

# Svět BVE

**Ročník 1**

**číslo 8**

**Listopad 2005**

## **Novinky za říjen**

Rubrika novinek nově  
v našem časopise

## **Pod lupou:**

Nabídky, které zůstaly  
pouze nabídkami

**Train Launcher,  
BVE Route Randomizer**  
popis ovládání v rubrice Tipy

**Jak jsem fotil  
Pantografy**  
zkušenost

**Okno ke konkurenci**  
Aneb jak si BVE stojí vůči MTS nebo Trainzu

X = -1,49;

Časopis pro příznivce vlakového simulátoru BVE

## Obsah:

novinky	
<b>Novinky za říjen</b>	<b>3</b>
představujeme	
<b>ČD 754</b>	<b>4</b>
recenze tratě	
<b>Arath-Brinden-Dahsen</b>	<b>6</b>
pod lupou	
<b>Nabídky, které zůstaly pouze nabídkami</b>	<b>7</b>
surfujeme po internetu	
<b>Stránka brazilských tratí</b>	<b>10</b>
<b>Tratě tvořené Route Builderem</b>	<b>11</b>
pro vás	
<b>Naše tipy pro BVE</b>	<b>12</b>
<b>Nejčastější dotazy</b>	<b>16</b>
připravuje se	
<b>Yasushi line</b>	<b>17</b>
zkušenost	
<b>Jak jsem fotil Pantografy</b>	<b>19</b>
galerie	
<b>Birmingham X-City South</b>	<b>21</b>
okno ke konkurenci	
<b>MTS a Trainz</b>	<b>24</b>

*Motto:*

**I když ještě trvá Babí léto,  
BVE stále stojí za to.  
Večer už je sice zima,  
Ale s BVE je pořád prima!**

Příští číslo vyjde **1.12.2005**

## Slovo úvodem



**Vážení čtenáři,**

Od tohoto čísla Vám chceme představit dvě nové rubriky. Tou první jsou novinky za uplynulý měsíc, kde byste se měli dočíst o všem podstatném, co se kolem BVE událo. Tato rubrika do jisté míry nahrazuje úvodní článek kolegy Gyzmy, ale pokud se v budoucnu opět objeví nějaký zajímavý materiál, nepřijdete ani o něj. Druhou novou rubrikou je „Okno ke konkurenci“, kde si vždy budete moci přečíst pár základních informací o ostatních simulátorech. Ostatně nikdo jistě nevěří, že by BVE bylo co se simulátorů týče „jediné ve vesmíru“.

Z pravidelných rubrik, které již znáte, bych upozornil na článek o nabídkách různých materiálů coby podklad pro tvorbu vlaků, které jsme s kolegy dostaly, ale u kterých to také skončilo. Ti, co mají problémy se změnou předepsaného vlaku pro určitou trať, jistě uvítají krátký kurz ovládání programů Train Launcher a BVE Route Randomizer, které tyto činnosti zvládají v pohodě za Vás.

Na závěr bych ještě upřel Vaši pozornost na druhou část rubriky **Tipy**, kde najdete **inzerát**, ve kterém hledáme případné další spolupracovníky pro tvorbu tohoto časopisu.

Příjemné počtení!

*Vince Black*

## Tiráž



Na titulní straně:  
**Tyne Valley (U.K.)**

### Vydávají:

Vince Black ([Vince.Black.BVE@seznam.cz](mailto:Vince.Black.BVE@seznam.cz), ICQ: 307-679-242)  
Gyzma ([bve@centrum.cz](mailto:bve@centrum.cz), ICQ: 307-559-060)

### Externí reportér:

huba.buba ([huba.buba@centrum.cz](mailto:huba.buba@centrum.cz))

### Redakční e-mail:

[bveredakce@seznam.cz](mailto:bveredakce@seznam.cz)

**Vychází 1.11.2005**

# Novinky: Říjen

Vince Black

**Představujeme vám novou pravidelnou rubriku, která si klade za cíl seznámit vás ve stručnosti s událostmi kolem BVE, které se staly vždy za uplynulý měsíc. Nepůjde jen o nové tratě či vlaky, ale např. i o dění kolem tvůrců či internetových stránek.**

**V říjnových novinkách najdete zprávu o konci jedné velice známé stránky, dozvíte se co připravují naši západní sousedé, o tom že ani Švýcaři nezahálí, podíváme se i do Finska.**

- Němec Martin Finken se znovu rozhodl zavřít své stránky (<http://bve-train.de/>). Tentokrát však ne kvůli tvorbě pro vyšší verzi, ale proto, že dle jeho vlastních slov „potkal ženu svého života“. Na BVE tak již nebude mít více čas. V budoucnu by všechny jeho vlaky a tratě měly být umístěny na stránkách <http://BVE-Berlin.de>, s výjimkou dieselové lokomotivy Class66, kterou byste měli najít na <http://www.trainsimcentral.co.uk/>.
- Stránky britských vlaků <http://www.bvetrains.co.uk/> jsou již delší dobu mimo provoz. Doufejme že ne napořád.
- Tony Haylor, se kterým vyšel rozhovor v čísle 8/2005, vydal další aktualizaci své tratě **Maybank** (<http://www.trainsimcentral.co.uk/>), tentokrát ve verzi 3.9.05. Najdete v ní další vylepšení a několik oprav předchozí verze.
- Tvůrce povedených tratí metra Bentschen U1 a U2 (<http://bentschen.de>) plánuje vytvoření tratě S-bahnu (nadzemní dráha) a tzv. monorailu (trať na visuté koleji).
- Starší britská trať **Bay Park** (<http://www.trainsimcentral.co.uk/>; recenze vyšla v čísle 8/2005), která vyšla nedávno i ve verzi pro BVE 4.x se dočká některých oprav (samovolné otevírání a zavírání dveří ve stanicích), přibudou i nové mise a trakce, dle autorových slov po vzoru Maybanku.
- Aktualizace by se měla dočkat i první švýcarská trať **Neuveville - Les Taux** (<http://www.bve.pavcules.com/>). Autor slibuje nové mosty, tunely, domy, fotorealistické objekty a vlaky nebo plynulé zatáčky. Krom toho bychom se měli dočkat i další trati, **Les Taux - St-Julien**, ze které si na domovské stránce můžete prohlédnout již několik náhledů, údajně z finální verze.



- Finská trať **Helsinki - Raahe** (<http://koti.mbnet.fi/~lopomo/trainsoft/Suomi.html>), kterou je nutno spouštět pomocí programu BVE Route Randomizer, existuje nyní i pro verzi BVE 4.x. Pro tuto verzi byl rovněž upraven i předepsaný vlak Dv12.
- Na pomyslné mapě světa BVE tratí se zaplnilo další bílé místo - V Chorvatsku vznikla první trať s názvem **Panorama line** (<http://www.geocities.com/viktor7m/>).

[x]



## Představujeme: »Brejlovce« 754 pro BVE 2.x

huba.buba

Troufám si říci, že „Brejlovci“ jsou u nás velmi populární, na internetu kupř. existuje stránka příznivců těchto lokomotiv (<http://www.cztrain.com/sdruz/>), kteří si, dle jejich slov, kladou za cíl „zachování jedné lokomotivy v provozuschopném stavu pro další generace“. Není tedy divu, že i tato lokomotiva má své místo v BVE.



### Vývoj a výroba

V polovině 70. let rozhodlo Federální ministerstvo dopravy o ukončení výroby osobních vozů s parním vytápěním a přechodu na vytápění elektrické. To nevyhnutelně vedlo k potřebě lokomotiv, vybavených topným alternátorem. Aby byl vývoj nové lokomotivy zjednodušen a urychlen, měla nová lokomotivní řada vzniknout odvozením od řady T 478.3 (753), v té době již několik let dodávané. Výrobce ČKD Praha při vývoji elektrické části lokomotivy uplatnil zkušenosti získané díky prototypům rychlíkových lokomotiv řady T 499.0 (759), díky čemuž vznikla lokomotiva s progresivní řídicí částí, kde se ve značné míře uplatnila elektronika. Novému typu byla

přidělena řada T 478.4 (754). Tyto stroje byly navrženy pro dopravu těžších osobních vlaků a rychlíků na neelektrifikovaných tratích.



## Současnost

Lokomotivy řady T 478.4 byly zpočátku používány pro rychlíky. Objevovaly se tak na tratích Praha-Plzeň, Brno-Liberec a na Slovensku na trati Bratislava-Púchov. S postupným dokončováním elektrizace úseků, na kterých jezdily tyto lokomotivy, docházelo k častým přesunům lokomotiv. Při dělení ČSD přešlo pod ČD 60 lokomotiv, zatímco ŽSR obdržely 26 strojů. Dnes jsou české lokomotivy dislokovány v DKV Plzeň, Ostrava a Brno. Zajímavostí je opětovné nasazení dvojice lokomotiv 754 na rychlík R 264 (v trakčně náročném úseku Plzeň hl.n.-Furth im Wald) a R 267 (zpět).



K 1.1.2005, kdy byly slovenské železnice rozděleny na ZSSK a ZSSK Cargo, přešly stroje řady 754 pod ZSSK - Železničnú spoločnosť Slovensko, a.s. Řada 754 ZSSK je používána pro osobní vlaky a rychlíky na tratích Zvolen-Košice, Zvolen-Vrútky, Prešov-Humenné, Humenné-Bánovce nad Ondavou a dalších. Zajímavostí je také zavedení rychlíku Wien-Nitra ER 2538/2515 "Nitrán", který je veden lokomotivou řady 754 ZSSK.

## Přezdívka

Přezdívku „Brejlovec“ si lokomotivy řady T 478.4 vysloužily díky přesahující obrubě čelních skel, ještě zvýrazněné barevným lemováním. Pro rozlišení od ostatních "brejlovců" se někdy používá ještě dodatek "čtyřka" podle konstrukční řady 4.

## Technické údaje

Výrobce	ČKD Praha
Rok výroby (prototyp)	1975
Délka	16,5 m

Šířka	3,0 m
Hmotnost	74,4 t
Maximální tažná síla	215 kN
Trvalý výkon	1460 kW
Maximální rychlost	100 km/h

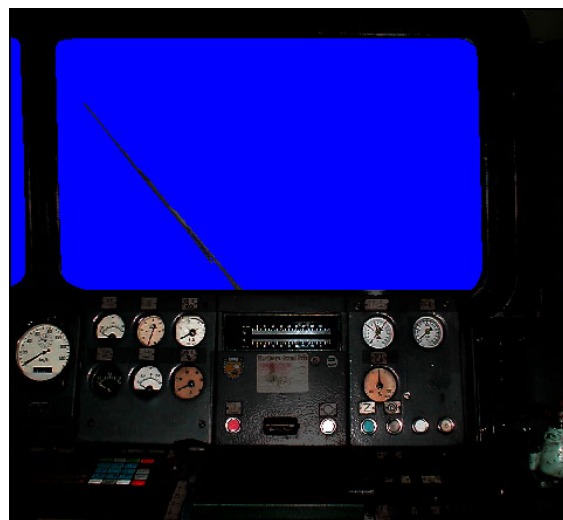
## BVE

Tato lokomotiva má v BVE denní i noční kabinu. Zajímavostí je, že je obrázek noční kabiny odlišný od denního, neboť autor obdržel pro obě varianty od ing. Peksy různé obrázky. Noční varianty panelů jsou totiž ve „dvojkové“ verzi většinou tvořeny úpravou denních panelů v aplikaci jako nebo PaintShop nebo ACDSee. Zvuky jsou zčásti převzaty z MTS a zčásti z několika videí, nalezených na internetu.

[x]



denní verze



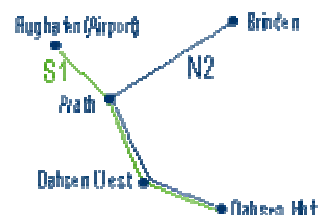
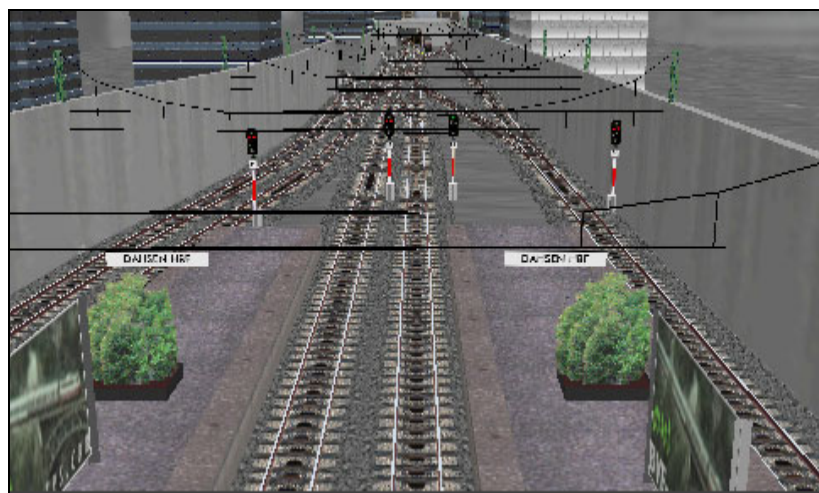
noční verze



# Recenze tratě: Arath-Brinden-Dahsen

huba.buba

Dnes se trochu porozhlédneme po starší německé trati RBdemo1 pro BVE 2.x kde nalezneme dvě různé mise Dahsen - Arath - Brinden (N2) a Dahsen - Arath - Flughafen (S1)



První z misí trvá 8 minut, druhá pak o minutu déle. Za velmi dobré pro mne považuji fakt, že se dají jet jak ve směru „tam“, tak i ve směru „zpět“.

Jde o tratě spíše pro klidné povahy, kde se doporučená rychlost i po technické stránce nepřehoupne přes 40-50 km/h. Pro trať bych použil výraz „příměstská“, kdy se z poklidného venkova s pasoucími se a bučícími krávami dostaneme do městského koridoru zakončeného v jednom případě velkým nádražím a ve druhém případě podzemní končnou stanicí.



Co říci závěrem – mnoho se toho říci nedá, jelikož jde o trať poměrně krátkou. Moje hodnocení je vcelku kladné, vzhledem k poklidné atmosféře trati i

průběhu jízdy, i k již zmíněné rychlosti. Pro milovníky klidných, ale přesto členitých tratí, bych tedy RBdemo1 rozhodně doporučil. Pár technických nedokonalostí určitě každý vzhledem ke starší vydání promine.



Do dalšího čísla pro vás vyberu trať zase z úplně jiného soudku ... ale o tom až za měsíc.

Trať najdete zde: <http://bve.upcenter.de/arathbrinden.php> (Na výše uvedeném odkazu se dopravujete i k doporučenému vlaku. Já pro svoji jízdu použil své cd460 a cd810).

[x]

# Pod lupou: Nabídky, které zůstaly pouze nabídkami

Vince Black

Při tvorbě vlaků nebo tratí se můžete spolehnout buď pouze na sebe nebo na spolupráci některého z kamarádů či internetových „kolegů“, které ani nemusíte znát osobně. Čas od času se stane, že vám někdo sám od sebe nabídne spolupráci v podobě podkladových materiálů (fotografie, údaje) nebo dokonce vlastní výtvar. Že to ale nakonec nebývá až tak žhavé, vám ukážeme v následujícím článku (všechny citované příspěvky jsou bez jazykové úpravy).



Nabízející se dají rozdělit v podstatě do dvou skupin. Tu první tvoří ti, co nabízejí např. fotografie kabin lokomotiv nebo zjištění technických údajů. Druhou skupinu tvoří ti, co již nějaký svůj výtvar údajně mají a nyní nabízejí ho k hostování nebo by se jen rádi pochlubili, s tím že to prý „není žádný zázrak“.

## Fotky, zvuky, dokumentace.

Upřímně řečeno – za dobu, co se zabývám BVE, se našli pouze tři lidé (nepočítám samozřejmě své nynější „redakční“ kolegy Gyzmu a hubu.bubu), kteří to s nabízenou pomocí/spoluprací mysleli vážně a něčeho jsem se od nich skutečně dočkal. V ostatních případech to probíhalo podobně, jako v následujícím příkladu.

V říjnu loňského roku mě kontaktoval jistý Adam S. Obvykle to začíná tak, že má dotýčný nějaký problém s BVE a potřebuje poradit. Pak následuje vděčný e-mail („Děkuji mockrát! Už to opravdu funguje.“) a určitá nabídka. Nejinak tomu bylo i v Adamově případě:

*Jinak, jak jste možná poznal i z emailové adresy, pracuji na dráze a můžu Vám obstarat jakékoli dokumenty, které by jste potřeboval: fotografie interiéru lokomotiv, technické údaje a snad i zvuky jednotlivých lokomotiv za jízdy. Neuvažujete třeba o vytvoření motorového vozu řady 810, což je opravdu klasika? Nechci se vnucovat, ale kdyby jste cokoli potřeboval, tak se na mně s důvěrou obraťte.*

*S pozdravem Adam S.*

No uznejte sami, který tvůrce vlaků pro BVE by nad takovou nabídkou nezajásal, zvláště když po „motoráku“ řady 810 touží řada českých fanoušků a již jsem byl několikrát dotázán, zdali ho mám v plánu někdy udělat.

S důvěrou jsem se tedy na dotýčného Adama obrátil. Popsal jsem mu, co bych asi potřeboval a v následujícím e-mailu bylo mj. i toto:

*Za tu dobu, co dělám na dráze, jsem si udělal dost známých na to, abych se dostal do každé mašiny, která tady jezdí. Dokonce jeden z kolegů je teď školený na Pendolína, tedy pokud vůbec vyjedou. :-) Fotek můžu poslat, kolik budete chtít. Mám vlastní digitál, Olympus 770, který zvládá i video snímky, takže není problém vše nasnímat. Takže pokud tedy budete potřebovat fota nějaké konkrétní mašiny, stačí napsat.*

Ke konci ještě uvedl:

*Když toho bude na probrání více, tak se klidně můžeme sejít i osobně a domluvit se, cestování po republice pro mně není problém.*

Pak se ještě ptal na tehdy novou verzi 2.90 beta. Opět jsem mu odpověděl a v následujícím e-mailu jsem si ještě mohl přechíst:

*... přes víkend zkusím zjistit, co se dá sehnat a kde. Takže zatím zdar.*

„Takže zatím zdar“ nebylo „zatím“, ale „navždy“. Od té doby jsem už o něm neslyšel. Pokoušel jsem se ho ještě

jednou kontaktovat e-mailem, ale vrozená hrdost mi nějak nedovolovala ho pak dále obtěžovat a tak ze slibné nabídky sešlo.

Těžko říci, v čem byl problém. Možná dotyčný zjistil, že shánění materiálů či focení v kabině není až tak jednoduché a nebo se mu do toho prostě nechtělo. Možná, že mu to dokonce ani nedovolili nadřízení. Kromě nějakého vážného důvodu (např. rodinného, zdravotního) mě pak ještě napadlo, že onen Adam ze mne vytáhl informace, které potřeboval, a konec. Kdo ví.

Nicméně toto je přesný příklad nabídek, které se mi za několik let práce pro BVE dostalo a které se nikdy neuskutečnily.

Ve výše popsaném případě se jednalo jistě o dospělého člověka, pokud již pracoval na dráze, proto mi jeho planý slib celkem překvapil. Co nepřekvapí, jsou různé sliby od „náctiletých“ kluků, kteří se mnohdy možná pouze vytahují. Podobný je i případ jistého Čecha Kryštofa M., který žije v Paříži a v souvislosti s mou tvorbou několika francouzských jednotek mi i on nabídl fotografie kabin:

*... Mohl bych ti poskytnout nějaké zvuky RERu MI79čky, videa MI79čky, samozřejmě fotky MI79čky a trochu fotek které jsem ještě nedal na web (jsou tam i foto kabiny !). Pokusím se také vyfotit metro na pneumatikách. Taky ti můžu nabídnout kvalitnější fotky, ty které jsou na webu jsou zmenšené, takže mi kdyžtak zase napiš ...*



Samozřejmě jsem měl zájem nejen o fotografie, ale i o zvuky. V dalším mailu již byl Kryštof opatrnější:

*Zvuky nevím jak pořídím ale videa budou z digitálního foťáku (15 sec.) a fotky určitě. Řekni mi na kdy by si chtěl ty větší fotky, nějak to vyřeším, pošlu to na tu druhou adresu. Připojení na internet mám rychlé, mám ADSL ...*

Nakonec mi sice poslal několik kvalitních fotek, ovšem většinou to byly soupravy vyfocené zvenku, jediná použitelná byla fotka kabiny MI79, ovšem ne jako základ pro BVE vlak, nýbrž pro ilustraci co vše se na řídicím pultu této jednotky nachází. Přestože jsem ho ještě kontaktoval, dalších fotek jsem se nedočkal. Tento 11-letý klukina měl tehdy ještě na svých stránkách fotky metra nejen v Paříži, ale i v Praze. V současné době sekce pro metro ve městě nad Seinou zmizela.

### **Vlastní výtvořky, další vlaky.**

Opět uvedu dva příklady. Před časem se v Návštěvní knize na mé stránce ([http://www.blueboard.cz/kniha\\_0.php?i\\_d=4571](http://www.blueboard.cz/kniha_0.php?i_d=4571)) objevil příspěvek od jistého Petra (neuveď ani e-mail ani domovskou stránku):

*... Jinak máš bezva stránky. Klobouk před tebou smekám. Pošlu ti i moji výrobu, ale nevím, jak se ti bude líbit. Zkousím něco udělat.*

Nechalo mě to celkem klidným. Lidí, kteří se „pokoušeli něco udělat“ a vzdali to, protože zjistili, že to není tak jednoduché, už bylo hodně.

O více jak týden později přibyl od Petra další příspěvek:

*... 2.věc je:Že ti během příštího týdne přijde na email soubor s tramvajemi.*

To jsem již trochu zpozorněl. Že by nový tvůrce? Bohužel, druhý, ani žádný další týden nic nepřišlo.

Poslední „lahůdka“ pochází ze října tohoto roku, tedy pár dní před uzávěrkou časopisu, a opět se objevila zprvu v Návštěvní knize::

*Pro Administratora tyhle www stránky--- Mam jeden vlak který tady není.Možná ho znáte-je to ten klasický motorák který u nás jezdí.Má reálné zvuky,5 rychlostních stupňů a 8 brzd+rychlobrzda.Podporuje SIFA a ATS*



☺*jestli ho chcete (Dát ho do sekce Download) tak mě kontaktujte na výše uvedený mail.Samozřejmě nic za to nechci-stačí m iže si vytvořil suprový stránky o BVE.*

Netušil jsem sice co je to za „motorák“, ale byl jsem zvědavý, ale zároveň jsem měl zdravé opchybnosti. Že by někdo vytvořil český vlak a ani já nebo některý z mých redakčních kolegů bychom o tom nevěděli? Podle toho, že autor podepsaný jako Dan Fleischer zmiňoval podporu SIFA, mě napadlo zdali nejde o pokus (dnes již bývalého) tvůrce pro BVE Martina Finkena - ten totiž před časem na jistém německém fóru uveřejnil obrázek z kabiny našeho „Hurvínka“ M131 posazeného na německé trati. Ovšem tento vlak již u nás nikde pravidelně nejedí, pouze na historických jízdách. Kontaktoval jsem tedy autora příspěvku, zdali se nejedná o zmíněný M131. Odepsal mi hned následující den:

*M131 neznám,koukni se na přílohu-je tam obrázek toho vlaku-jestli ho chces poslu ti ho.*

V příloze ovšem žádný obrázek nebyl. Když jsem na to autora upozornil, došla v zápětí odpověď:

*sorry,zapoměl sem ti připojit tu přílohu- ted' si jí vyzvedni*

Na konci věty byl připojen „vysmátý smajlík“, co však opět připojeno nebylo, byl onen obrázek. Taky jsem nechápal, proč autor neposlal vlak v příloze rovnou, když „za to nic nechce“. Opět následovalo upozornění, se stejným výsledkem. Na můj dotaz zdali to není nějaký fór, se mi dostalo e-mailu:

*Né-to žádněj fór neni!!!! Ten vlak se menuje "CD Rady 139" nak mi nejdou na maili posílat obrázky... Ten vlak jezdi na severu cech (Vim to-sem z Teplic a bydlím vedle nadrazni budovi kde vlaky pozoruju kazdej den) tak jestli tam bydlis tak ho urcite znas-jestli si videl treba "co pak je to za vojaka" no tak v tom vlaku jel ten Milan-ten vlak ma proste 6 oken,uvnitř cerveny kozeny sedacky (spis lavice..),predni okno je rozdeleno na dve-Mas "Skype" pres to by ten celej vlak mohl jit poslat-jestli jo dej mi vedet!*

„Skype“ jsem bohužel neměl a trpělivost již také ne. Nějak mi to (snad díky tolika pravopisným chybám) připomnělo jistého člověka, o kterém jsme psali v 7. čísle našeho časopisu v úvodním Gyzmově článku. Pokud to tedy není přímo on, jde jistě opět o nějakého podobného „-náctiletého“, který se nejspíše dobře baví. Pro kluka, který přispívá do návštěvních knih různých „pařanských“ stránek (např. <http://www.vietcong.czechian.net/>), tuto adresu má u svého příspěvku v Návštěvní knize uvedenu coby domovskou stránku), není jistě problém odeslat soubor v příloze. Zvláště pak, pokud stejně jako já, používá e-mailovou službu **seznam.cz**, která umožňuje posílat přílohy až do velikosti 13 MB.

### Závěr

Jak sami vidíte, musí se nakonec člověk ve většině případů spolehnout sám na sebe. Přiznám se, že ve výše popsanych situacích, mám někdy chuť následovat Martina Finkena (o jeho odchodu z BVE píšeme v úvodním článku). Ovšem na druhou stranu ochota některých lidí, jako je Petr S., o kterém píše v rubrice „Zkušenost“ nebo pana Stanislava Peksy, který mi kdysi zaslal spoustu obrázků kabin, z nichž dosud čerpám, mi ještě dodává naději, že ne všichni pouze slibují.



Tento článek by však měl rozhodně dát odpověď všem těm, kteří mě nebo kolegovi Gyzmovi píšete dotazy typu „kdy už budou nějaké další vlaky/tratě“. Věřte, děláme co můžeme a byli bychom rádi, kdyby nějaká česká trať či více dalších vlaků existovalo, ale někdy jsme na to prostě sami.

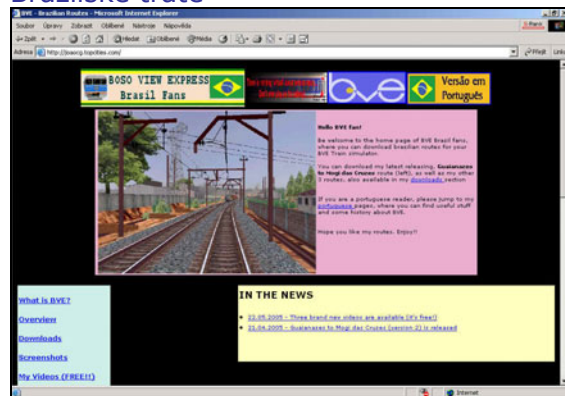
[X]

# Surfujeme: Stránky, které byste měli znát

Vince Black

Určitě znáte brazilské tratě od tvůrce jménem J.Goncalves, s nímž jsme přinesli rozhovor v čísle 7/2005. V první recenzi vám tedy představíme domovskou stránku jeho vlaků. Druhá recenze se bude týkat stránek německého tvůrce jménem Uwe Post.

## Brazilské tratě



URL: <http://joaocg.topcities.com/>

Když se na stránku, která se implicitně zobrazuje v anglickém jazyce podíváte, napadne vás nejspíše, že má poněkud podivný design. Různobarevná okna poházená ledabyle na černém podkladu, spousta nevyužitého místa. Pravdou je, že si tento tvůrce, který si potrpí na precizně propracované tratě a vlastní objekty, se stránkami příliš práce nedal. Jsou to ale ty typy stránek, které „vědí“ co nabízejí a preferují obsah před obalem.

Pod několika bannery v horní části obrazovky najdeme uvítací text s obrázkem z jedné z autorových tratí. Následuje okno s přehledem posledních novinek a se základní nabídkou (v levé části). Ve zbývajících dvou oknech najdeme stručné informace o trati Pinda-Piracuama (bůhvíproč právě o této trati) a pár slov o tom, co je to vlastně BVE.

Stránka má totiž mimo jiné evidentně představit BVE brazilským fanouškům, proto v sekci „What's BVE“ (Co je BVE?) najdeme základní informace ke stažení simulátoru a dalších tratí.

V sekci „Downloads“ najdeme přehledně zpracovanou stránku existujících tratí (pochopitelně z Brazílie), to vše s náhledy a celkem obsáhlým popisem. Odkaz ke stažení dané trati samozřejmě nechybí.

Pokud si chcete před stažením udělat představu o té či oné trati, je tu pro vás sekce „Screenshots“ (náhledy, obrázky z tratě). Pro každou trať zde najdete několik obrázků, škoda jen že jsou pouze v rozlišení 320x240 a že se sem nelze dostat i ze sekce „Download“.

V poslední době brazilský webmaster stránky obohatil i o video z reálné železnice („My videos“), a tak máte díky tomu možnost poznat železnici také trochu „exotickou“.

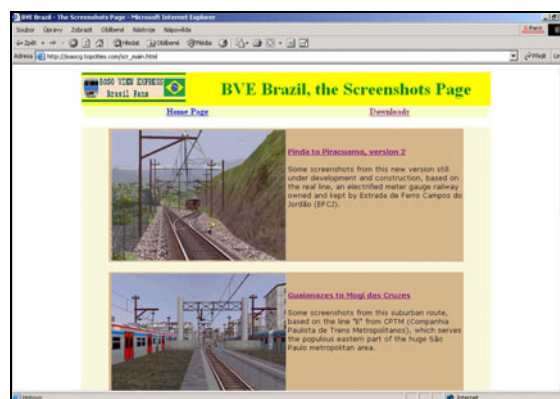
Zbývá mi zmínit se ještě o sekci „Projects“, kde uvidíte, že autor nezahálí a připravuje např. pokračování zmíněné (a velmi pěkné) tratě **Pinda-Piracuama**.

Zbytek tvoří odkaz na seznam dalších stránek o BVE (v tomto případě velmi krátký, jde patrně jen o autorovy oblíbené) či odkaz na autorův mail.

Zmínil bych se ještě o sekci, která není pro BVE stránky zase příliš obvyklá, a tou je „About me“ (O mě). Zde najdete jakousi „osobní kartu“ autora tratí a webmastera v jedné osobě – obsahuje autorovu fotku, datum narození, výčet jeho zálib nebo popis jeho zkušeností s železnicí.

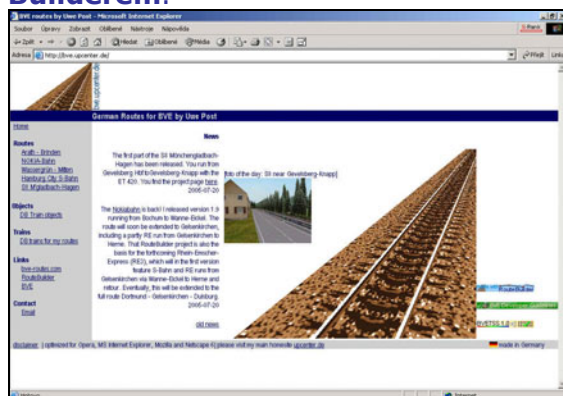
Jak jsem již předeslal v úvodu – design vás rozhodně neoslní, ale kvalitní tratě, které zde najdete, určitě ano.

[x]





## Německé tratě vytvořené Route Builderem.



URL: <http://bve.upcenter.de/>

Program **Route Builder** (dále jen RB) má své příznivce, ale i odpůrce (podrobněji jsme o tomto programu psali v čísle 6/2005). Jedním z příznivců je určitě Němec Uwe Post, který v tomto programu vytvořil zatím 5 tratí. Všechny tyto tratě najdete na stránce v angličtině, s poměrně jednoduchým designem. Díky písmu „Arial Narrow 10“ (tedy velmi úzkém) se však o nějaké přehlednosti či čitelnosti mluvit nedá.

Levá část obsahuje menu s odkazy na zmíněné tratě, o něco níže poté můžete najít odkaz na sekci volně stažitelných objektů pro BVE tratě, vlaky nutné pro jízdu na autorových tratích (motorové vozy však byly v době psaní článku nepřístupné).

Následují tři odkazy – na stránku BVE-routes.com, domovskou stránku RB a oficiální stránku BVE.

Pokud vám tedy tratě vytvořené pomocí RB nevadí a kupř. rádi jedete „tam a zpět“, což právě tratě z RB umožňují, jistě tuto stránku navštívíte.

[x]



## reklama

IST honlapja - Microsoft Internet Explorer

Soubor Úpravy Zobrazit Oblíbené Nástroje nápověda

Adresa <http://ist.uw.hu/>

Kezdőlap

Hírek

Olvasd el

Pályák

Járművek

Linkek

Home

News

Routes

Vehicles

Links

Nagyvasúti járművek

Br 642 - MÁV 6342 - Desiro

Gyártó: Siemens

Gyártó típusjele:

Gyártási év: 2000-2002

Teljesítmény: 2\*275 kW

Tömeg: 66 t

Megengedett legnagyobb sebesség: 120 km/h

Készítette: Martin Finken

Utolsó frissítés: 2005.04.03.

BVE 2.6-hoz

Btx - Az MDmot vezérlője

(a technikai adatok az MDmot-ra vonatkoznak)

Gyártó: Ganz-Mávag

Gyártó típusjele:

Gyártási év: 1970-1975

Teljesítmény: 590 kW

Tömeg: 41 t

Megengedett legnagyobb sebesség: 100 km/h

Készítette: UVmániás

Utolsó frissítés: 2004.09.21.

BVE 2.6-hoz

Railway vehicles

Br 642 - MÁV 6342 - Desiro

Manufacturer: Siemens

Manufacturer's serial number:

Date of construction: 2000-2002

Power rating: 2\*275 kW

Weight: 66 t

Max speed: 120 km/h

Author: Martin Finken

Last update: 03.04.2005

Only for BVE 2.6

Btx

(technical datas for MDmot)

Manufacturer: Ganz-Mávag

Manufacturer's serial number:

Date of construction: 1970-1975

Power rating: 590 kW

Weight: 41 t

Max speed: 100 km/h

Author: UVmániás

Last update: 21.09.2004

Only for BVE 2.6

IST honlapja - Maďarské tratě a vlaky (<http://ist.uw.hu/>)

Svět BVE

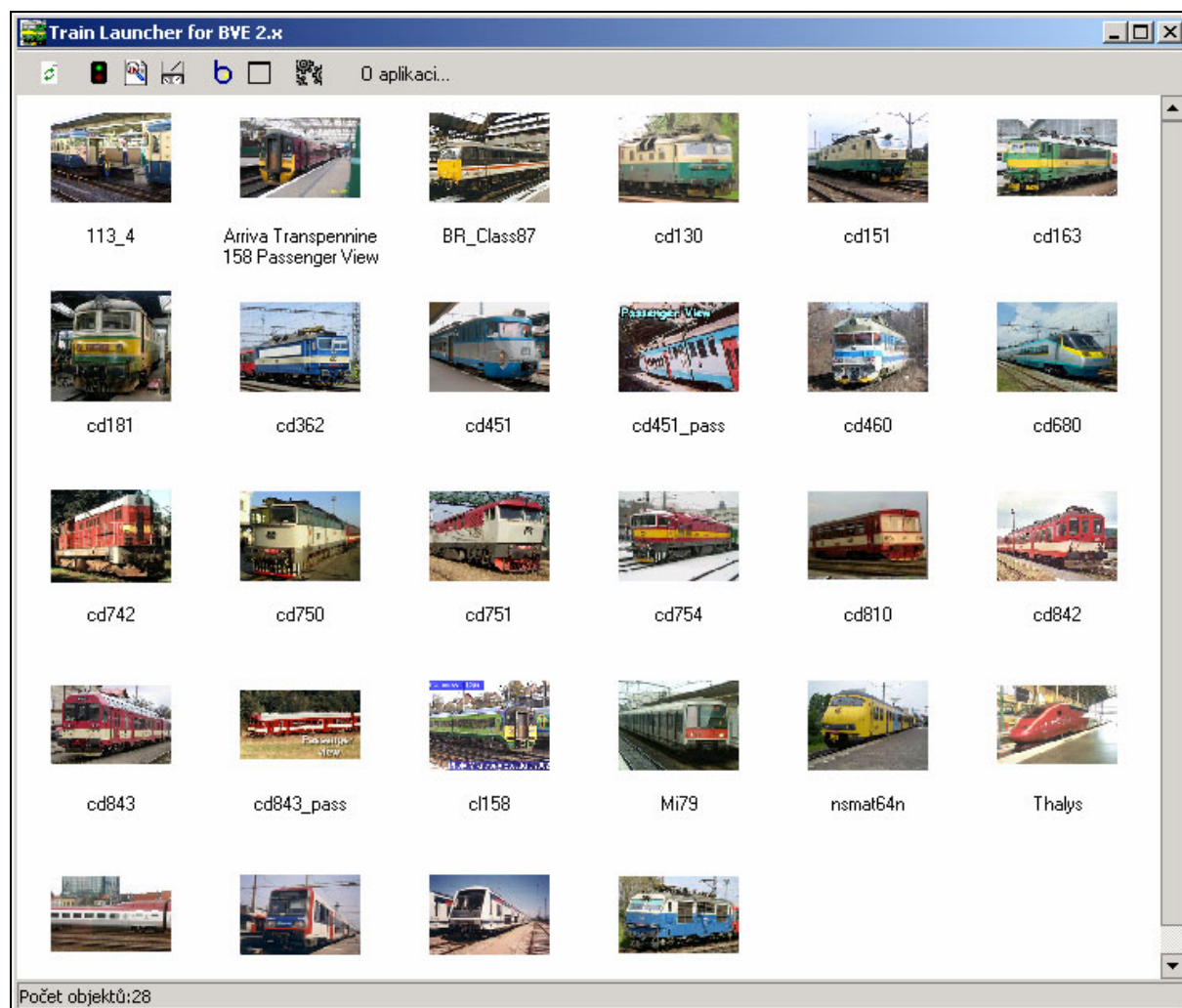
11

listopad 2005

## Tipy a rady: Train Launcher

Vince Black

V diskuzích či e-mailové korespondenci se často ptáte, jak co nejlépe změnit předepsaný vlak pro určitou trať. Kromě toho, že jsme se této problematice již několikrát věnovali, psali jsme také o českém programu Train Launcher (dále jen TL), který to (zatím jen ve verzi 2.x) pohodlně udělá za vás. Dnes si ho proto popíšeme podrobněji.



Program je úplně zdarma ke stažení na adrese <http://sheafraidh.wz.cz/>. V úvodní obrazovce kliknete na nápis „Vstupte“ na jakémsi „náhrobním kameni“, dostanete se na krátký seznam novinek v programech, které autor pod zajímavou přezdívkou „sheafraid“ vytvořil.

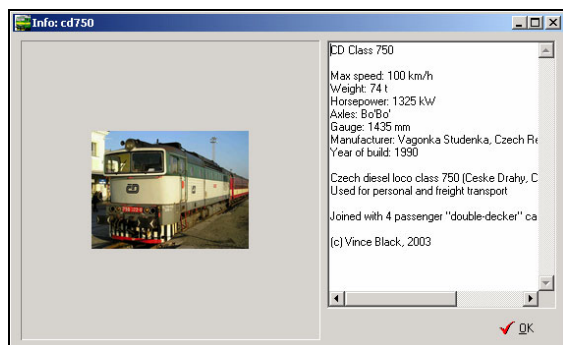
Poslední aktualizace TL byla v době psaní tohoto článku ze dne 16.12.2004. Po kliknutí na příslušný odkaz, se dostanete na stránku nabízející odkaz ke stažení („stáhnout TLSetupCZ.exe“). Stáhněte si soubor na disk a spusťte jej. Proběhne

standardní instalace, ikonu však na ploše nenajdete, pouze novou položku v nabídce Start.

Při prvním spuštění programu budete dotázáni na složku, ve které se nachází samotný simulátor BVE. Při opětovném spuštění programu vám již budou zobrazeny náhledy všech nainstalovaných vlaků (viz velký titulní obrázek). Pokud kliknete pravým tlačítkem myši na některém z náhledů, objeví se kontextové menu, kde můžete zvolit buď „Info <I>“ a tím si nechat zobrazit popis vlaku, který se normálně





nachází v příslušné složce vlaku v souboru Train.txt,



nebo můžete zvolit „Panel <P>“ a prohlédnout si tak na kabinu příslušného vlaku:



Obě akce můžete rovněž provést kliknutím na ikonu , resp.  v horní liště nebo stiskem kláves „I“, resp. „P“ (**pozor** po stisku klávesy P a následném odklepnutí tlačítka OK se spustí BVE, ale vlak se nezapiše do žádné trasy, **jde zřejmě o chybu!**). V obou případech však musíme předem označit příslušný náhled (jedním kliknutím myši):



cd742

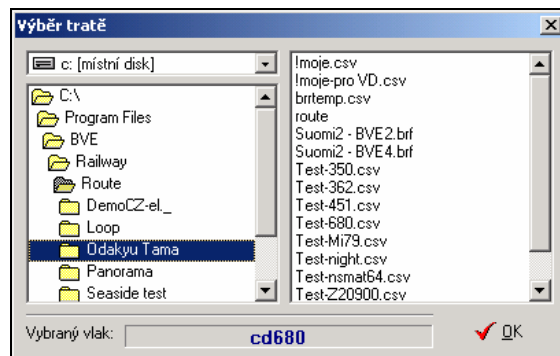


cd750





cd751


Pokud na náhledu kliknete 2x levým tlačítkem myši, zobrazí se před vámi okno pro zápis daného vlaku do tratě:



V levé polovině okna vidíte seznam složek s nainstalovanými trasami. Pravá část okna zobrazuje soubory s trasou (s příponami csv nebo rw) v aktuální složce – složky lze vybírat dvojím kliknutím na příslušném názvu. Obsah pravé části, tedy příslušné soubory s trasou, se mění v závislosti na zvolené složce vlevo.

Vybereme příslušnou složku, požadovaný soubor tratě, stiskneme tlačítko „Ok“ a následně potvrzující dotaz. Celý zápis do tratě můžeme také opět provést pomocí ikony  v horní liště nebo stiskem klávesy „Enter“. Opět je nutno mít náhled označený.

Poté už nezbyvá nic jiného, než spustit samotné BVE, což můžete učinit buď přes tlačítko  nebo klávesou „B“. Rovněž můžete spustit BVE klasickým způsobem a aplikaci TL předtím uzavřít nebo nechat puštěnou, to už záleží na vás. V samotném simulátoru už pak jen zvolíte trať do které jste vlak právě zapsali a vesele vyrazíte na cestu.

Připomínám, že pro bezchybný chod programu je nutné mít správně nastavené složky, ve kterých se nachází spouštěcí soubor simulátoru (BVE.exe) a složky s vlaky a tratěmi (ikona pro nastavení  v horní liště).

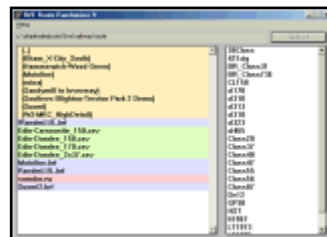
**Train Launcher** je velice dobrou pomůckou pro české fanoušky BVE. Spustit vybranou trasu s právě nastaveným vlakem přímo z aplikace sice na rozdíl od programů **BVE Route and Train Selector** nebo **BVE Route Randomizer** neumí, ale tyto programy zase nejsou v češtině a nenabízejí náhledy vlaků a panelů.

[x]

## Tipy: BVE Route Randomizer

Gyzma

**Řekne-li se BVE Route Randomizer nebo zkráceně BRR, zajistě každý hráč BVE ví, o čem je řeč. Pokud ne, tak nezoufejte! Tento článek Vám přiblíží co vlastně BRR je a jak se používá.**



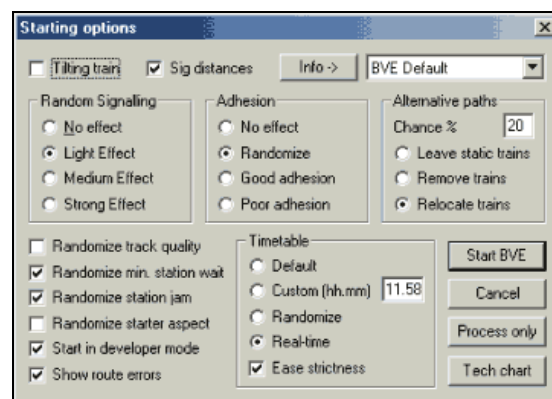
V počátcích BVE 2.x se zrodilo mnoho tratí, které po čase začaly uživatele nudit svou neměnností a stálostí. Je to tím, že BVE trať je složena ze statických objektů, tudíž tady nemáme žádný pohyb a změnu např. v návěštění, potkávání stojících vlakových souprav apod. Není zas úplná pravda, že by to BVE nedokázalo. Dokáže, ale možnosti jsou natolik omezené, že toho v podstatě mnoho nedocílíme. Tato pořád stejná situace při každé jízdě, kdy trať jedete, dovedla k myšlence jednoho finského příznivce BVE k napsání programu, který by tohle všechno změnil. Jde o člověka jménem **Oskari Saarekas**, který má na počátku své tvorby na kontě dva programy a jednu trať. Tím zatím nejmenovaným programem je „**BVE Route & Train Selector**“ (BRTS) a finská trať „**Suomi: Helsinki-Raahe**“, která je určena pro náhodné zpracování programem BRR. Mimochodem BRTS sloužil k výměně vlaků v tratích. Něco obdobného jako nynější **Train Launcher**.

Ale vraťme se zpět k BRR a povězte si na jakém principu tento program pracuje. Vše je založené na znalosti speciálního kódu, který se wpisuje do souboru tratě. Výsledný soubor pak není ve formátu CSV, ale BRF. Při čtení souboru \*.brf program BRR dle navolených funkcí zpracuje informace, vytvoří dočasný soubor tratě s názvem „**brtemp.csv**“ a automaticky spustí trať v simulátoru BVE. Pokud někoho zajímá dopodrobna jak se takto náhodná trať programuje a jaký speciální kód se používá, má možnost nahlédnout do souboru „**manual.html**“, který je po instalaci k dispozici v adresáři BRR. Podotýkám, že znalost kódu pro stavbu tratí v BVE 2.x je nutností.

Kde program získat? Na stránkách <http://koti.mbnet.fi/lopomo/trainsoft>. Instalace programu je velice jednoduchá v podobě samoinstalačního průvodce,

který vás provede bezpečně instalací od začátku až do konce. Obdobné jako u většiny jiných programů.

Spuštění se provádí souborem BRR10.exe v adresáři BRR. Doporučuji si udělat zástupce např. na plochu pro snadnější spouštění. Hned na začátku vás uvítá okno, ve kterém jsou dvě tabulky (viz obrázek vpravo nahoře). V levém okně je seznam tratí a v pravém okně je seznam vlaků. Seznam tratí je barevně odlišen. Zeleně jsou označeny soubory formátu CSV a fialově soubory formátu BRF, které nás budou zajímat. Po vybrání tratě a vlaku je zapotřebí stisknout tlačítko SELECT. Objeví se nám další okno ve kterém je na výběr několik funkcí.



Po pravé straně je rozvírací menu, ve kterém si lze vybrat typ signalizace dle státu. Funkce „**Tilting train**“ určuje, zda se bude vlak v obloucích naklánět či ne. „**Sig distance**“ zobrazí v šedém pruhu pod návěstidlem vzdálenost k návěstidlu následujícímu. Nefunguje v BVE 4.x. „**Randomize track quality**“ udává různou kvalitu tratě. „**Randomize min. station wait**“ vygeneruje náhodný čekací čas ve stanici. „**Randomize station jam**“ určí náhodnou obsazenost vlaku cestujícími. „**Randomize starter aspekt**“ náhodně zvolí stav odjezdového návěstidla. „**Start in developer mode**“ spustí BVE ve vývojářském módu a nakonec funkce „**Show route errors**“



umožní zobrazit chyby v trati způsobené při programování. Sekce „**Random signalling**“ určuje náhodnost signalizace. Sekce „**Adhesion**“ udává adhezní podmínky na trati v průběhu jízdy. Sekce „**Alternative paths**“ umožňuje nastavení pravděpodobnosti, že vlakem pojedeme v nádraží po jiné koleji než původně.

Je tedy zapotřebí zvolit, co se má provést s případnými soupravami stojícími na kolejích v nádražích. V sekci „**Timetable**“ nastavujeme čas dle kterého je tvořen jízdní řád. Funkcí „**Ease strictness**“ přidáme 6% času, kterým kompenzujeme ztrátu při jízdě na výhybkách do odbočky se sníženou rychlostí.

Jak vidíte, program je to velice zajímavý, ale nechám na vás zda jej využít či ne. Tratí určených pro BRR není mnoho, ale i tak lze tento program použít jako „měnič vlaku“ v tratích pro méně zdatné uživatele. Poslední poznámka se týká textur návěstidel. Poslední verze BVE 2 používá u textur návěstidel černou transparentní barvu. BRR však používá modrou což způsobuje zobrazování této barvy kolem návěstidel při jízdě. Proto si zálohujte všechny Signal\*.bmp a Relay\*.bmp soubory před použitím tohoto programu. Divím se, že to v této poslední verzi BRR nebylo opraveno.

[x]

---

## Inzerát: Hledáme nové spolupracovníky

Pokud byste se rádi podíleli na vzniku tohoto časopisu, hledáme schopné lidi, kteří by byli ochotni psát články o simulátoru BVE.

Dále hledáme spolupracovníky pro psaní článků i o jiných simulátorech, pro případné další rozšíření zaměření časopisu. Jde nám zejména o simulátory Trainz Railroad Simulator (TRS2004) a Microsoft Train Simulator (MTS). Nebráníme se ale ani dalším simulátorům.

---

### reklama



Berlínská domovská stránka BVE  
(<http://www.bve-berlin.de/>)

Berlínská nadzemní dráha (S-bahn)  
Tratě a vlaky od Martina Finkena  
Objekty, návody, fórum  
(vše v němčině)

## FAQ: Nejčastěji kladené dotazy

Vince Black

**Mám staženou trať xyz. Při spuštění mi to hlásí: RUN-TIME ERROR "9" SUB SCRIPT OUT OF RANGE ...**

JR

Tato chyba se vyskytuje při velkém množství chybějících objektů. To je někdy zapříčiněno instalací objektů do jiné složky, než je uvedeno v souboru s trasou. Doporučuji zkontrolovat správnost instalace - v souboru s trasou můžete najít řádky, které obsahují definici cesty k různým objektům, což jsou soubory s příponou b3d nebo csv. Např. zápis

Rail(1)=Loop3\Rail2\C223RW.b3d  
udává umístění objektu „C223RW.b3d“ ve složce „Loop3\Rail2“, přičemž tato složka je podložkou „C:\Program Files\mackoy\BVE4\Railway\Object“ a „Loop3“ je tedy hlavní složkou objektů pro danou trasu. Ve vaší složce „Object“ tedy musí v tomto případě existovat podsložka „Loop3“.

**Jak rozjedu Class66freight v BVE 4? Motor zapnu klávesou „6“, zařadím směr kupředu a zadám první stupeň rychlosti. Někde bude nějaká brzda, neboť při zvyšování stupňů rychlosti má rychloměr tendenci se zvednout. Ale bohužel nezvedne se, pouze se tam „pohupuje“. Zkoušel jsem mezerník a DELETE podle té tabulky co je úplně dole. A vůbec nic se neděje.**

JR

U tohoto vlaku se mi osvědčil postup šipka dopředu - mezerník - klávesa 6 - odbrzdít. Pak je nutno počkat až mašina odbrzdí (tj. na druhém „budíku“ zleva musí obě ručičky ukazovat "vzhůru", jako když je 12 hodin). Poté je nutno OPATRŇE rozjíždět - stisknout klávesu 1 a teprve ZA NĚKOLIK SEKUND se vlak velmi pomalu rozjede. Teprve pak lze přidat stupeň 2 atd. Je zapotřebí uvědomit si, že tato lokomotiva má připojeny nákladní vagóny a celý vlak váží 2400 t a je 420 m dlouhý!

**Poznámka:** záleží také na trati, na jaké je vlak spouštěn - v BVE 4.x lze nastavit

prokluzování i na trati, nejen u vlaku (BVE 2.x).

Já osobně jsem lokomotivu class66 rozjel výše popsaným postupem na trati **Plymouth-St.Austell**, ale už ne na demo trati **BVExMTS**! Tam se mašina chová způsobem popsaným v otázce - rychlost se mění z 0 na 1 km/h a zpět, rychloměr se "kýve", což způsobuje podle mého právě ono prokluzování.

Dalším důvodem, proč se zdá že mašina nejede, je naprogramování knihovny os\_ats, kde je nastaven výpadek trakce při plném výkonu. Zrychlení lokomotivy je malé a tak není divu, že je nutno čekat až se stroj trochu rozjede a dále jet pomalu. Tím lze docílit „pocitu“ oné „tíhy“ vlaku.

Plynulé rozjetí by si pokročilejší uživatel mohl nastavit vyřazením britského Os\_ats a nahradit jej japonským. Pochopitelně tím ovšem ztratí některé animace.



**Potřebuji vlak typu Class 87-025 a nikde ho nemohu najít.**

JR

V tomto případě někdy pomůže najít jakoukoliv lokomotivu dané řady (v tomto případě class87), protože ve většině případů má jedna řada společnou kabinu, lišit se mohou pouze v náhledu lokomotivy (soubor Train.bmp ve složce vlaku) nebo „připojeným“ počtem vagónů.

[x]



## Připravuje se: Yasushi line

Vince Black

Již před časem se na internetovém fóru objevila zmínka o chystané japonské trati s pravděpodobným názvem Yasushi line. Pravděpodobným píši proto, protože na japonských stránkách je orientace velmi těžká, a to i s pomocí některého z internetových překladačů – ani ty totiž nepřeloží vše nebo překlad vždy nemusí dávat smysl.



Nicméně když se podíváte na ukázky z projektu na stránce <http://home.pchome.com.tw/store/eos32/BVE/bve-soso.htm>, pochopíte, proč jsem se i tak rozhodl vám tuto trať představit.

Netuším bohužel kdo je autorem trati, ani kdy bude trať vydána. Samotná stránka ukávek je součástí stránek (<http://home.pchome.com.tw/store/eos32/index.htm>), které se nejspíše specializují na tvorbu tratí pro BVE a sestavování objektů. Každý obrázek z chystané trati je doprovázen podrobným komentářem, který si patrně klade za cíl ukázat, co všechno lze v BVE vytvořit. Doufejme jen, že se k nám trať

brzy dostane a budeme si ji moci projet sami.

[x]







# Zkušenost: Jak jsem fotil Pantografy

Vince Black

**Přestože jsem vytvořil již několik vlaků, jednalo se vždy o vlaky, které měly kabinu vycházející z fotografií někoho jiného. Jelikož BVE 4.x nabízí při tvorbě kabiny mnohem více možností a kabina může být ve větším rozlišení, rozhodl jsem se, vzhledem ke své oblibě Pantografů (především řady 451), zkusit nafotit také něco vlastního. Co tomu předcházelo, a jak to všechno probíhalo, se dočtete v následujícím článku.**

Pokud chcete pro BVE vytvořit vlastní vlak, máte několik možností. Tou první (a nejsnazší) je použít slušnou fotku kabiny, kterou najdete na internetu. Další možností je použít kabinu z jiného simulátoru, např. MTS, tedy pokud vám to autoři dovolí (jinak samozřejmě riskujete různé nepříjemné maily a kritiky na diskusních fórech). Nejtěžší možností je nakreslení vlastní kabiny dle skutečnosti, ale najdou se i tací, kteří to s menším či větším úspěchem dokázali. Poslední možností je pak vlastnoruční nafocení kabiny.

Až donedávna jsem o tom vůbec neuvažoval. Neměl jsem totiž ani digitální fotoaparát, ani možnost vlézt si někde v depu do kabiny. Přiznám se také, že moje vrozená „nesmělost“ mi bránila požádat přímo na nádraží některého ze strojvůdců o vyfocení mašiny zevnitř.

Od vydání BVE 4.x jsem však stále toužil po kabině svého oblíbeného „Pantáku čtyřistapadesátjedničky“. Bohužel tento vlak pro jiné simulátory zatím neexistuje, a na internetu jsem rovněž žádnou použitelnou fotografii nenašel. Při návštěvě stránek Pantografů (<http://pantograf.wz.cz/>) jsem narazil na větu ve smyslu „pokud zde něco postrádáte, napište nám, pokusíme se to sem doplnit“. Tak jsem se tady pokusil já a napsal e-mail administrátorovi stránek, zdali by neměl náhodou nějakou slušnou fotografii kabiny, z pohledu strojvůdce.

Byl jsem překvapen celkem brzkou odpovědí, v níž mj. stálo: „Nevím odkud jsi, ale nejlepší by bylo, kdybys přišel do Prahy na odstavné nádraží a můžeš si to nafotit, jak potřebuješ“. Podepsán byl jistý Petr S., administrátor zmíněných stránek.

Samozřejmě jsem s radostí zareagoval, už jen proto, že jsem z Prahy. Přes e-mail a posléze pomocí telefonu jsme si dohodli termín, já si vzal v práci půldenní volno a vyrazil s digitálním i „klasickým“ fotoaparátem a stativem do Michle.

Petr se ukázal jako velmi sympatický a ochotný člověk. Dovedl mě nejprve k ostavenému Ešusu (řada 971), odemkl dveře kabiny a umožnil mi první focení.



Brzy se ukázalo, že to taková legrace není. Odsunuli jsme křeslo pro strojvůdce a já umístil digitální fotoaparát na stativ. Ukázalo se, že se do hledáčku vejde pouze malá část přístrojové desky na pultu strojvedoucího, a to i když jsem stativ umístil až k zadní stěně kabiny, co nejdále od pultu. Nezbyvalo tedy nic jiného, než se snažit pomocí otáčení přístroje na stativu nafotit několik záběrů vedle sebe a poté se z nich pokusit na počítači složit panorama.

Mezitím mě Petr seznamoval s přístrojovou deskou, popisoval mi jednotlivé kontrolky, páky, tlačítka a jejich funkce. Mohl jsem si nafotit cokoli, v jakékoliv poloze, a jen jsem litoval, že BVE neumožňuje více animace nebo spíše že neumím programovat



knihovny dll, které by podobné animace umožnily (psali jsme v minulém čísle).



Nafotil jsem několik fotografií v úrovni pohledu strojvůdce, jakousi řadu zleva doprava, totéž v horní části kabiny.



Pak jsem „digitál“ na stativu vyměnil za klasiku. V tu chvíli jsem byl rád, že jsem ho sebou vzal, jelikož tento přístroj má mnohem širší úhel záběru a kabina se tam vešla skoro celá. Nicméně jsem se snažil vyfotit co nejvíce kabiny stejnou metodou jako předtím s „digitálem“.



Petr mi umožnil vyfotit polohy rychlostní páky, hlavního vypínače a několik dalších věcí.

Poté jsme se přesunuly k mému oblíbenému stroji, ne ovšem k řadě 451, ale 452, což mi pochopitelně nevadilo. Tady jsme museli poněkud pospíchat, neboť vlak měl za 10 minut odjet a jiný k dispozici v té chvíli nebyl. Nutno podotknout, že kabina 452 je mnohem menší než v „Ešusu“, což jsem záhy poznal. Petr mi sice nabízel focení otevřenými dveřmi z chodbičky, ale ta ústí do kabiny strojvedoucího uprostřed, zatímco on sám sedí vlevo.



Opět jsme odsunuly „fírovo“ křeslo a já se pokoušel nastavit stativ tak, aby fotoaparát zabral kabinu z co nejreálnějšího pohledu. Petr mě opět zasvěcoval do jednotlivých prvků řídicího pultu. Jelikož jsem potřeboval vidět co fotím, různě jsem se za stativem zakláněl a nakláněl, nohy mě už od neustále pokrčených kolen bolely, okny do kabiny pražilo odpolední sluníčko a pot ze mě jen lil.

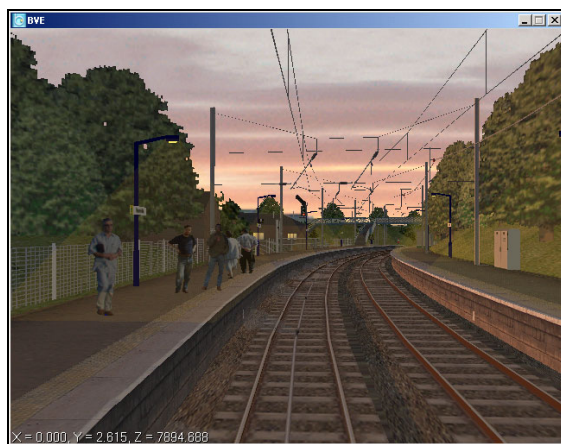
Nakonec jsem opět vyměnil fotoaparáty, v rychlosti jsme nafotili polohy brzdící páky a byl čas kabinu opustit, aby vlak mohl odjet. Poté jsme si ještě o kus dál povídaly s Petrem na perónu, pozorujíc při tom odjezd „naši“ 452.

V současné době mám tedy v počítači materiály na dva vlaky, z nichž jeden v podstatě již pro BVE existuje (451 pro verzi 2.x) a druhý bude úplně nový (jen pro verzi 4.x). O tom, jak jsem se se získaným materiálem popral, vám napíši v příštím čísle!

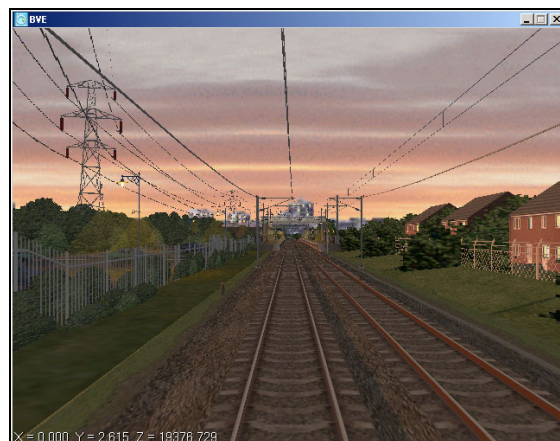
[x]

## Putujeme obrazem: **Birmingham X-City South**

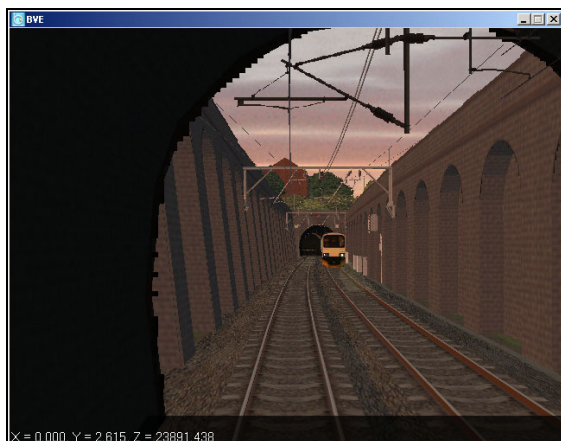
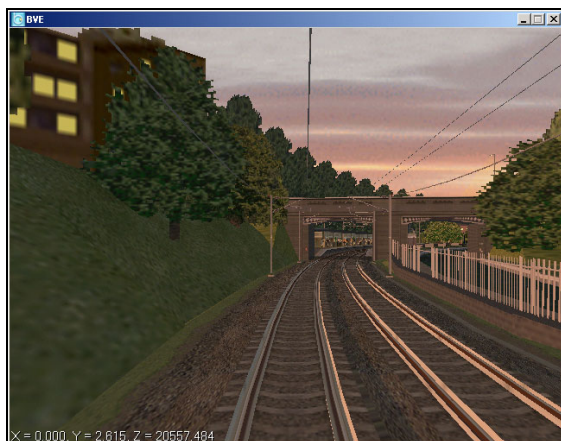
Dnes se „projedeme“ jednou z nejpovedenějších tratí, pocházející z Velké Británie, pro níž autor vytvořil mise pro různé části dne. Podívejme se tedy, jak se za soumraku jede do Birminghamu.











# Okno ke konkurenci: Trainz, MTS a jejich další vývoj

Vince Black

Od tohoto čísla vám přinášíme novou rubriku, která se bude ve zkratce zabývat i ostatními simulátory. I když jste možná příznivci pouze BVE, jistě nepohrdnete drobnými informacemi ze světa „těch ostatních“, abyste věděli jak si BVE právě v porovnání s nimi stojí. A pokud z nich nějaký občas projedete nebo vyzkoušíte nebo se jim dokonce věnujete pravidelně, jste na správném místě.

## Současná situace

V současnosti existují pouze dva větší „konkurenti“ BVE. Tím prvním je **Trainz Railroad Simulator (TRS)**, druhým pak **Microsoft Train Simulator (MTS)**. Oba simulátory se dočkali nebo dočkají dalších aktualizací. Ostatní simulátory lze zmínit jen sporadicky, protože jsou již buď dávno zastaralé (**Mechanik**, **Zusi**, **RailSim**, věnují se pouze simulaci řízení provozu (**Staničář**, **Kolejarz**, **Bahn**) nebo jsou specifické pro danou zemi či typ lokomotivy (**LokSim3D**, **Densha**).

kreslené, což tedy vylučuje použití fotorealistického panelu.



## TRS



(<http://www.auran.com/TRS2004/>)

První verze (firma **Auran**) vyšla ještě pod názvem **Trainz**. V podstatě šlo spíše o simulaci modelového kolejiště, takového jaké jste měli (nebo možná ještě máte) doma. Příjemným prvkem byla pohodlná stavba kolejiště ve 3D módu nebo možnost volby ovládání vlaku buď pomocí ovladače (transformátor na skutečném modelovém kolejišti) či pomocí tzv. módu strojvůdce, kdy jste „seděli“ přímo v kabině a ovládali vlak tak jako v BVE. Oproti tomu měl však **Trainz** jednu výhodu (a zároveň také nevýhodu) – po kabině jste mohli „bloudit pohledem“ v libovolném směru (na rozdíl od MTS, viz dále), ovšem díky tomu že kabiny byly (a jsou) pouze

S další verzí se Train přejmenoval na **Train Railroad Simulator 2004 (TRS2004)**. Velkou novinkou této verze, která vyšla v říjnu 2003 (tehdy zatím v angličtině, česky vyšla až na jaře roku 2004) jsou „scénáře“, tedy mise, kde např. musíte převést určitý druh a množství nákladu z jednoho místa na druhé. Při stavbě trati k tomu samozřejmě slouží objekty, které umí určitě zboží „produkovat“.

V současné době je horkou novinkou verze označená jako **TRS2006** (anglická verze vyšla koncem srpna, česká by měla vyjít koncem listopadu).



(<http://www.auran.com/TRS2006/>)

## MTS





(<http://www.microsoft.com/games/trainsimulator/>)

Zatímco výrobce TRS2006, firma **Auran** představuje svůj produkt jako „nejkomplexnější simulátor všech dob“, **MTS** společnosti **Microsoft** se zabývá výhradně simulací řízení vlaku. Oproti BVE má výhodu venkovního 3D pohledu na vlak, kterým právě jedete, možnost jízdy tam-zpět, u některých lokomotiv i pohled „z otevřeného okna“ kabiny a ještě donedávna bylo jeho další výhodou přepínání pohledu v kabině a to doleva/dopředu/doprava (to však již v podstatě verze BVE 4.x umí také, navíc plynule).

Velkým minusem pro MTS je cena (v době vydání kolem 1700,- Kč) a naprostá absence reálných fyzikálních vlastností vlaků – jak jsme se s kolegou Gyzmou shodli, vlaky sedí na kolejkách „jako přilepené“, v podstatě připomínají vozíky na horské dráze.



Co se týče vývoje, nebylo to tak snadné a rychlé jako u TRS. Firma **Microsoft** svého času slibovala vydání updatu v podobě **MTS 2**, kde měla být možnost multiplayeru nebo „režimu cestujícího“ – ten byl mimochodem slibován již v první verzi, nakonec z toho zůstala pouze

možnost přepnutí do pohledu cestujícího na trať z připojeného vagónu.

Z „dvojky“ nakonec oficiálně sešlo a dlouhou dobu se nedělo nic. Komunita během **MTS** se přesto za to dobu velice rozrostla a na rozdíl od BVE, mají vlaky a tratě pro **MTS** své početné tvůrce i u nás. Bohužel, jak jsme se zmínili už v prvním čísle našeho časopisu, přináší to i své problémy, např. v podobě vzájemného vykrádání objektů z tratí a následných zuřivých debat ohledně copyrightů. Zajímavé však je, že **TRS** má také své české tvůrce, ale kromě jednoho zveřejněného případu se tam nic podobného zatím neobjevilo.

Ale vraťme se k vývoji **MTS** – dá se říci, že se pro fanoušky tohoto simulátoru blýská na lepší časy. Vývoj **MTS** se ovšem v podstatě rozdělil na dvě části – firma **Kuju**, která stála za původním **MTS** (a jejíž logo jste mohli vidět v úvodních obrazovkách při spuštění simulátoru) by měla v příštím roce (přesný termín není znám) vydat svůj vlastní simulátor s názvem **Rail Simulator** (jak originální!), na kterém spolupracuje se známým výrobcem počítačových her, společností **Electronic Arts** (kdo by neznal např. jejich řadu NHL). Na oficiální stránce tohoto (<http://www.railsimulator.com/>) najdete zatím pouze 3 náhledy z první připravované tratě. Nutno uznat, že opravdu pěkně, téměř k nerozeznání od skutečné železnice.



Zatím to však vypadá, že půjde o úplně nový simulátor; přímým pokračovatelem **MTS** by měla být společnost **RailDriver** se svým simulátorem **TrainMaster Train Simulator (TMTS)**. Ten by měl vyjít v březnu příštího roku (první ukázky



v podobě video souborů se objevily již v roce 2004) a měl by být kompatibilní s původním MTS, tzn. že byste měli mít možnost z tohoto simulátoru i nadále používat tratě, mise a vlaky.



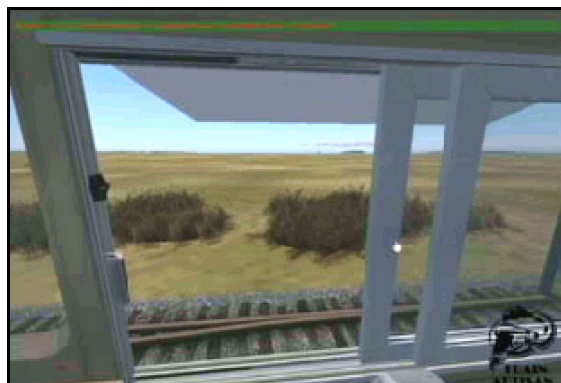
Jak můžete vidět z následujících náhledů, ani tento simulátor by nemusel být špatný, ovšem dle mého názoru kvalit **Rail Simulatoru** od **Kuju** nedosahuje. Zdali oba simulátory budou zdarma, nevím, ale vzhledem k tomu že jde o v jednom případě o firmu, která se na placeném MTS podílela a oba simulátory jsou v podstatě následovníky MTS, dost bych o tom pochyboval. Další otázkou jsou oné fyzikální vlastnosti vlaku, o kterých jsem se zmínil u **MTS**. Bude to tentokrát lepší?



### Ještě jeden následovník?

Na internetu se objevily zprávy ještě o jednom chystaném simulátoru – tím by mohl být **Train Artisan Train Simulator (TATS)**. Podrobností ovšem v tomto případě není mnoho – za vším stojí firma **Train Artisan**, která údajně připravovala i modely vlaků již pro **MTS**. Největší odlišností bude pravděpodobně chystaný multiplayer (tedy možnost hrát po síti), např. jeden z uživatelů by byl v roli strojvůdce, druhý v roli dispečera – kolik uživatelů bude moci být připojeno naráz, není dosud známo.

Osobně považuji za největší zajímavost údajný volný pohyb po kabině, s možností kupř. otevírání okna, animaci 2.strojvedoucího, vše z pohledu první osoby.



### Kolik za to?

Troufám si tvrdit, že oproti zmíněným simulátorům má Mackoyho produkt jednu velkou výhodu – je (jak známo) zcela zdarma. Jak jsem již zmínil **MTS** stál v době svého vydání kolem 1700,- Kč (dal se v akci později pořídit i za 900,-), **Trainz** i **TRS2004** stál 499,- **TRS2006** by měl stát 999,-. O cenách **TMTS**, **RS** nebo **TATS** lze jen spekulovat.

[x]