.kayako.com



DOVETAIL GAMES

TSW

TRAIN SIM WORLD®

CSX HEAVY HAUL