

Svět BVE

Ročník 1

číslo 3

Červen 2005

Trochu o webhostingu

Zkušenost

**Pendolino II
se nekonalo**

Reportáž huby.buby

Finkenova T10

Tramvajová trať?

Jak se to vezme ...

Zaměřeno na BVE „programky“

Přehled programů usnadňujících tvorbu do BVE

Časopis pro příznivce vlakového simulátoru BVE

Obsah:

článek	
Programy pro BVE	3
reportáž	
Nepovedené setkání	6
představujeme	
ČD 680 „Pendolino“	8
recenze tratě	
Tram Linie 10	10
pod lupou	
O webhostingu	12
Surfujeme po internetu	
Anglická stránka, oficiální stránky	14
pro vás	
Naše tipy pro BVE	15
Nejčastější dotazy	17
zajímavost	
Jak se řídí lokomotiva	18
galerie	
Santhia - Biella	21

Motto:

**Neznáme deprese,
nehrozí nám represe.
Nevíme co je nuda,
BVE nám zábavu dodá!**

Příští číslo vyjde 1.7.2004

Slovo úvodem

Vážení čtenáři,

I v třetím čísle našeho časopisu se Vám snažíme přinést opět některé zajímavosti, postřehy a tipy pro BVE. I když to vypadalo, že po vydání „ostré verze“ BVE 4.1 se roztrhne pytel s novými tratěmi a vlaky, nestalo se tak a nové věci vznikají velmi pozvolna.

V tomto čísle se proto zaměříme na produkty již delší dobu existující, o kterých ale možná nevíte, a to na různé programky, které BVE doplňují. Dozvíte se například něco o prohlížeči tratí (Track Viewer) nebo programech usnadňující spuštění BVE s vybranou trasou a vlakem. Druhé setkání příznivců BVE v Pendolinu se bohužel neuskutečnilo, o tom píše ve svém článku huba.buba a přináší Vám alespoň o Pendolinu některé základní informace. V recenzi se podíváme do Německa na fiktivní tramvajovou trať č. 10 a okrajově probereme také možnosti webhostingu u nás a ve světě.

Příjemné počtení!

Vince Black

Tiráž



Vydávají:

Vince Black (Vince.Black.BVE@seznam.cz)
Gyzma (bve@centrum.cz)

Externí reportér:

huba.buba (huba.buba@centrum.cz)

Redakční e-mail:

bveredakce@seznam.cz

Vychází 1.6.2005

Programy pro BVE

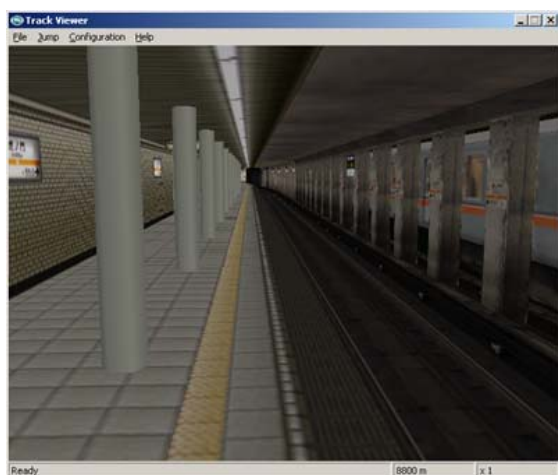
Gyzma

V minulém čísle v článku „Tvorba tratí pro BVE“ jsme se zabývali otázkou tvorby tratí pro BVE. Zjistili jsme, že vše není tak jednoduché jak se na první pohled zdá, pověděli si o tom, jaké bychom měli mít základní znalosti, co je třeba obstarat za materiály a o formátech souborů co se v BVE vyskytují. Všichni tedy víme, že tvorba spočívá především v ručním psaní příkazů v nějakém jednoduchém textovém editoru. Existují však různé pomůcky tzv. „tools“, které nám práci usnadňují a mnohdy i zpříjemňují. Nyní si uděláme takový stručný výčet známých pomůcek majících využití nejen v tvorbě tratí, ale ve všech oblastech tvorby pro BVE.

Protože BVE je japonský simulátor, podívejme se jaké pomůcky (podpůrné programy) nabízí sám výrobce **Mackoy**. Při tvorbě tratí jsou k mání hned čtyři. Začneme tedy od **Structure Viewer**.



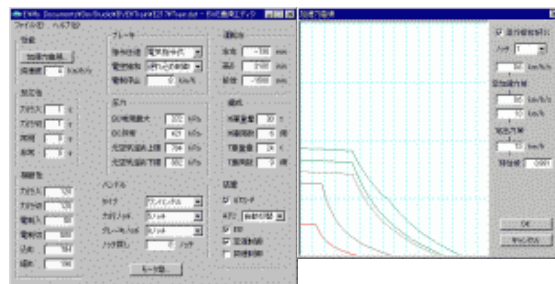
Tento program Vám umožní zobrazit objekt ve formátu b3d, csv a x-file z libovolného úhlu pohledu. Navíc umí konverzi z csv do x-file, který podporuje verze BVE 4. Tento program ocení zejména tvůrce objektu. Dalším šikovným pomocníkem je **Track Viewer**. Vývojáři



tratí si tento program nemohou vynachválit, neboť do doby kdy nebyl, bylo možno naprogramovanou trať shlédnout až v simulátoru, což mnohdy bylo velice komplikované a stavbu trati brzdilo. Díky tomuto programu je stavba

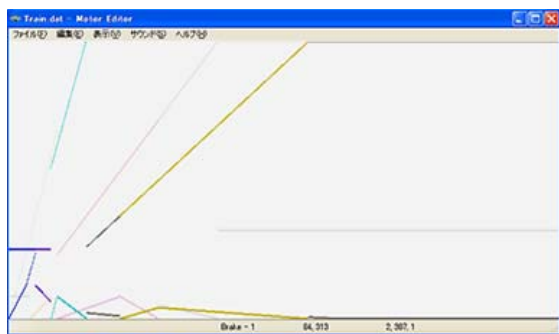
trati mnohem přehlednější a vy máte alespoň kontrolu nad tím co stavíte. Využít ho můžou i uživatelé, protože pohled na trať z různých úhlů je někdy opravdu zajímavý. Upozorňuji, že program jde použít pouze při tvorbě a prohlížení trati určené výhradně pro verze BVE 1 a 2. Verze BVE 4 má již vestavěný prohlížeč tratí, který je možno v simulátoru spustit pomocí menu zvolením položky **Viewer Mode** nebo kombinací kláves **Ctrl+M**. Dalšími pomocníky jsou **Mirror** zrcadlící objekty podle osy Z, **B3D to CSV Converter** převádějící objekty z formátu B3D využívajícího se hlavně ve verzi BVE 1 do formátu csv a nakonec **CSV to X converter**, převádějící CSV soubory do X-file formátu.

Podíváme-li se na nabídku programů pro tvorbu vlaku, nalezneme zde také čtyři. Prvním z nich je **Vehicle editor** pomocí něhož

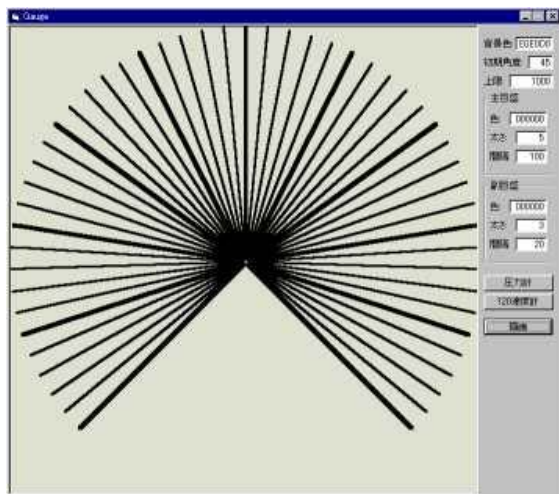


upravujeme veškeré fyzické vlastnosti vlaku počínaje zrychlením, brzděním, počtem vozů, hmotností až po zabezpečovací systémy. Nesmíme opomenout i zvuky motoru, které se zde také nastavují. Možnost použití je tady omezená na devět zvukových souborů označenými indexy 0 až 8. Pokud je někdo náročnější a nestačí mu tento počet zvuků, může sáhnout po programu

Motor Editor, který umožňuje nastavení



v rozmezí indexů 0-16. To se nejlépe uplatní při tvorbě dieselové lokomotivy, kde chceme docílit co největší realismu v řazení jednotlivých stupňů. Tento program vyžaduje ke svému běhu **Microsoft NET Framework**. Pokud v tomto programu budete vytvářet zmiňované zvuky, nesmíte k pozdějším editacím použít **Vehicle editor**, neboť ten podporuje méně zvukových souborů motoru a při uložení byste si vaše zvukové nastavení vlaku nenávratně zničili. Takže rozhodnete-li se pro tvorbu zvuků tímto programem, mějte na paměti, že je nejdříve nutné mít naprogramovanou celou lokomotivu a pak se teprve pustit do zvuků. Dalším pomocníkem je **Gauge**. Pomocí tohoto



programu můžete vytvořit kulatý číselník, který poslouží například jako brzdoměr či rychlostní budík. Posledním programem co Mackoy nabízí je **Panel Upgrader**. Ten má za úkol převést panel (stanoviště strojvedoucího) z verze BVE 2 do verze BVE 4. Takže pokud máte vytvořenou lokomotivu pro BVE 4 a nemáte lepší panel než u verze BVE 2, jistě se vám tento malý pomocník hodí.

Nyní se vrhneme trochu do světa a představíme si stručně několik programů co vytvořili fanoušci BVE. Prvním člověkem je **Rüdiger Hülsmann** z Německa. Každý si určitě pamatuje dobu kdy oblouky v BVE nebyly zrovna moc kulaté a u výhybek člověk nepoznal kam pojede. Bylo to tím, že mnoha tvůrcům se nechtělo trávit spoustu hodin počítáním a vytvářením těchto složitých objektů. Program s názvem **Switch** právě tyto namáhavé věci řeší a pomocí jednoduchého vyplnění údajů vám vytvoří výhybku (Jednoduchou x dvojitou - angličan), křižovatku a oblouky různých poloměrů. Spolu s pěknými podzemními dráhami ho naleznete na <http://www.ruedes-bve-seite.de/>. Dalším německým programem je hodně známý **Route Builder**. Autory jsou Uwe Post



z Německa a Thomas Tschofenig z Rakouska. Je to vizuální editor s možností vytvářet tratě a následně je exportovat do srozumitelného formátu pro simulátor BVE. Podporuje objekty ve formátu CSV a B3D. Instalace s sebou nese i několik free objektů určených pro vaši stavbu, ale nevylučuje použití i vašich vlastních. Program nevyžaduje při tvorbě trati znalost příkazů BVE a je tedy vhodný i pro ty, kteří se příkazy učit nechtějí, protože se jim to zdá příliš složité a nebo tomu prostě nerozumí a je toho na jejich hlavu až moc. Dokáže postavit trať i v opačném směru. Od verze 1.4 podporuje i tvorbu pro BVE 4. Jelikož mluvíme o vizuálním editoru s podporou exportu do BVE, je jasné, že samotný **Route Builder** má svůj vlastní formát. Největším problémem programu je právě onen export. Po exportu krátké tratě vám vznikne soubor veliký řádově desítky kb kdežto ten samý, ručně napsaný zabere ani ne 10 kb. To má vliv

při načítání tratě a následně při jejím běhu. Kde je tedy problém? Je u samotných tvůrců programu a spočívá v jejich neúplné znalosti správné syntaxe příkazů a pravidel zápisu. A proč je soubor tak velký? Vzdálenosti (v kilometrůžkách tratě) se musí psát v přirozených číslech a ne v celých jako je tomu u Route Builderu. Je sice hezké umisťovat objekty s přesností na šest desetinných míst, ale tohle BVE jednoznačně zobrazit neumí. U jednotlivých parametrů příkazů opět Route Builder používá šest desetinných míst (tady to chyba není) což je další příčina k nafukování velikosti souboru. Rozhodně nevidím přínos v tom, umístit objekt do vzdálenosti od koleje například takto: 5.002501 nebo 5.000025 a nakonec 7.000000. Úsměvné že? V prvním případě jste přesní 0.25mm, ve druhém 2.501mm a ve třetím jsou nuly naprosto zbytečné! Otázka je, zda tohle má nějaký smysl a výsledný efekt v trati. Mimo jiné i přes zabudovaný Switch vznikají pomocí tohoto programu poměrně chybové tratě (BVE nemusí nic při spuštění hlásit) s oblouky pochybných poloměrů a dalšími nežádoucími vlastnostmi jako mizení objektů, či nepřirozené poskočení obrazu. Trati vytvořených pomocí tohoto programu najdete na internetu dosti a nebo na jeho domovské stránce <http://routebuilder.bve-routes.com/>.

Kdyby byly tyto chyby odstraněny, jde o vůbec nejlepší program pro tvorbu tratí s příjemným uživatelským prostředím. Je opravdu škoda, že oba zmiňovaní pánové nemají ve věcech tvorby úplně jasno.

Dalším kdo přispěl k zjednodušení tvorby BVE je **Evgeny Shatohin** a to tzv. **Easy Tool for BVE 4**. Jde ve směs o velice příjemně vypadající programy s jednoduchým ovládáním pomocí kterých lze vytvořit během chvilky objekty co byste vytvářeli desítky minut. Patří sem **Easy Hill**, který umí během minuty vygenerovat kopec dle vašeho přání a pokrýt ho texturou, dále **Easy Change** umí libovolně zmenšovat a zvětšovat objekty ve formátu B3D, **Easy People** vytvoří během pár vteřin prostor s libovolnou hustotou lidí, **Easy Tree** pro změnu prostor se stromy a na konec **Easy Cylinder** co je schopen vytvořit



válec pokrytý texturou. Jsou to velice dobré pomůcky a začátečnickům rozhodně ušetří čas a nervy. Pokud vás tyto programy zaujaly, navštivte stránku <http://jvs.ru/easytool/> a stáhněte si je.

Existuje spousta dalších programů které pracují na podobném principu a po prohledání internetu jistě ještě několik takových najdete. Tohle jsou asi ty nejznámější a hodně využívané.

Na závěr zopakuji jen to, co bylo mnohokrát zmiňováno na českých stránkách a diskuzích. Pokud chcete postavit kvalitní trať, nezbude vám nic jiného, než se příkazy BVE naučit a vše psát ručně. Doporučit mohu všechny programy od **Mackoye**, které vám bohatě postačí k tvorbě vlaku, objektu a tratě. Od **Rüdiger** **Hülsmanna** nenahraditelný program **Switch** pro tvorbu reálných výhybek, oblouků a křižovatek. Nakonec **Easy Tool for BVE 4** od **Evgenyho Shatohina** bez kterých se sice lze obejít, ale někdy vám ušetří spoustu času, energie a nervů když se zrovna nedaří. Přeji spoustu zábavy při experimentování s těmito programy. [x]

Nepovedené druhé setkání příznivců BVE

huba.buba (upravil Vince Black)



Tuto akci jsem sice avizoval již 6 týdnů předem, ale bohužel - naplno se projevila povaha českého člověka. Přihlášek jsem obdržel na 20, ale postupně se jeden za druhým odhlašoval, až nakonec den před odjezdem jsem oslovil i zbytek osob, kteří sice účast přislíbili, ale to bylo vše. Žádná odpověď - proto jsem se rozhodl po dohodě s Gyzmou odstranit sekci „Pendolino“ z jeho stránek.

Po oznámení o zrušení akce jsem sice ještě obdržel dva e-maily typu „nezlobte se - něco nám do toho přišlo - je to škoda že jste to zrušili - příště na 100% pojedem“. Ano, ale to už bohužel bez mé osoby. Pendolinem určitě ještě pojedu - ale už jen soukromně za osobou s přezdívkou „Mickey“ - popř. dám vědět jen spolehlivým lidem.

Nicméně celá akce nedopadla zase až tak žalostně. Člověk jménem Tony se v dostatečném předstihu omluvil z časových důvodů - že může pouze na setkání v Kralupech, a tak jsem ho 30.4.2005 ve 13.00 přivítal i s jeho paní. Moc hezky jsme povykládali a to nejen o BVE, protože jsme na tom věkově téměř stejně. Aby mu nebylo až tak líto že se Pendolinem nesvezl, opustily jsme tedy pivní sklenice a vydali se těch 200m na peron, odkud Pendolino v 15.13 odjíždí.

Přikládám i pár fotek a loučím se s Vámi sdělením, že akci „Pendolino 3“ budu považovat za čistě soukromou. Termín zřejmě uveřejníme, ale už bez e-mailových přihlášek protože zde jsem se přesvědčil že to stejně 99% osob nedodrží. [x]



Tony (vpravo) Pendolinem sice nejel, ale s hubou.bubou (vlevo) si to vynahradili



Představujeme: »Pendolino« pro BVE

Huba.Buba (upravil Vince Black)



Historie

Koncepční návrh nových vozidel vznikl v roce 1994 a počítal s výrobou třísystemových sedmivozových souprav Integral s naklápěním vozových skříní. Roku 1995 proto ČD vyhlásily soutěž o výrobu těchto nových souprav, ve které zvítězilo konsorcium ČKD Praha, MSV Studénka, Fiat Ferroviaria a Siemens AG. Deset souprav mělo být dodáno do roku 2000. Z důvodů vnitřních problémů ČKD došlo v roce 1998 k odsunu dodávek do roku 2003 a zvýšení původně nereálně nízké ceny souprav. Roku 1999 došlo ke krachu ČKD a výrobu jednotek převzala společnost Fiat Ferroviaria, později Alstom Ferroviaria. Zároveň došlo k některým závažným změnám: nakonec mělo být vyrobeno pouze sedm souprav namísto deseti a nové jednotky měly vycházet z již ověřených souprav ETR 470 Cisalpino z roku 1996. Tyto naklápěcí italské soupravy se označují

názvem Pendolino, společným pro všechny řady tohoto vlaku. Od roku 2003 konečně v severoitalském Saviglianu probíhá výroba Pendolin řady 680 ČD.



Součástnost

Třetí souprava je pro systém 3kV již homologována a tak se 22.12.2004 vydala na cestu do Ústí n/L. s odborníky a novináři a od 23.12.2004 jezdí jako rychlík 772 a 777 na trati Praha - Děčín - Praha. V rámci zkoušek za běžného provozu na této trati souprava naježdí 50 000 km, tzn. že cestu tam a zpět absolvuje cca 200krát.



Přezdívka

Označení Pendolino používá výrobce pro elektrické jednotky s naklápěním vozových skříní. Tento název se pro jednotky 680ČD vžil i u nás.

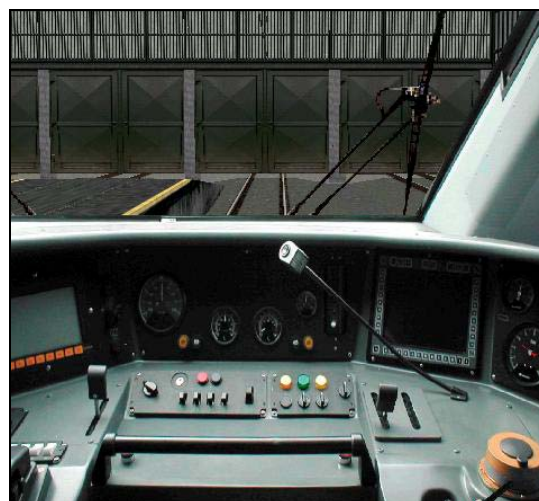


Technické údaje

výrobce	Alstom Ferroviaria S.p.A
rok výroby	2003
délka přes spřáhla	185 300 mm
šířka	2800 mm
služební hmotnost	377t
max. tažná síla	200 kN
trvalý výkon	4000 kW
max. rychlost	230 km/h

BVE

Vince Black: „Kabinu pro BVE 2.x mi dodal opět ing.Peksa v podobě několika fotografií, z nichž jsem vybral tu nejpoužitelnější. Ani on mi však nedokázal přesně říci v jaké podobě se zobrazuje např. aktuální rychlost, věděl pouze to, že se zobrazuje pravděpodobně na displeji v pravé části panelu. Později jsem našel další obrázek panelu, resp. displeje, kde byl vidět i grafický rychloměr. V jednom z chatů jsme se ovšem s Gyzmou dohodli že by bylo dobré aby Pendolino vzniklo i pro BVE 4.x, ovšem z jiného panelu, neboť „čtyřka“ má daleko více možností animací. Z tohoto důvodu tedy nebylo Pendolino zatím aktualizováno.“ [x]



Recenze tratě: **Tram Linie 10**

Vince Black



Autorem tratě je Němec Martin Finken, se kterým jsme přinesli rozhovor v prvním čísle našeho časopisu. Tento neúnavný tvůrce lokomotiv a tratí z Německa tentokrát přichází s tramvajovou tratí s několika misemi, k nimž vytvořil i vlastní tramvaje.

Trať je možno projet s několika tramvajemi – s naší T3 (na výběr jsou dva typy, starší a novější) nebo německými Gt6 a TW6000. Uživatel má možnost vybrat si počasí – buď slunečný nebo deštivý den. Vybral jsem si déšť neboť jsem tak mohl vyzkoušet jednu z novinek BVE od verze 4.1, a to pustit si stěrače. Zvuk kapek padajících na sklo však spíše připomíná bicí sousedova synka od vedle, zvuk stěrače naproti tomu není slyšet vůbec (a z vlastní zkušenosti z auta vím že někdy umí být ten zvuk pěkně protivný).

Samotná T3 také není z nejpovedenějších. Přestože jde o trať v Německu, na panelu lze u tlačítek rozeznat české popisy. Motor realitě příliš neodpovídá, musí se mačkat „živák“ (!), rychlost se při 30 a 40 km/h zasekává a pokud byste chtěli vědět jak zní typický zvonek tramvaje, nasadte si na hlavu kýbl a tlučte do něj kovovou tyčí. Martinu Finkenovi někdo českou kabinu u nás vyfotil, bohužel si však nesedl na místo „tramvajáka“, ale stál za sedadlem napravo, což k reálnému pocitu z jízdy nepřispívá, stejně tak jako chybějící spoje jednotlivých dílů předního skla.

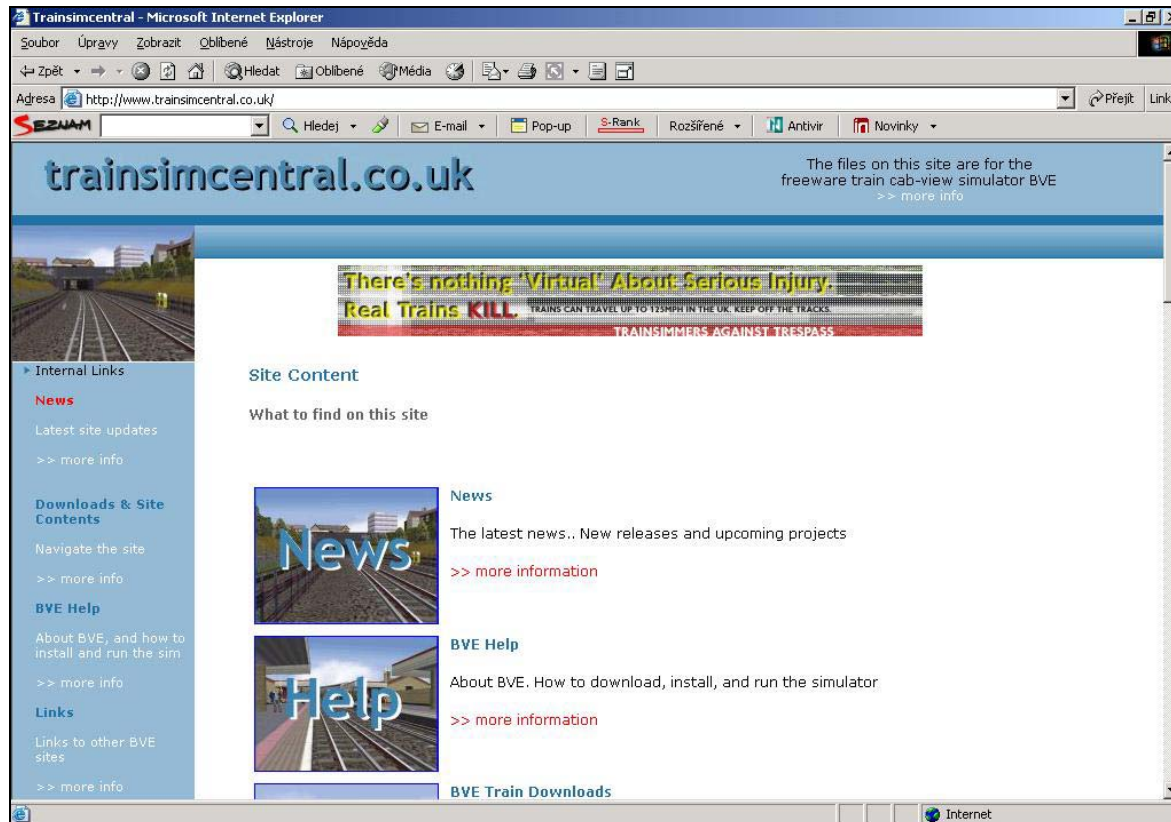
Pojďme k samotné trati – vyjíždíme z tramvajové smyčky na rušnou hlavní ulici. Auta po levé i pravé straně, lidé na chodníku a na zastávce. V protisměru lze potkat zmíněné tramvaje Gt6 a TW6000. Po dvou stanicích však trať zajíždí pod zem. „Že by průjezd pod křižovatkou?“, říkám si. Po krátké jízdě tunelem se ocitám ve stanici typické pro metro, akorát že jedu v tramvaji. Po odjezdu ze stanice čekám, že za křižovatkou nebo nějakou rušnou třídou opět trať vyjede na povrch, ale kdepak. Následují další a další stanice pod zemí. „Česká“ tramvaj má zřejmě dveře na obou stranách, protože nástupiště jsou někdy napravo, někdy nalevo. Jedna z nich je poněkud rušnější – kromě několika tramvajových kolejí zde můžeme vidět i příměstskou

elektrickou jednotku, na kterou lze patrně z několika tramvajových linek přestoupit. V jiné stanici je zase omezení na 10 km/h a lze spatřit dělníky při opravě stanice a stavební ohradu.

Po několika minutách je už jízda podzemím nuda. Trať vyjíždí na povrch až těsně před koncem. Stále prší. Projíždím mezi moderními domy, když v tom se na obloze zablýskne (ovšem na můj vkus trvá blesk poněkud dlouho) a pak se ozve velmi realistické zaburácení hromu. Jedu kolem semaforu na křižovatce, kde těsně před příjezdem tramvaje naskočí zelená. Příjemné. Po chvilce jízdy mezi stromořadím po obou stranách vjíždím do konečné stanice a posléze i do vozovny.

Co napsat závěrem – myslím že si Finken trať poněkud usnadnil tím, že téměř polovinu tratě umístil pod zem. Trať by rozhodně více měla jet na povrchu a také by si zasloužila lépe propracovanou tramvaj. Na lince 10 je tak ještě co vylepšovat. [x]

reklama



<http://www.railsimcentral.co.uk/>
Kvalitní anglické vlaky a tratě, návody.

Pod lupou: Dnes o webhostingu

Vince Black



Možná vás napadne, že téma o poskytování prostoru na internetu pro webové stránky, tedy webhosting, není to pravé téma pro náš časopis. Ale pokud jste se někdy pokoušeli stahovat nějaký vlak nebo trať ze stránky, která „vzdorovala“ např. díky hláškám o překročení limitu pro transfer dat, dáte mi možná zapravdu, že to s BVE také souvisí.

Co vás může potkat jako návštěvníka.

Nejčastěji jsem se setkal s tím, že se kupř. na anglickém fóru objevila zpráva o nové trati či vlaku, samozřejmě s odkazem na příslušnou domovskou stránku. Hurá, zajásal jsem, konečně se zase v BVE něco děje! Kliknul jsem tedy na odkaz, avšak místo uvítání se přede mnou objevila hláška o překročení limitu pro přenos dat a ať prý to zkusím nejdříve po 30 minutách. Některé stránky ovšem ani tak „laskavé“ nejsou. Někde podobná hláška „trůní“ i několik dní. Výjimkou není ani požadavek přihlášení se pomocí uživatelského jména a hesla. Tahle situace je samozřejmě nepříjemná i pro webmastera takových stránek – s velkou slávou totiž vytroubí svůj nový „výtvar“ do světa, ale nakonec se mu dostane pouze reakcí od rozhořčených návštěvníků. Pravdou však je, že by si dotyční tvůrci měli provoz svých stránek nejprve vyzkoušet. Podívejme se tedy na tuto problematiku blíže.

Moje zkušenost.

Když jsem kdysi dokončil první verzi mých stránek (nyní www.vince-black.me.cz), obrátila se má pozornost pochopitelně na vhodný webhosting. Udělal jsem však stejnou chybu, jako někteří tvůrci, o kterých se zmiňuji na konci předchozího odstavce – skočil jsem na nabídku hostingu na serveru TopCities.com, kde nabízeli tehdy úctyhodných 150 MB prostoru zdarma. Prvním háčkem bylo ovšem omezení velikosti přenášených souborů na maximálních 900 kB u 1 souboru, což při plánu tvořit vlastní vlaky, které dnes mají kolem 6 MB, se začalo jevit jako problém. Mohl jsem sice instalační soubor rozdělit na několik dílů, ale to by nebylo pro uživatele zrovna moc příjemné.

Další problém byl závažnější – třeba i několikrát v týdnu se objevovala nesmyslná hláška o různých překročeních limitů, které jsem ani překročit nemohl. Na můj dotaz administrátorům pomocí e-mailu mi nikdy nepřišla žádná odpověď, což už o serióznosti poskytovatele [ledacos](http://ledacos.com) napovídalo. Pak mi John Goncalves, tvůrce trati, který má na svědomí většinu tratí z Brazílie, naznačil že je to nejspíš jejich politika jak přimět uživatele, který už u nich má své stránky, aby přešel na placený hosting (samozřejmě pak bez různých omezení). Tím u mě navždy tento „nefér“ server skončil a začal jsem hledat něco jiného.

Druhým útočištěm pro mé výtvary se načas stal webový prostor o kapacitě 50 MB na serveru [Lycos](http://Lycos.com), který má své národní odnože v různých zemích Evropy. Tento server mi však po čase přestal stačit právě kvůli místu a také mi začalo vadit poměrně značné množství reklam. Nezbyvalo než se podívat po hostingu kde bude více prostoru, méně reklamy a který bude pokud možno český.

U nás doma.

Nechci se teď rozepisovat o nabídkách jednotlivých hostingů, ty si může každý jen trochu zkušený uživatel internetu najít sám, spíš bych se zamyslel nad možnostmi, které se zájemci o webhosting nabízí.

V podstatě máte několik možností – buď vám stačí malý prostor, řekněme tak do 10 MB, který bude zdarma a možná s minimem reklam. Nebo najdete poskytovatele, který vám také nabídne třeba 50 MB volného prostoru, ovšem za cenu spousty reklam nebo malé spolehlivosti. Testoval jsem kdysi

možnost webhosting na jednom z českých serverů, kde těch 50 MB prostoru nabízeli také. Podmínkou byl reklamní banner v horní části obrazovky, ale dalo se zvolit, zdali má banner být pouze na úvodní stránce nebo na všech stránkách. Přestože jsem zvolil možnost „pouze na úvodní stránce“, objevoval se zmíněný banner na každé stránce, což při použití tzv. frames (tedy rozdělení stránky do rámců, např. pro stálou přítomnost navigačních tlačítek v horní části) bylo k nepoužití. Další podmínkou byla jistá atraktivita stránek - ovšem když bude vaše stránka pouze pro pár nadšenců, může se stát, že vám ji po čase bez milosti vymažou. Navíc právě tento server nebyl svého času zrovna z nejspolehlivějších.

Ideálním řešením se pak tedy může stát kompromis „za málo peněz hodně muziky“, tedy placený hosting, kde můžete za nepříliš vysoký obnos získat prostor od 150 MB výše. Takto jsem já narazil kdysi na server Otoman.cz, který nabízel 500 MB prostoru za cenu necelých 900,- Kč na dva roky (v současnosti dokonce nabízejí 1 GB prostoru za 499,- na 2 roky).



Platí se zde ovšem za překročení limitu transferu - za každý překročený 1 GB v měsíci zaplatíte 150 Kč, u mě to představovalo zhruba oněch 150 Kč měsíčně. To ovšem není nikterak hrozné, navíc po čase jsem to vyřešil tím, že jsem ty největší soubory (tj. vlaky) přesunul do svého bývalého „prostoru“, na uvolněná místa v Lycosu.

Podívejme se do ciziny.

Situaci v cizině jsem už naznačil. Existují servery jako GeoCities nebo TopCities, které sice možná lákají velkým webovým

prostorem, jejich spolehlivost je však velmi nízká a jak jsem si všiml, nakonec od nich spousta uživatelů „utekla“ k lepším poskytovatelům nebo si založili vlastní doménu a používají některý z placených hostingů. Pak jsou servery sice celkem spolehlivé, ale zahlcené reklamami. Např. na stránkách které jsou umístěny na zmíněném Lycosu, je v pravé straně neustále umístěn pruh s reklamními odkazy a při prvním zobrazení úvodní stránky zakryje velké vyskakovací okno na několik vteřin celou obrazovku bez možností vypnutí.



Sice se toto okno poté už na stránkách neobjevuje, avšak těch několik dlouhých vteřin, co člověk musí „zírat“ na reklamu, dokáže člověka docela otrávit. A tak i tam je zřejmě pro uživatele nejjednodušší cesta rozumného placeného hostingu.

Závěr.

Na české scéně najdete spoustu webhostingů zdarma, které nabízí prostory kolem 10 MB, což je velice málo a stačí to tak pro jednoduché texty či pár obrázků nebo několik menších souborů. Můžete najít i servery s nabídkou 50 MB zdarma, bohužel ovšem s různými „ale“. Pak existují placené hostingy, u kterých nemusíte sáhnout tak hluboko do kapsy (děláte to přeci jako hobby, tak moc platit nechcete) - např. seznam.cz nabízí různé balíčky (150 MB za necelou „stovku“ měsíčně; platí se ovšem vždy za celý rok) nebo webový prostor, který si navyšujete sami a to částkou 60,- Kč za každých 10 MB ročně.

Pokud se právě rozhodujete kam své právě vybudované stránky umístit, dobře se rozmyslete a plánujte dopředu. Hodně štěstí! [x]

Surfujeme: Stránky, které byste měli znát

Vince Black

V dnešní recenzi se stránek se zaměříme na anglickou stránku, kde můžete nalézt několik velice kvalitně provedených vlaků a tratí, a také si blíže představíme oficiální stránku simulátoru BVE.

Anglické tratě a vlaky



URL: <http://www.trainsimcentral.co.uk/>

Stránka je domovem několika tratí londýnské podzemní dráhy (některé z nich jsou pro obě verze BVE a také k nim najdete příslušné vlaky), dále si zde můžete stáhnout trasy jako Maybank, Southern Electric nebo Hammerwich. To vše s patřičnými pokyny, komentářem, spoustou náhledů z příslušné trati a s přehlednou tabulkou souborů ke stažení. U každého souboru nechybí kromě odkazu ani verze a datum poslední aktualizace či vydání.

Mimo sekci vlaků a tratí ke stažení zde najdete přehled novinek, podrobný popis instalace BVE (obou verzí), přehlednou tabulku odkazů na další stránky (bohužel bez náhledů nebo bannerů), a pár dalších drobností ke stažení.

Design stránek je vytvořen v příjemné modro-bílé kombinaci, nalevo najdete navigační menu, které se zpočátku může jevit poněkud nepřehledné, neboť každá sekce obsahuje nadpis, krátký popis co uvnitř dané sekce najdete a posléze odkaz, ovšem pokaždé s textem „>> more info“ (více informací). Myslím si že by nebyl problém udělat odkaz přímo na název a popis sekce. To je ale tak jediné, co by se daným stránkám dalo vytknout.

Oficiální stránka BVE



URL: <http://mackoy.cool.ne.jp/>

Oficiální stránku simulátoru BVE by měl znát každý, protože pouze z této stránky by totiž mělo být BVE volně ke stažení. Pojďme se ale podívat co všechno ještě lze na stránkách najít.

Po vydání ostré verze (4.1) byla úvodní stránka rozdělena na dvě části, odkud se kliknutím na příslušnou ikonu dostanete buď do části pro BVE 2.x nebo 4.x. Stránky jsou převážně v japonštině, ovšem nemusíte se bát, důležité odkazy mají i anglický text. V levé části stránky najdete vždy odkaz na poslední verzi, v horní části potom grafické odkazy na další sekce. Pokud by vám z obrázku nebylo jasné co která sekce obsahuje, stačí na obrázku podržet kurzor myši a místo obrázku se objeví anglický text.

Sekce „Add-ons“ obsahuje tratě a vlaky, které vytvořil autor těchto stránek a samotného simulátoru - Mackoy, v sekci „Drive“ lze najít návod k instalaci a ovládání BVE, pod odkazem „Edit“ najdete návody na stavbu tratí a vlaků, „Support“ obsahuje řešení nejčastějších problémů a poslední odkaz (ikona šálku s kávou) informace o autorovi, historii BVE (je velmi zajímavé podívat se jak se BVE vyvíjelo) a pár dalších informací. Kromě sekce add-on jsou všechny další sekce pouze v japonštině, ovšem lze použít některý z internetových překladačů. [x]

Tipy a rady

... dnes jeden tip pro BVE 4.x

Vince Black

V minulém čísle jsme se věnovali nastavení klávesnice pro BVE 2.x, které by v některých případech mohlo přinést reálnější požitky s jízdy – ovládání přes klávesnici by se tak více přiblížilo ovládání lokomotivy na řídicím pultu. Dnes si podobnou možnost nastavení popíšeme i ve verzi BVE 4.x

Ukážeme si to na příkladu - dejme tomu, že jedeme s lokomotivou CD 151, která bude brzy vydána právě pro verzi 4.x. Jak možná víte, směrová páka se nachází v levé části pultu, rychlostní páka pak v pravé. Ovládání v BVE však spočívá v nastavení směrové páky pomocí kurzorových šipek (pravá část klávesnice) a v ovládání rychlostní páky pomocí kláves Q-A-Z (nalevo, tudíž přesně naopak).

Jak to můžeme změnit:

1) spusťte BVE, vyberte trasu s příslušnou mašinou

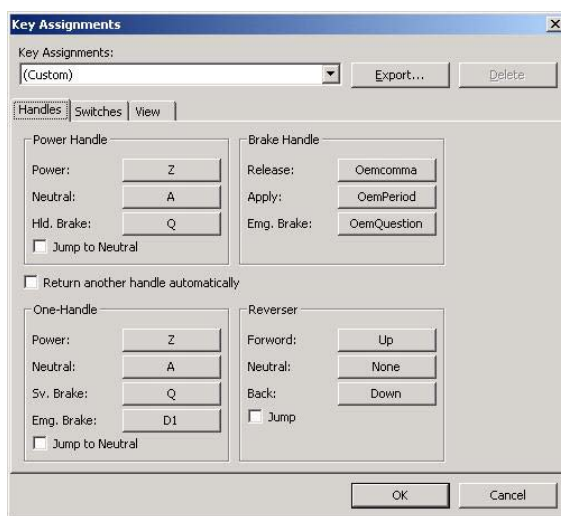
2) když trasa naběhne, klikněte kdekoli na obrazovce pravým tlačítkem myši

3) v okně které se objeví, vyberte možnost „Options“

4) klikněte na záložku karty „Controller“:



5) ujistěte se že máte nastaveno „Keyboard“ a stiskněte tlačítko „Key Assignments“. Objeví se následující okno:



zde na tlačítkách vidíte které akci je přiřazena která klávesa. Změnu provedeme velice jednoduše – stiskneme příslušné tlačítko a po výzvě

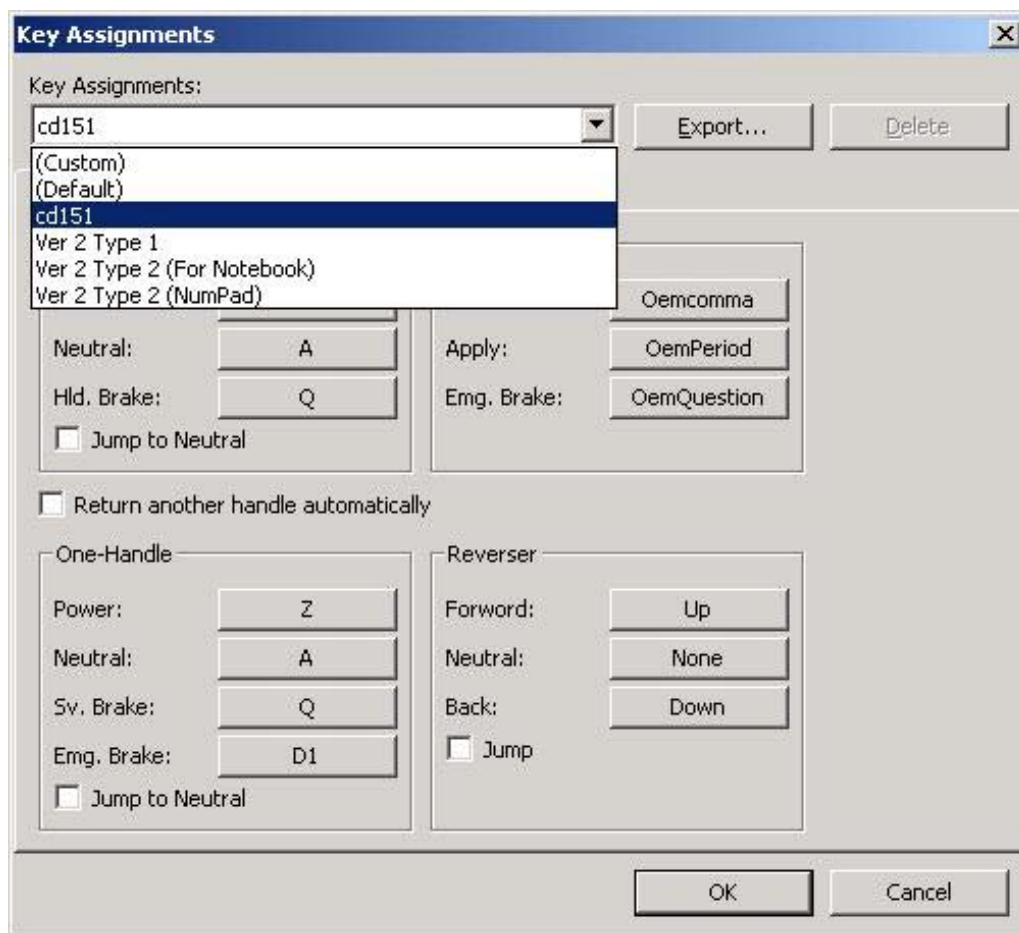
Please press a key to assign.

tj. „stiskněte klávesu pro přiřazení“ stisknete požadovanou klávesu. Příklad: chceme změnit nastavení ovládání směrové páky („Reverser“, vpravo dole). Implicitní klávesa pro nastavení páky pro jízdu vpřed je kurzorová šipka nahoru („Up“). Stisknete tedy tlačítko Up a poté lze přiřadit jinou klávesu, dejme tomu pro CD 151 reálnější „W“. Obdobně postupujeme i u ostatních nastavení. Všimněte si, že okno definicí obsahuje opět tři karty se záložkami pojmenovanými „Handles“ (páky), „Switches“ (přepínače, např. potvrzení „živáku“, přepínání ATS apod.) a „View“ (např. ovládání pohledů v kabině).

6) když máme vše potřebné nastaveno, můžeme si provedené změny uložit tak, abychom si je mohli kdykoliv při použití právě této mašiny znovu vyvolat. Nepřepíšeme si tak implicitní nastavení a ani nebudeme muset příště definovat klávesy znovu. Stiskněte tlačítko „Export“ v horní části obrazovky a do editačního pole запиšte název, pod jakým chcete nastavení uložit (např. cd151):



7) Při příštím použití si můžeme nastavení snadno vyvolat, budeme postupovat stejně jako při definici ovládání, tj. podle výše zmíněných bodů 1-5 a z výklopného seznamu pod textem „Key Assignments“ vybereme námi uložené nastavení:



A to je vše. Hodně příjemných chvil při jíždě! [x]



FAQ: Nejčastěji kladené dotazy

Vince Black, Gyzma

Dnes se budeme opět věnovat dotazům, které se vyskytly v návštěvních knihách na stránkách www.vince-black.me.cz a www.bve.wz.cz.

Kde bych našel nějaké vysokorychlostní tratě a vlaky?

Vysokorychlostních tratí mnoho neexistuje, z Německa je (nebo ještě nedávno byla) k dispozici trať pro jednotku ICE, některé vysokorychlostní tratě lze najít ve Španělsku nebo v Japonsku. Co se týče vlaků, existují francouzské jednotky TGV a Thalys, české Pendolino, německé ICE, další vlaky bychom pravděpodobně našli i v Japonsku. Zmíněné vlaky a tratě najdete mj. na stránkách www.vince-black.me.cz v sekcích „Virtuální depo“ a „Tabulka vlaků“.

Lze nějak měnit pohledy v kabině? Např. doleva a doprava?

Takové pohledy jako v Microsoft Train Simulatoru BVE až do verze 4.1 neumělo. V nové verzi se lze „posouvat“ pomocí šipek pohledem po kabině, záleží to ovšem na definici a velikosti obrázku kabiny.

Jak lze nejsnadněji přepínat denní a noční panel?

Tento dotaz se týká verze BVE 2.6.3 a nižší neboť od verze 4.1 mají vlaky již noční panel automaticky zahrnut a denní a noční panel se mění v závislosti na trati – pokud jedeme tunelem, kabina automaticky potmění (musí být nadefinováno v trati!). U BVE 2.x buď byl vlak s nočním panelem vytvořen jako samostatný vlak nebo byly soubory potřebné pro noční panel v podsložce příslušného vlaku a dle instrukcí se poté provedlo jednoduché překopírování do hlavní složky programu, takže poté bylo možno jet vlak s nočním panelem. To ovšem záviselo na jednotlivých autorech vlaků.

Rád bych přispěl svými fotkami nebo zvuky k tvorbě vlaků. Jaké fotky by byly nejvhodnější?

Pravděpodobně nebudou příliš kvalitní fotky z videokamery. Pro focení v kabině je ideální digitální fotoaparát, záběr by měl být přímo z místa strojvůdce, pochopitelně směrem na trať. Pokud by měl fotograf možnost vzít si do kabiny i stativ, mohl by nafotit jednotlivé polohy brzdových a rychlostních pák. Zvuky by samozřejmě měly být pořízeny pomocí kvalitního nahrávacího zařízení (lze použít i digitální kameru), ve stereo formátu. Pro bližší domluvu je ovšem dobré kontaktovat někoho z naší „redakce“.

Stáhl jsem si BVE 4.x z oficiálních stránek, ale pak nevím jak ho mám spustit, co mám se staženým souborem dělat. Vždy vyskočí okno „Otevřít v programu ...“. Co s tím?

Pro chod BVE od verze 4.1 (potažmo i pro beta verze 2.90 a 4.0) je nutný mít nainstalovaný Framework od Microsoftu (24 MB). Návod na jeho stažení najdete mj. např. na stránkách www.bve.wz.cz nebo na oficiální stránce BVE. Po instalaci Frameworku už stačí jen kliknout na příslušný .msi soubor (instalační soubor BVE nebo též základní trať UchiboX). [x]



Zajímavost: Jak se řídí (skutečná) lokomotiva

Článek a schéma převzato se svolením z Atlasu lokomotiv (www.atlaslokomotiv.cz)

Graficky upravil Vince Black

Pro skutečné fandy železnice řízení lokomotivy, tedy alespoň v hrubých rysech, žádným tajemstvím nebude. Pro ty ostatní zde chceme ukázat řízení takové „mašiny“ ve skutečnosti. Zdá se vám někdy ovládání lokomotivy v BVE složité? Pak si v následujícím článku použitým ze serveru Atlas lokomotiv přečtete oč složitější to v realu je. Ti trochu znalejší problematiky ohledně tvorby vlaků pro BVE, si uvědomí že v tomto simulátoru opravdu vše nasimulovat nelze.



(původní text článku z Atlasu lokomotiv:)

Tento popis se vztahuje k elektrické lokomotivě ŠKODA 71 E (řada 163 ČD) s pulzní regulací. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy byly vyrobeny v několika sériích, mohou se některé detaily lokomotiv jednotlivých výrobních řad mírně lišit.

OŽIVENÍ LOKOMOTIVY

Po příchodu na stanoviště nejprve aktivujeme akumulátorovou baterii, a to pomocí otočného ovladače "BATERIE", umístěného na zadní stěně I. stanoviště. Napětí nabité baterie je 48 V. Zkontrolujeme hodnotu napětí baterie na voltmetru (položka **27** na schématu řídicího pultu), přičemž napětí baterie nesmí být nižší než 38 V. Nyní přepneme ovladač "CENTRÁLNÍ ZDROJ" (umístěný

nalevo od ovladače baterie) do polohy Z, čímž aktivujeme centrální napájecí zdroj 115 V~400 Hz. Sepneme potřebné jističe, umístěné taktéž na zadní stěně I. stanoviště. Pomocí spínače "ŘÍZENÍ" (**28**) na řídicím pultu toho stanoviště, odkud bude lokomotiva řízena, připojíme řízení lokomotivy. Poté spustíme pomocný kompresor prostřednictvím ovladače "POM. KOMPR. KOMPR. 1" (**35**), který přepneme do polohy PK. Kompresor vypneme při dosažení tlaku 5

bar. Odzemníme lokomotivu a zapojíme ji - ovladač "UZEMŇOVAČ ODPOJOVAČE" (22). Tlačítkem "RUŠENÍ OCHRAN" pod pultem lokomotivy odpojíme ochrany. Nyní již můžeme zapnout hlavní vypínač, což provedeme přepnutím ovladače "HLAVNÍ VYPÍNAČ" (31) do polohy ZAP. Jeho činnost je signalizována pootočením ukazatele stavu hlavního vypínače "HV" (23). Nyní otevřeme vzduchové kohoutky sběračů a ovladačem sběračů (44) zdvihneme požadovaný sběrač. z voltmetru "TROLEJ. NAPĚTÍ" (20) je poté možné odečíst hodnotu trakčního napětí. Po opětovné aktivaci pomocného kompresoru a doplnění soustavy na tlak 5 bar spouštíme hlavní kompresor(y), které vzduch ve vzduchojemech stlačí na hodnotu 10 bar. Příslušným režimem ovladače brzdiče samočinné tlakové brzdy (3) se naplní průběžné potrubí. Po zabrzdění přímočinnou brzdou (5) se vrátidly v zadních stěnách obou stanovišť vytáhnou zdrže ručních brzd, provede se vizuální prohlídka exteriéru lokomotivy a strojovny a odzkouší se funkce řízení. Přepínačem režimu řízení (9) se navolí požadovaný režim.---//**//--- Poté se směrovým kontrolérem (46) zařadí žádaný směr jízdy, přepínačem "VOLBA VLAKU" (54) se zvolí druh vlaku, na počítadle "POČET NÁPRAV" (12) se zadá počet náprav soupravy, naladí se radiostanice TRS (25), aktivuje se vlakový zabezpečovač, přepínačem "FREKVENCE VZ" se zadá frekvence příjmu signálu LVZ (8). Ovladač "REŽIM JÍZDY" (7) přepneme do parkovací polohy P, načež odbrzdíme. Samotné řízení, které následuje po těchto úkonech, probíhá v jednom ze tří režimů, které se nastavují ovladačem "REŽIM ŘÍZENÍ" (9): manuální režim, automatický režim (ARR) a nouzový režim.

ŘÍZENÍ V MANUÁLNÍM REŽIMU

Po otočení přepínače režimu jízdy do polohy R a po provedení podržených úkonů nastavíme řídicím kontrolérem (49) požadovaný poměrný tah lokomotivy, jehož hodnotu je možné sledovat na příslušném ukazateli (16). Nastavováním poměrného tahu řídicím kontrolérem regulujeme akceleraci

lokomotivy. Poté, co s vlakem zastavíme, přepneme ovladač "REŽIM JÍZDY" do polohy P - parkování.

ŘÍZENÍ V MANUÁLNÍM REŽIMU

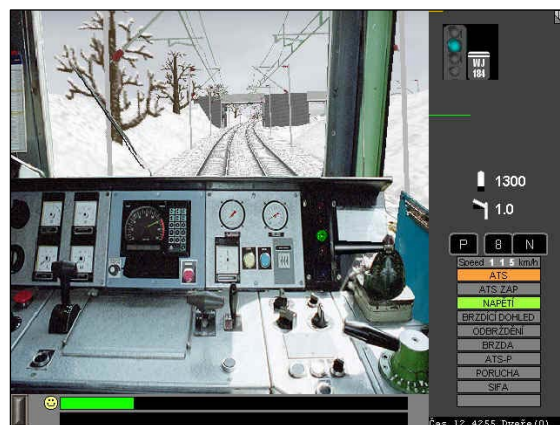
Ovladač "REŽIM ŘÍZENÍ" přepneme do polohy A a provedeme podržené, výše zmíněné úkony. Nyní pomocí regulátorů tahu - tlačítek +/- (1, 2) pod bočním oknem lokomotivy nebo jízdním (řídicím) kontrolérem nastavíme požadovanou rychlost lokomotivy. Rychlost se nastavuje v krocích po 2,5 km/h. U novějších lokomotiv této řady můžeme požadovanou rychlost nastavit přímo, a to pomocí tlačítek na klávesnici nalevo od brzdičů. Nyní použijeme ovladač "POMĚRNÝ TAH" (6), který má 12 stupňů. Tímto ovladačem předdefinujeme poměrný tah stroje, přičemž pokud vedeme osobní vlak, použijeme polohu 6 nebo 7, u nákladního vlaku o něco méně. V případě, že nastavíme hodnotu 7 nebo vyšší, je elektrodynamická brzda nastavena na 100% výkon. Poté ovladač "REŽIM JÍZDY" držíme v poloze SOUHLAS do doby, než vzroste frekvence pulzních měničů na slyšitelnou frekvenci. Potom ovladač vrátíme do jízdní polohy J a o docílení a udržování zadané rychlosti se od nynějška stará automatika. Požadovanou a skutečnou rychlost je možné sledovat na elektronickém rychloměru (17). Po zastavení vlaku je nutné přepnout přepínač režimu jízdy (7) do parkovací polohy P.

ŘÍZENÍ V NOUZOVÉM REŽIMU

Pokud lokomotivu postihne porucha centrálního řídicího členu, musíme přepnout ovladač "DIAGNOSTIKA-JÍZDA", umístěný pod řídicím pultem, do polohy NJ a vyjmout rukojeť tohoto ovladače. Tu poté vložíme do ovladače "NOUZOVÁ JÍZDA" (30) v levé části pultu. Přepínačem režimu řízení zadáme ruční režim (R). Po otočení přepínače nouzové jízdy z první nuly na druhou nulu lokomotiva přijme požadavek na nouzovou jízdu a je připravena jet podle jízdních stupňů (je jich 10), zadávaných stejným ovladačem.

ODSTAVENÍ LOKOMOTIVY

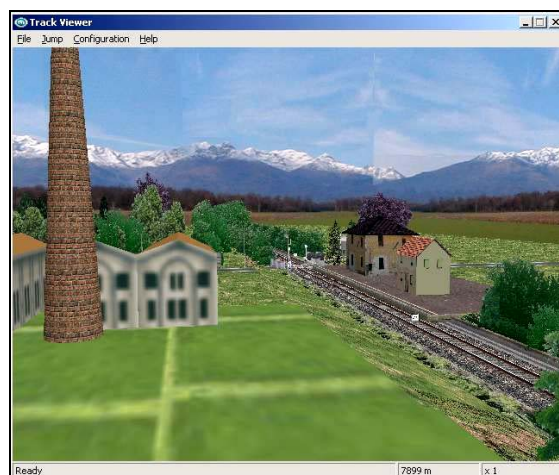
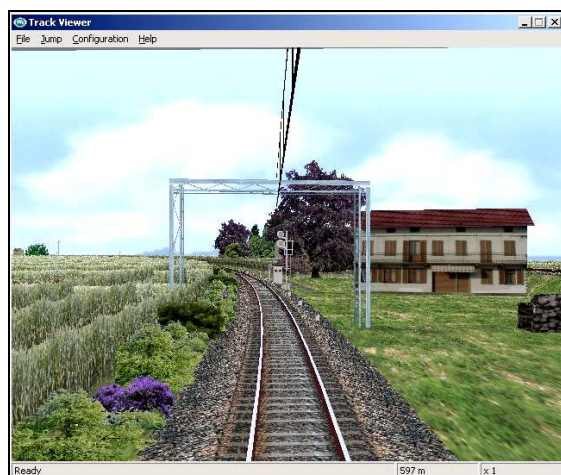
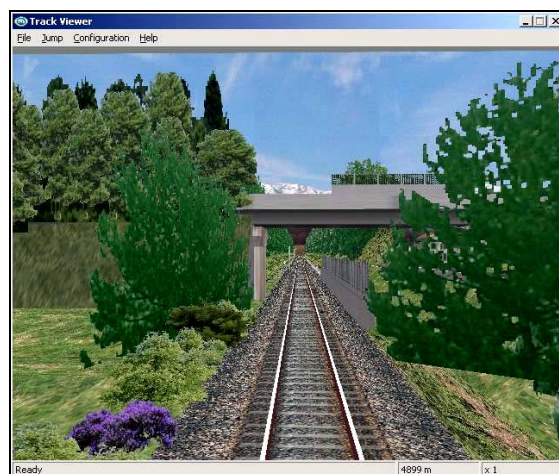
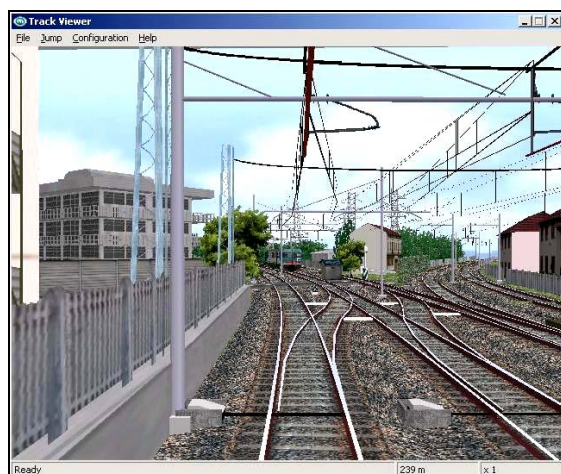
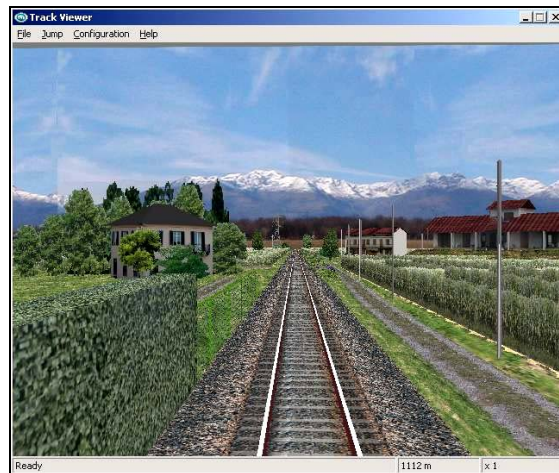
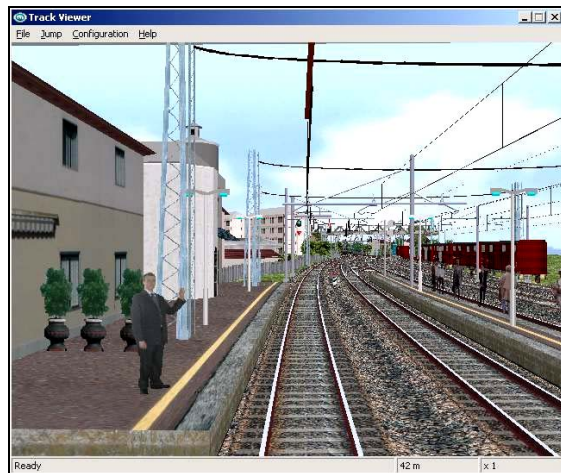
Probíhá v opačném sledu než oživení. Po zastavení lokomotivy vypneme ventilátory, kompresory, topení, radiostanici. Směrový kontrolér přepneme do nuly. Odbrzdíme vzduchovou brzdou a spustíme ruční brzdy. Stáhneme sběrače, rozepneme hlavní vypínač. Odpojíme a uzemníme lokomotivu a vypneme řízení. Uzavřeme kohoutky přívodu vzduchu ke sběračům. Vypneme centrální zdroj napájení a baterii. Po odstavení provedeme kontrolní prohlídku lokomotivy. [x]



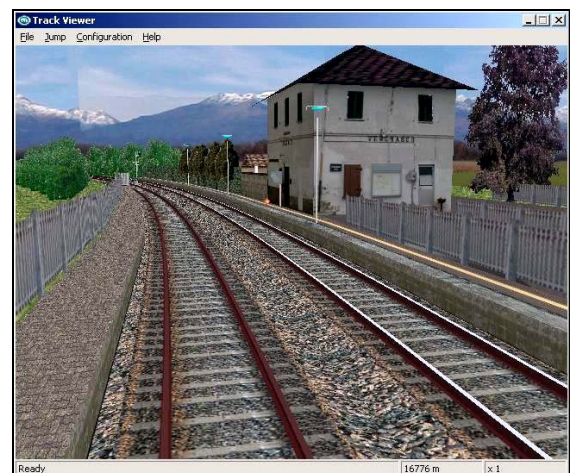
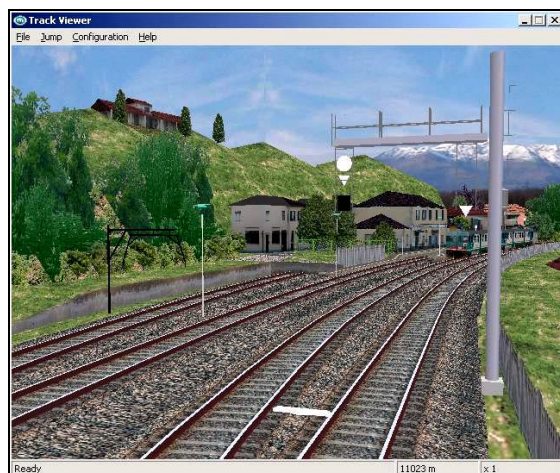
Putujeme obrazem: **Santhià - Biella**

Vince Black

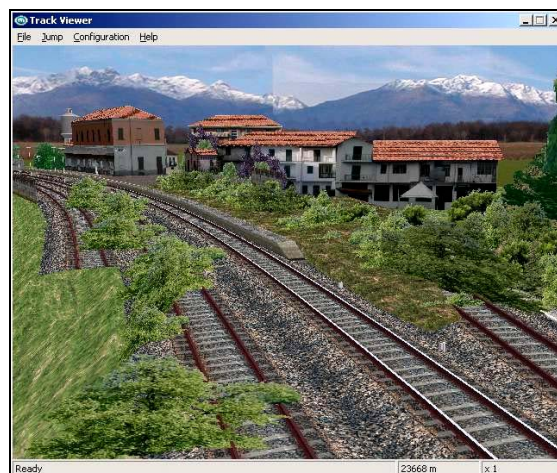
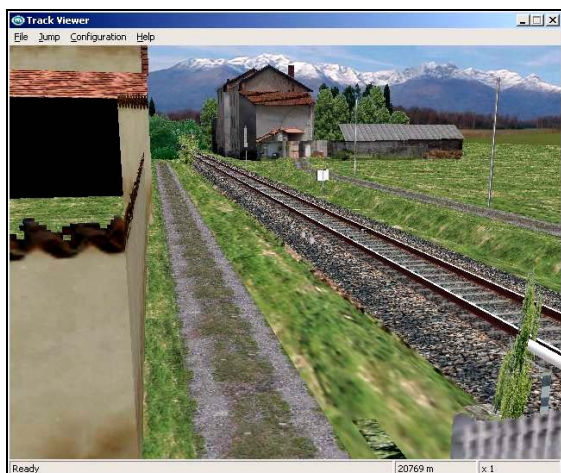
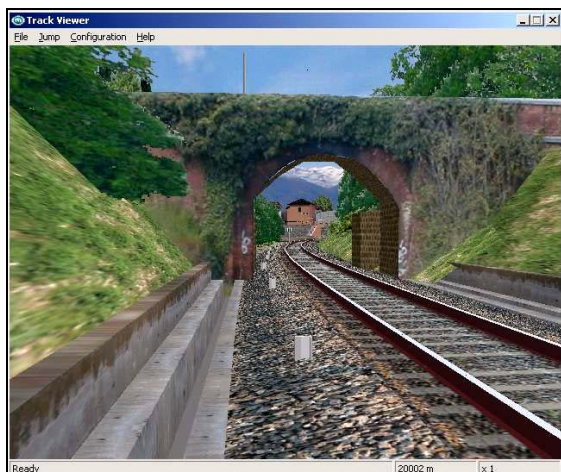
V dnešním čísle se opět vypravíme do Itálie a projedeme se motorovým vlakem příjemnou slunnou krajinou mezi Milanem a Torinem.



Putujeme obrazem: **Santhià - Biella**



Putujeme obrazem: **Santhià - Biella**



V příštím čísle najdete:

- **Rozhovor s obsluhou stavědla**
- **Představení lokomotivy 151 pro BVE 2.x a 4.x**
- **Recenze tratě Edinburgh-Aberdeen v BVE 4.x**
- **Jak se řídí 151 v reálu**
- **Další recenze stránek, tipy, rady**