

Svět BVE

Ročník 1

číslo 1

Duben 2005

Peršing pro BVE

Představujeme

Jeli jsme

Pendolinem

První setkání (2)
příznivců BVE

**Co je moje, je i
Tvoje?**

Aneb jako v MTS?

Časopis pro příznivce vlakového simulátoru BVE

Obsah:

článek	
Historie BVE	3
představujeme	
ČD 163 „Peršink“	5
recenze tratě	
Caldas – Grama	7
pod lupou	
Co je moje, je i tvoje	9
rozhovor	
Martin Finken	11
reportáž	
Setkání příznivců BVE	13
pro vás	
Naše tipy pro BVE	14
Nejčastější dotazy	15
galerie	
Hirakami Railroad	17

Motto:

**Zapomeňte na jarní únavu,
letní letargii,
podzimní deprese
a zimní spánek -
- BVE je tu po celý rok!**

Příští číslo vyjde 1.5.2004

Slovo úvodem

Vážení čtenáři,

dostáváte první číslo časopisu Svět BVE. Přiznávám že inspirací pro tento časopis byl anglicky vydávaný časopis „Virtual Railroader“ (tedy něco jako Virtuální železničář), vydávaný ve formě PDF souboru; ovšem tento časopis se nezabývá jen BVE, ale i dalšími simulátory jako jsou Microsoft Train Simulator nebo Trainz.

My se v našem časopise chceme (zatím) zabývat pouze BVE, chceme Vám přinášet recenze tratí, představit reálné vlaky se kterými se v BVE jezdí, informovat vás o novinkách a zajímavostech, dát vám prostřednictvím časopisu užitečné tipy pro jízdu v BVE nebo pomoci v řešení nejčastějších problémů. Rádi bychom také představili některé tvůrce těch nejlepších tratí nebo vás informovali o akcích, které uskuteční naši „externí reportéři“.

Nejsme novináři, tento časopis vydává pouze skupinka nadšenců, proto nám odpusťte různé slohové nebo možná i gramatické prohřešky. Nejde snad o to aby to bylo „novinářsky“ správně, ale abychom vám přinesli užitečné informace, neboť počet nadšenců, kteří BVE objevili neustále roste a my doufáme že tomu tak bude i v budoucnu, možná s přispěním tohoto měsíčníku. Na stránkách Vince Blacka a Gyzmových stránkách byste měli nové číslo najít vždy 1. každého měsíce.

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:

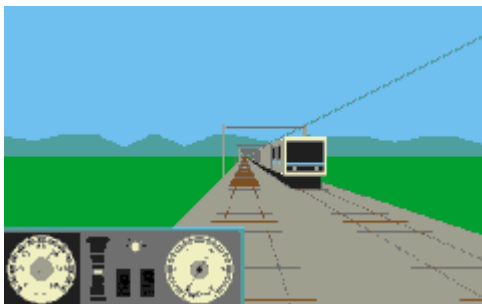
bveredakce@seznam.cz

Vychází 1.4.2005

Historie BVE

Gyzma

Podle dostupných informací sahají počátky tohoto simulátoru do roku 1996. V tu dobu byl na jaře naprogramovaný pomocí N88-Basic vůbec první předchůdce nám dnes již známého BVE. Tenkrát se to jmenovalo **Streetcar GO!**. Autorem byl a je Mackovy z Japonska.



Šlo o velice jednoduchý program postavený na simulaci jízdy japonské jednotky 113, který byl postupem času rozšiřován a zdokonalován. Jak sami vidíte z náhledu, grafika nebyla v tu dobu žádná silná stránka. Barvy byly pouze 8 bit.

Streetcar GO! PS Edition se zřejmě objevuje v témže roce nebo o rok později. Celý program je přepsán v Quick BASIC a barvy jsou zvýšeny na 16 bit.



Novinkou jsou funkční systémy ATS a ATC představené na japonské jednotce 209. Je tu i jakýsi pokus převést program pod Windows, ale to se nedaří.

Na jaře 1999 je celý program kompletně přepsán pod Windows. Grafika je opět zlepšena a dosahuje 16 mil. barev. Změny jsou tak velké, že se zde setkáte s převýšením, omezenou rychlostí,

ostrovním nástupištěm a v neposlední řadě i možností měnit vlak.



V létě 1999 byl přidán Direct Sound a jízda se tak stala mnohem zajímavější díky zvukům při jízdě a zvukům samotné lokomotivy.

Na konci roku 1999, byla přidána podpora Direct 3D. To celý program posunulo hodně dopředu. Grafika se přiblížila realitě a během roku došlo i k několika změnám v oblasti zvuků.



Program v tuto chvíli nese název **Boso View Express 1**. Vzniká spousta tratí, které nám na tehdejší dobu připadají úžasné! Můžeme tedy už mluvit o jakémsi „vlakovém simulátoru“ na dobré úrovni.

4.5.2001 vychází vylepšená verze pod označením **Boso View Express 2**. Ta se tu udrží více jak tři roky. Postupně projde různými proměnami od opravených chyb, zvýšeného limitu použitých objektů až po Full Cab. V této

verzi se poprvé setkáváme s jízdou v noci, která byla do této chvíle snem.



Postupně se dostaneme k verzi 2.6.3, která je zřejmě verzí poslední této dvojkové řady. Píše se **rok 2003** a všem je jasné, že rozlišení 640x480 je nedostačující.

V létě nás Mackoy všechny překvapí verzí 2.9 beta naznačující veliké změny, které by mohly přijít s další očekávanou verzí 3. Rozlišení je 1024x768 a mizí šedý informační pruh po pravé straně.



Bohužel očekávaná verze **Boso View Express 3** nepřichází.

Místo toho **7.7.2004** přichází verze 4.0 beta a za nedlouho ostrá verze **Boso View Express 4**. Je to opravdu převrat jak v grafice, tak i v možnostech tvorby. Existuje zde možnost vlastní tvorby návěstidel (ne blikajících), uživatelsky

programovatelný zabezpečovací systém ATS, ATC a jiné, nastavení osvětlení objektů v trati (nedělá však stíny), stín na panelu při průjezdu tunelem, možnost tvorby panelu vysokého rozlišení, podpora souboru formátu "X file", nový jízdní řád, vlastní volba kláves ovládání, rozšířené použití zvuků a spousta dalších zajímavých věcí. Pro vývojáře je novinkou vestavěný prohlížeč tratí, který usnadňuje práci při tvorbě.



Tímto končíme stručný popis historie simulátoru BVE. Budeme doufat, že vývoj půjde dál a my se budeme mít na co do budoucna těšit. Přeci jenom je to freeware a nikdo tedy neví co se může stát. Na závěr patří poděkování autorovi BVE, kterým je jak bylo již zmíněno Mackoy z Japonska, za pěkný kousek odvedené práce. Nebýt jeho, jen těžko bychom hledali jiný simulátor na tak dobré úrovni a k tomu ještě free.

Komunita kolem BVE se neustále rozrůstá a vše ukazuje na to, že ještě dlouho rozrůstat bude. Důkazem je spousta nádherných tratí z celého světa, které vznikly během dlouhých roků jeho existence. Každý z nás má tedy možnost podílet se na tvorbě do tohoto krásného simulátoru a tím i částečně zajistit, že BVE v případě ukončení vývoje neupadne v zapomnění. [x]

Představujeme: »Peršing« pro BVE

Vince Black

Který z příznivců železnice by neznal lokomotivy řady 162 a 163, které si částečně díky svému zrychlení vysloužily přezdívku „Peršing“?



Historie

Koncem 80. let vyrobila Škoda Plzeň pro potřeby tehdejších ČSD stejnosměrnou elektrickou lokomotivu nové generace. Jednalo se o univerzální elektrickou čtyřnápravovou lokomotivu progresivní konstrukce. V hojně míře se zde využívala výpočetní technika k řízení jednotlivých technologických bloků a hlavně k diagnostice. Samotný výrobce neměl moc zkušeností s lokomotivami tohoto typu, což se projevilo po nasazení první série strojů do provozu.

Současnost

V dnešní době jsou již u těchto strojů konstrukční nedostatky odstraněny, nespolehlivé prvky byly nahrazeny kvalitními od známých světových firem a i personál si na tyto stroje "zvykl". Dnes tato řada patří k nejspolehlivějším a oblíbeným strojům ČD. Bylo vyrobeno několik sérií, lokomotivy můžete spatřit v

čelech rychlíků, osobních vlaků i nákladních expresů. V průběhu doby byla vyrobena i řada **162**, která se liší od řady **163** jen změnou v převodu mezi trakčním motorem a hnanou nápravou. Řada 163 má maximální rychlost 120 km/h, kdežto řada 162 pro potřeby vedení rychlíků na koridorech rychlost 140 km/h. Tyto řady mají klasický zelený nátěr se žlutým pruhem okolo celé skříně, tzv. "čárou ponoru".

Přezdívka

Počátky zkušebního provozu lokomotiv řady E 499.3 (163) byly spojeny s problémy - lokomotivy měly dobrou akceleraci, často se ale porouchaly "na půli cesty". Ve vojenské terminologii se tyto skutečnosti dají nazvat jako rychlý start a střední dolet, což charakterizovalo americké rakety Pershing, rozmisťované tehdy v Evropě.



BVE

Pro tvorbu lokomotivy do simulátoru BVE byla nejprve použita kabina z Mašinkové stránky. Fotografie kabiny pořízená za velmi špatného počasí či večer však nebyla zrovna z nejkvalitnějších a tak byla posléze nahrazena kabinou ze simulátoru MTS (Microsoft Train Simulator), autorem kabiny byl Jiří Just, který také dal svolení k použití. Rovněž zvuky pochází z MTS a po konzultaci s Gyzmou byly co nejvíce přiblíženy realitě, stejně jako zrychlení a další vlastnosti lokomotivy. Rychlostní páka má 4 stupně, je animovaná, stejně jako páka brzdová. Kabina existuje v denní i noční variantě. [x]

Technické údaje (163/162)

Výrobce	Škoda Plzeň
Rok výroby	1984-92/91
Trakční systém	DC 3 kV
Délka	16,8 m
Šířka	2,9 m
Hmotnost	85 t
Trvalá tažná síla	177/160 kN
Trvalý výkon	3480 kW
Maximální rychlost	120/140 km/h



reklama



Simulátor BVE, Gyzmova stránka – projekty, novinky, rady, tipy, návody, vše česky
(<http://www.bve.wz.cz/>)

Recenze tratě: **Caldas - Grama**

Vince Black



Trať je dílem Brazilce jménem Joao Carlos Goncalves, který před časem překročil čtyřicítku. Ve tvorbě svých tratí dokázal spojit své dva největší koníčky, a to cyklistiku a železnici. A tak na svém horském objíždí železniční tratě, fotí, měří a doma pak tratě kompletuje do výsledné podoby. Trať Caldas – Grama je však tratí fiktivní, která evokuje jeho vzpomínky na dětství. Na trati najdeme na odstavných kolejích lokomotivy a vagóny ze 70.let. Všechny scenérie vychází z reálů ve státech Minas Gerais a Sao Paulo, které jsou největšími producenty kávy v severovýchodním regionu Brazílie.

Trať původně končila v městečku Boa Vista, posléze byla prodloužena do stanice Grama a nyní tak měří více jak 26 km. Začínáme na idylickém nádražíčku s křiklavě žlutou nádražní budovou a nezbytnými okenicemi. Okolí výchozí stanice je poseto pestrobarevnými nízkými keři. Vyjždíme a míjíme vagóny na dvou odstavných kolejích, na jejichž koncích však chybí zarážedla. Rychlostí 40 km/h projíždíme městečkem – zde trať kupodivu na obou stranách lemují silnice,

občas jsou propojeny a protínají železniční trať. Tady bych snad tvůrci vytkl absenci železničních přejezdů nebo popř. podjezdů či nadejezdů, prostě koleje jsou přes silnici ledabyly položeny a silnici zakrývají.

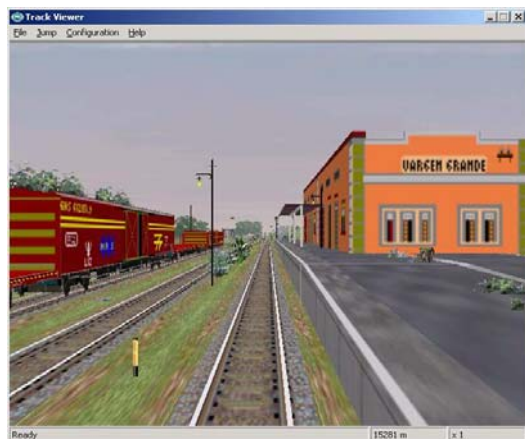
Pokračujeme dále - trať je stále lemována silnicemi z obou stran a stejnými žlutými domky. Za malou chvilku vyjždíme do dalšího městečka a poté již domy opouštíme a projíždíme mírně zvlněnou krajinou. Zde bych ocenil telegrafní dráty vedle

trati a elektrický plot kvůli dobytku. Pěkné jsou i texturey stromů a keřů. Krajina je velice příjemná, po nějaké době opět přijíždíme na malé nádražičko, které obklopuje pouze několik budov. Na vedlejší koleji míváme motorový vlak se dvěma vozy.

Po nějaké době projíždíme na volné trati těsně podél skalisek na pravé straně, vidíme silnici po pravé straně, na které je dokonce i autobus. Po několika kilometrech projíždíme větším nádražím, kde je několik nákladních či osobních vlaků na vedlejších kolejích.

Stoupáme. Trať teď lemuje skály po obou stranách. Dostáváme se do bývalé konečné stanice Boa Vista. Z této stanice pokračujeme dále podél rozkvetlých stromů. Krajina je stále zajímavá, ale po ujetých 11 km nás už tolik nepřekvapuje.

Konečně přijíždíme do městečka Vargem Grande, kde je nejen konečně více typů budov, ale také příjemná staniční budova.



Trať je díky vysokým stromům po levé straně opět o něco zajímavější, ale za chvíli se zase vrací do obvyklé scenerie. Neznamená to ovšem že by trať byla nudná. Při průjezdu nádražičky samozřejmě vždy míváme nějaký ten motorový či nákladní vlak. Na nádraží Grama-Nova se k naší trati připojuje elektrifikovaná trať po které chvíli jedeme. Tady jsem si všiml celkem hezky udělaného depa po levé straně.



Opět jedeme o něco zajímavější krajinou, posléze elektrifikovaná trať odbočuje vlevo a my přijíždíme do stanice Grama, kde koleje za stanicí vedou přímo do depa.

Závěr

Jde o velice pěkně propracovanou trať, alespoň co se krajiny týče. Zatačky však nejsou ještě plynulé, ani výhybky nejsou dokonalé, nelze poznat kterým směrem na výhybce pojedeme. Přesto však právě díky několikrát zmiňované krajině trať určitě za projetí stojí, třeba proto, že tam potkáte i ty staré vagóny s nástupní plošinou v přední a zadní části. [x]



Trať najdete zde:
<http://joaocg.topcities.com/>

Pod lupou: Co je tvoje, je i moje?

Vince Black

Zlaté časy BVE ?

Před časem jsem byl na chatu na mé stránce a debatoval s Gyzmou, dalším příznivcem BVE a tvůrcem dalších českých stránek o situaci, která tehdy panovala kolem Microsoft Train Simulatoru (dále jen MTS). Šlo tehdy o to, že někteří tvůrci kradli z jiných stránek či tratí objekty, vydávali je za svoje a do instalací tratí, kde byly tyto objekty zahrnuty umísťovali upozornění, že se objekty nesmí dále šířit. Bylo z toho tenkrát poměrně „haló“, jednotliví „tvůrci“ se na různých stránkách a diskusních fórech vzájemně obviňovali a vyhrožovali si a my si s Gyzmou říkali, jaká je to paráda, že se v BVE nic takového neděje.

8.března 2005 ráno mi však Gyzma poslal echo na mail, ať se dostavím urychleně na chat, že „to co se děje v MTS, je už i v BVE“. Zpočátku jsem si naivně myslel, že jde o nějakou skrytou vychytávku, která mi unikla v nové verzi BVE, třeba lze v BVE osvětlovat objekty předními světly jako v MTS nebo něco dalšího, ale bohužel jsem se mýlil. Předmětem naší diskuze na chatu byla nově vzniklá stránka <http://bve.bahnworld.info/download.html>, kde se vyloupily volně ke stažení vlaky jako americká Acela, moje Pendolino nebo německé vlaky typu ICE či britský Eurostar.

Pendolino o 11 dní dříve

Na tom by celkem nemuselo být nic zvláštního - kdyby! Kdyby tvůrci požádali o svolení vlaky stáhnout a umístit si je na své stránky. Kdyby nezměnili (a podle Gyzmových slov i nesmyslně) některé vlastnosti vlaku a hlavně – kdyby nevydávali tyto vlaky za své dílo. Drzost by snad mohlo korunovat jen upozornění, že se soubory vlaku (obrázky, zvuky), nesmí bez vědomí „autorů“ dále šířit (jako se to stalo v MTS). Nic takového tam autoři kupodivu nedali, ale vynahradili si to alespoň tím, že uvedli datum umístění



Pendolina na jejich stránkách dokonce o 11 dní dříve než já! Každému je tedy jasné, že jsem ani já, ani Gyzma svolení nevydali a pochybuji o tom že by dotyční žádali o svolení tvůrce ICE nebo Eurostaru.

Diskuze

Celé věci ještě předcházela dotaz v mé návštěvní knize dne 5.3.2005:

Petr 📧

5. 3. 2005 (18:02) x o

Jak je to s možností přispět svými vozidly.Přesněji dát svoje lokomotivy?Díky ti Vince 🙄

Naivně jsem předpokládal, že se tvůrce ptá na to, jak by mohl přispět svými vlaky. Trochu mě to překvapilo, protože do té doby jsme byli Gyzma a já jedinými tvůrci pro BVE, ale zároveň jsem byl zvědavý. Odeslal jsem tedy dotyčnému Petrovi mail, ve kterém jsem mu napsal že mi vlak může buď poslat nebo dát na své stránky a já poté na něj umístím odkaz ve svých stránkách.

Ukázalo se, že jsem pochopil vše obráceně, že se Petr pouze ptal na možnost že bych já přispěl svým vlakem. To jsem však pochopil až když jsem viděl výše zmíněné stránky. Onen Petr se mi však vůbec neobtěžoval odpovědět že jde o nedorozumění, prostě si vlaky on nebo někdo jiný stáhl a na stránky umístil.

Nelenil jsem a výše uvedené skutečnosti jsem napsal 8.3. mj. do mé návštěvní knihy. Ještě týž den se objevil příspěvek:

Petr

8. 3. 2005 (16:24) x o

Vince.

Nebudu nic vysvětlovat,ale kdo je v hostingu stránek jsem teď řešil s majitelem

domény. Ten dal varování autorovi. Na email, který si mě psal, mohu uvést jedině. S obsahem dané stránky nemám nic společného. Já dělám něco okolo autobusů, letadel a mhd. A navíc pokud-li jsem se teď díval, tak si zprávu přečetl. Takže je teď na něm, jak se zachová. Budu zvažovat, jestli po tomto napadení budu dávat k dispozici svoje výtvary. A něco pro Gampafge, setrum a další nepište mě, že jsem kurva a další, když nevíte toho moc. Jednomu je 10 a druhému je 13 let, oba z Kyjova.

Stránky, které jsou v hostingu na serveru, tak musí uvádět site hosting a cop.doménu+rok.

Ovšem přišly i jiné příspěvky:

Pavel

8. 3. 2005 (19:04) x o

Zajímalo by mě, proč tady vykřikuješ pozor na ILEGALNÍ DOWNLOADY, když na svých stránkách uvádíš odkazy na zavirované stránky s pornem. Není to v rozporu z hostingem, chytrolíne !

Nevím co mě rozčílilo víc, jestli ty svévolné downloady nebo tenhle příspěvek. Odpověděl jsem dotyčnému, že moje stránka je seriózní a že rozhodně úmyslně žádné linky na porno stránky nedávám. Na mých stránkách je spousta odkazů na stránky jiných tvůrců, uživatel tam najde seznam stránek zabývajících se tvorbou do BVE, tzv. Virtuální depo s přehledem existujících vlaků a odkazy na stažení těchto vlaků, podobným způsobem je dělána i tabulky existujících tratí z celého světa. Rozumný uživatel také chápe, že není v mé moci kontrolovat funkčnost všech odkazů. Pro rozumného uživatele rozhodně není problém upozornit mě emailem na takový nefunkční odkaz.

Poslední vyjádření přišlo 9.3.2005 od webmastera stránek
<http://bve.bahnworld.info/>:

Dobrý den.

Na základě mého kolegy, který mě upozornil na stránku, která je v hosting portálu, si vás dovoluji oslovit. Na stránkách bve.bahnworld.info byla dána ultimáta k autorovi stránek k vyřešení problému ohledně podvodu u programu bve a jiné informace, které jsem dostal. V případě, že nedojde k vyřešení problému, tak budu nucen odstranit stránku z hostingu za následujících 48 hodin.

Proto berte toto, jako informaci. Dále se zdržte jednání vůči : redakci portálu bahnworld.info. S tím, kdo je v hostingu, jsme zatím neměli nic společného. Od obsahu stránky se distancujeme a uvádíme vás tímto v pravou situaci. Když už uvádíte na stránkách určité informace, tak doplňte i tuto informaci.

S přáním hezkého dne Lukáš Vacoulek, Kuřim

Závěr

Dne 10.3.2005 se na stránkách <http://bve.bahnworld.info/> objevilo:

Oznámení o blokaci stránky

Pro porušení licenčních podmínek byla práve pozastavena platnost stránky. Až do vyřešení problému nebude v provozu.

Během následujících 48 hodin musí dojít k vyřešení autorských práv k dílům zde zveřejněným. Tedy do 10.3.2005 17:20 hod. Poté dojde k odstranění stránek.

Info - Admin stránky.

O den později přišel další e-mail:

Dobrý den.

Právě byla odstraněna ze serveru stránka s kradenými věcmi do programu bve. Pokud-li zjistíte opětovné stránky, které hostují na doméně bahnworld.info a mají kradené dílo či jinou část bez vašeho povolení, tak vás žádáme o sdělení adresy stránky, kterou okamžitě odstraníme ze serveru. Za vzniklou škodu, kterou zavinil autor stránky, která hostovala na doméně bahnworld.info, se vám omlouvám. S přáním hezkého dne Lukáš Vacoulek, administrátor serveru Bahnworld.info

Oba nás s Gyzmou překvapilo promptní řešení tohoto problému a rychlé zjednání nápravy. Pořád zde však zůstává jeden otazník – podle Gyzmy totiž právě administrátor serveru Bahnworld.info byl uveden jako jeden z autorů vlaků na onom serveru. Závěr nechť si tedy udělá každý sám. Nicméně nejdůležitější je fakt, že stránky s downloady zmizely i mi můžeme jen doufat, že v budoucnu bude k podobným problémům docházet co nejméně. [x]

Rozhovor: **Martin Finken**



Pokud jste někdy projížděli v BVE nějakou německou trasu či jeli s některou s mnoha německých lokomotiv, setkali jste se nejspíš se jménem tvůrce Martin Finken. U našich západních sousedů patří k nejpłodnějším autorům. Má své bezmezné obdivovatele, ale i zapřísáhlé kritiky, kterým vadí např. zbytečně veliké textury, které jsou příčinou vysokých nároků na hardware nebo jednotvárnost jeho lokomotiv. V Česku píchl nedávno přímo do vosího hnízda svým výtvorem – vlakem M1 pro pražské metro. Přesto mu nelze upřít že patří k nejznámějším tvůrcům BVE a právě on byl první, kdo souhlasil s rozhovorem pro náš časopis.

Martine, jsi známý jako tvůrce mnoha tratí a vlaků, ale vzpomeneš si kdy ses poprvé setkal s BVE?

Poprvé jsem se s BVE setkal v červnu 2001. Jak jsem tak prohledával internet, našel jsem stránku s mnoha informacemi o tomto simulátoru, tehdy to bylo BVE ve verzi 2.0. Našel jsem také trať Mühlkreisbahn od Hanse Schobesbergera a byl jsem fascinován.

Kdy přesně jsi se rozhodl vytvořit svou první trať a která to byla?

Bylo to v srpnu 2001. Když jsem projížděl Mühlkreisbahn, říkal jsem si, že vytvořím také vlastní detailní trať a to byl začátek mé tvorby pro BVE. První tratí byla Farge-Vegesack.

Jak se rozhoduješ kterou trať postavíš? Podle oblíbené tratě nebo podle toho že je to trať v tvém sousedství?

Ted' například připravuji trať z mého sousedství, protože na téhle trati jezdila spousta nákladních vlaků a v Brémách začala diskuse o znovuzavedení osobní přepravy. Proto plánuji tuhle trasu, protože tu znovu budou osobní vlaky.

Tvoříš tratě sám nebo máš nějaké pomocníky? Můžeš našim čtenářům přiblížit co všechno obnáší tvorba tratě?

Tratě tvořím sám, bez cizí pomoci, protože tady v Německu není moc

tvůrců, které bych mohl požádat o pomoc. Tvorba tratě pro mě znamená že musím vytvořit trasu co nejrealističtější. V době, kdy jsem pracoval na své první trase, jsem používal více vlastnoručně kreslených objektů a pouze několik fotorealistických objektů.

Jak dlouho taková tvorba tratě trvá?

To je u každé trati jiné. Pohybuje se to od několika měsíců až třeba po jeden rok. Například tramvajovou trať č.10 pro BVE 4.x jsem dělal 4 měsíce.

Tvé stránky obsahovaly nebo obsahují spoustu německých vlaků a lokomotiv. Podle čeho se rozhoduješ pro nový vlak? Je to podle dostupnosti materiálů nebo je to podle oblíbenosti?

Pro BVE 2.x jsem vytvořil spoustu lokomotiv. Učil jsem se je vytvářet od Petera Schötze. Asi jsem těch lokomotiv vytvořil moc, protože jsme neměli tolik tras, aby se daly všechny lokomotivy použít. Ale dělal jsem to pro zábavu. Dnes dělám jen lokomotivy, které potřebujeme pro existující trasy. Nejraději mám motorové lokomotivy, protože se mi líbí jejich zvuk. Také mám rád parní lokomotivy, protože jsem se narodil kousek od trati Brémy-Vegesack, poblíž hlavního nádraží v Brémách. V dětství jsem parní lokomotivy často pozoroval a obdivoval je.

Před časem jsi se rozhodl ukončit tvorbu pro BVE 2.x. Po nějakém čase

jsi se opět vrátil s tvorbou pro BVE 4.x. Můžeš nám o tomto období něco říci? Byla to nová verze BVE, kvůli které jsi se rozhodl vrátit nebo v tom byl jiný důvod?

Ukončil jsem tvorbu pro BVE 2.x, protože tady v Německu proběhla velká diskuse, z níž vyplynulo že moje tratě, zejména Bremen-Hauptbahnhof-Bremen-Vegesack obsahují objekty ve vysokém rozlišení, takže mě spousta lidí kritizovala za to, že tratě jsou pouze pro hodně výkonné počítače. Rozhodl jsem se tedy svou stránku zavřít, protože tratě v nízkém rozlišení dělat nemohu. Když vyšla verze 4, vrátil jsem se k tvorbě, protože v této verzi mohu dělat detailní trasy s vysokým rozlišením a přitom dobře hratelné.

Prozradíš nám něco o svých plánech? Na co se můžeme v nejbližší době těšit?

V současnosti pracuji na tvorbě tratě Farge-Vegesack, tak jak vypadala v roce 1953. S parními lokomotivami, starými vagóny a spoustou dobových detailů. A také na trati Bremen Hauptbahnhof-Bremen Vegesack – chci prodloužit původní verzi až do příjezdu do Bremen Vegesack v roce 1967.

Myslíš si že nová verze, BVE 4.x přiláká nové tvůrce?

Myslím si že tahle verze nám nové tvůrce přiláká, protože teď máme nejlepší program jaký jsme kdy měli.

Byl jsi už v České republice?

Ne, Českou republiku jsem ještě nenavštívil, ale mám rád všechny vaše lokomotivy. To znamená, že mám rád lokomotivy z Čech, Polska a Ruska. Tyhle všechny mají svůj charakter a nejsou tak běžně stavěné jako ty ostatní nové lokomotivy.

A teď něco o tobě ... jsi ženatý? Můžeš nám o sobě říci pár slov?

Je mi 47, jsem rozvedený, ale BVE za to nemohlo. Žiji ve Schwanewede, je to lokalita s 10 000 obyvateli, blízko Brém.

Zde mám malý obchůdek, také vlastní dům a malého pejska Blackyho, který se mnou „pracuje“ v mém krámku a každý ho má rád.

Máš ještě nějaké další koníčky? Myslím si že práce pro BVE asi spolkně většinu tvého volného času ...

Ano, každý den si musím přečíst kus nějaké knihy, alespoň hodinu, to je mé druhé hobby. Bez knih nemohu žít. Ale nejsou to knihy o železnici. Mám rád thrillery a mým oblíbeným autorem je Tom Clancy.

Jak relaxuješ? Nebo je BVE tvou relaxací?

Relaxuji pokaždé když tvořím pro BVE. Moment kdy dokončím nějaký kus tratě mi přináší velké uspokojení.

A nakonec – co bys vzkázal fanouškům BVE, kteří přemýšlí o vlastní tvorbě?

Začněte tvořit! Použijte nějakou existující trasu a zkoušejte ji různě měnit. Začnete s objekty a zkoušejte měnit parametry. Uvidíte co to v BVE udělá, tímto způsobem se můžete o BVE hodně naučit.

Poté začněte tvořit svou první trať. Žádný učený z nebe nespádl, ale když tvoříte, tak se zároveň učíte a to je ten nejlepší způsob. Není žádná hanba když vaše první trať nebo objekty nejsou zrovna perfektní, a když pak obdržíte nějakou kritiku, nevzdávejte to. Přečtěte si ji, přemýšlejte o ní a nakonec budete tvořit lépe.

Jeden příklad. Můj první objekt nebyl zrovna nejlepší. Slyšel jsem na to mnoho kritických připomínek. A jak jsem tak o tom přemýšlel, začal jsem dělat mnohem lepší objekty, protože jsem si řekl: „Já vám ještě ukážu, že umím dělat stejně dobré objekty jako jiní!“ A když k tomu budete přistupovat stejně, tak budeme nakonec mít spoustu nových tvůrců a vzniknou další pěkné tratě a vlaky.

Děkuji za rozhovor.

Vince Black

První setkání příznivců BVE

huba.buba (upravil Vince Black)

Po uplynutí několika prvních týdnů a měsíců, kdy jsem pronikl do tajů a kouzel tohoto vlakového simulátoru, jsem přišel na myšlenku zorganizovat jakési první setkání lidí kolem BVE v České republice. Na začátek podotýkám, že v té době (přelom roku 2004/2005) se počet nadšenců kolem BVE nepohyboval v tisících, stovkách ba snad ani v desítkách. Nicméně to neodradilo moji první myšlenku popovídat si o BVE s někým na živo - a vznikla první komunikace mezi mnou a Mickeym, který je sice ode mne vzdálen 100km - nicméně pro naši první trasu to nebyl problém.



Vybrali jsme spoj mezi Prahou a Děčínem, na kterém je zařazena jednotka s naklápěcím systémem „**Pendolino**“. Usedl jsem tedy jednu lednovou sobotu na nádraží v Kralupech do této soupravy a vyrazil. Musím přiznat, že tato souprava mi hned od vstupu učarovala - na první dojem máte pocit že jste skutečně v letadle. Bylo 10.52 a vlak se dal do pohybu. Zde musím ocenit i práci Vinceho Blacka, jeho Pendolino ve verzi BVE 2.6 se dosti podobá realitě. Pohodlně rozložen v první třídě jsem tedy uháněl krajinou a nebýt upozornění ve vlakovém rozhlasu, nepoznal bych že se řítíme rychlostí 160km/h.

Uběhlo sotva 45 minut a náš vlak stavěl v Ústí n/L. Zde jsem se poprvé měl setkat s Mickeym. Na první pohled jsme se poznali a dá se říci že si i společnými názory padli do oka. Za dalších 10 minut jsme byli na konečné v Děčíně, kde jsme

měli téměř dvě hodiny času do návratu. Začali jsme proto vybírat vhodné restaurační zařízení kde by nám debata příjemně utekla. Asi na pátý pokus jsme našli lidovou hospůdku přijatelnou pro nás oba, kde nám při několika pivech a panáčích debata utekla jako nic. „Nakutáleli“ jsme se tedy zpět do „našeho“ Pendolina a v Ústí n/L. jsme se loučili jako dávní přátelé s vědomím, že toto setkání znovu uskutečníme.



Pro další případné zájemce jsem předběžně vybral datum **30.4.2005** - upozorňuji že jezdíme jen první třídou, která byla zaplněna sotva ze 30%. Ve dvojce se člověk bez místenky těžko uchytí. I tak je cena za první třídu velmi příznivá - zpáteční jízdenka z Kralup mě vyšla na 202.- Kč. Pokud Vás můj příspěvek zaujal a projevíte zájem se s námi projet a poklábosit si o všem kolem BVE, stačí sledovat návštěvní knihu na stránkách www.bve.wz.cz (kde přibyla nová sekce věnována pouze Pendolinu - viz tlačítko v levé části) nebo na www.vince-black.me.cz popřípadě po dohodě s autory těchto stránek naleznete sekci kde se dozvíte ve potřebné. Uvítám i vaše názory na svém e-mailu. [x]

S pozdravem huba.buba@centrum.cz



Tipy a rady

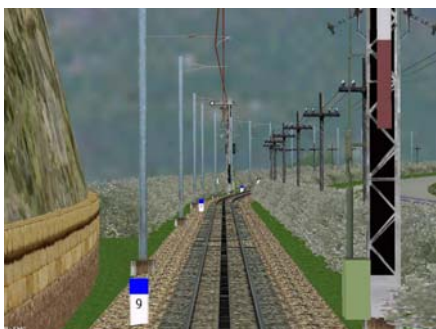
... dnes pro BVE 4.x

Vince Black, Gyzma

- V této verzi již chybí zobrazení stanice do které se právě blížíme (ve verzi 2.x formou názvu stanice v pravém šedém pruhu). Někteří „strojvůdci“ tak nestihnou včas zastavit, protože při pochopitelné neznalosti tratě neuvidí zastávku včas. V tomto případě mohou být jistou pomocí klávesy „0“ a „.“ v numerické části, které fungují jako zoom, tj. přiblížení nebo zrušení pohledu dopředu, jakýsi „dalekohled“, díky němuž můžete na širé trati vidět daleko dopředu a včas brzdit před zastávkou.



běžný pohled



zoom

Pochopitelně nelze použít v ostré zatáčky nebo tunelech. Ve skutečnosti by měly být umísťovány na trati značky upozorňující na snížené rychlosti, zastávky a další věci jako je tomu v reálné železnici. Bohužel tratě dělají jen lidé, kteří občas toto opominají a nám nezbyvá nic jiného než se s tím smířit. V případě menších znalostí o stavbě si můžeme tyto chybějící upozorňovací prvky dodělat.

- Verze 4.x umožňuje v některých vlacích (pokud to tvůrce nezapomene naprogramovat) lehký pohled doleva nebo doprava, popř. dolů či nahoru pomocí šipek na numerických klávesách. Pokud však potřebujete rychle nastavit původní pohled, který se Vám nabídne při spuštění tratě, použijte klávesu 5, opět na num.části.
- Pro snadnější orientaci je lepší mít nainstalovanou verzi 4.x v odlišném adresáři než verzi 2.x. Zatímco „dvojková“ verze se většinou instalovala do adresáře „\Program Files\BVE“, instalace pro „čtyřku“ většinou nabízí adresář „Program Files\mackoy\BVE4“.
- Kdo již vyzkoušel verzi 4 ví, že byl odstraněn pravý šedý pruh a tudíž i grafické znázornění místa zastavení. Dostal se tak možná do situace kdy byl zvukovým signálem a textovou hláškou upozorněn na chybné zastavení a nucen zdlouhavě popojíždět sem a tam, než se „strefil“. Zde může pomoci např. pozorné prohlédnutí jízdního řádu (pokud existuje), v některých se uvádí počet vagónů, které souprava má nebo je tento počet obsažen v názvu vlaku (např. odakyu1000-6 značí jednotku Odakyu1000 se 6 vagóny). Pak je nutno sledovat ve stanicích značky pro stop (neplatí to ovšem pro každou trasu) obsahují počet vagónů. Např. u této značky musí zastavit souprava s 8 vagóny:



[x]

FAQ: Nejčastěji kladené dotazy

Vince Black, Gyzma

Na tomto místě bude napříště listárna, kam budete moci posílat své dotazy ohledně BVE. Protože jde o první číslo, pokusíme se probrat zatím nejčastější dotazy:

Jak mám změnit vlak u určité trasy?

Vlak lze změnit jednoduše – ve verzi 2.x se nacházejí soubory s trati v podsložce „...\\BVE\\Railway\\Route\\<trasa>“ které mají příponu **.csv** nebo **.rw**. Název těchto souborů většinou obsahuje také název trati, popř. definovaný vlak pro tuto trať. Soubor je nutno otevřít v nějakém jednoduchém textovém editoru (např. WordPad, NotePad atd., v žádném případě ne Word apod.). V prvním případě, souboru **.csv** je nutno najít řádku obsahující „**Train.Folder**“ nebo

with Train .Folder

Údaj umístěný za slovem „Folder“ určuje složku ve které je nainstalován vlak. Taková složka se pak musí nacházet pod složkou „...\\BVE\\Train\\“.

Příklad: – základní trať Uchibo se nachází ve složce „...\\BVE\\Railway\\Route\\Uchibo“ a v souboru **1157M.csv**, tedy cesta celého souboru s trati je **C:\\Program Files\\BVE\\Railway\\Route\\Uchibo\\1157M.csv** (zde předpokládáme instalaci BVE na disk C: v obvyklé složce). Pokud se podíváme do zmíněného **.csv** souboru, najdeme zápis:

With Train .Folder 113_6

Tento zápis určuje projetí tratě s vlakem 113_6 a předpokládá existenci vlaku (tj. nainstalovaný vlak) ve složce **C:\\Program Files\\BVE\\Train\\113_6**. Pokud chceme tuto trať jet s jiným vlakem, např. s nainstalovaným rychlovlakem **Acela**, musíme zápis opravit následovně:

With Train .Folder Acela

„Čtyřka“ mi nejde spustit, hlásí mi spoustu chyb v angličtině...

Nejčastější příčinou je fakt, že uživatel nemá nastavené národní prostředí na angličtinu, což BVE 4.x vyžaduje. V tomto případě zmáčkneme tlačítko „**Start**“, dále vybereme Nastavení\\Ovládací panely a zvolíme ikonu **Místní nastavení** (ikona globusu). Zde na kartě první zleva („Obecné“), vybereme „**Národní prostředí: Angličtina (Spojené státy)**“ (obr.1).

Toto nastavení nijak neovlivní chod Windows nebo soubory; po ukončení BVE můžete stejným způsobem nastavit prostředí zpět na češtinu.

Některé tratě nabíhají velmi dlouho a při samotné jízdě se BVE „cuká“

To je problém hlavně tratí pro BVE 4.x – některé jsou velice náročné na výkon počítače. V případě některých tratí – zejména německých – pomůže trocha zkušeností s prací v grafice: většina objektů (tj. domů, stromů, jiných vlaků, stanic) je tvořena v rozlišení 24 milionů barev, přičemž pro kvalitní zobrazení stačí 256-ti barevné zobrazení a průjezd tratí je pak mnohem rychlejší. Textury objektů (tj. grafické soubory) lze hromadně převést např. programem **IrfanView** (zdarma, plně česky, lze nalézt také [zde](#)).

Kde najdu více tratí?

Existuje několik stránek, které se přímo zabývají evidencí existujících tratí či vlaků. V českém jazyce jsou to stránky www.vince-black.me.cz, kde najdete tabulku tratí z celého světa nebo „Virtuální depo“ existujících vlaků. Novinky, tipy, rady a základní návod ke stavbě jednoduché tratě najdete na stránce <http://www.bve.wz.cz/>. Pokud

vám nedělá problém angličtina, pak můžete navštívit databázi tratí na <http://bveroutes.upcenter.de/index.php> nebo [diskuzní fórum](#), kde se můžete dozvědět o téměř všech novinkách ve světě BVE.

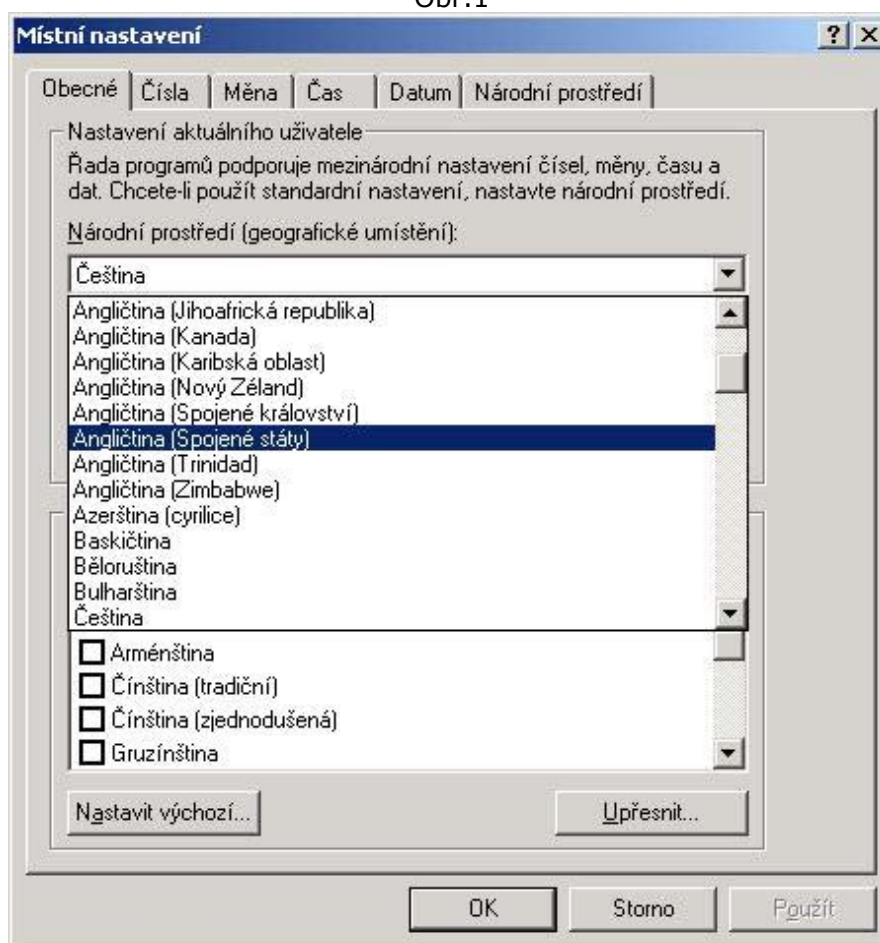
Existují nějaké české tratě, popř. chystají se některé?

Žádná česká trať zatím neexistuje. V přípravě je úsek trasy metra A **Staroměstská-Hradčanská** a také úsek trati **190 (Protivín-Čičenice)**. Oba projekty se nachází na [Gyzmově stránce](#), ovšem termín dokončení stanoven není.

Je těžké postavit vlastní trať?

Není těžké začít a postavit kousek fiktivní tratě ... Pokud ale chce člověk postavit vlastní, reálnou trať, potřebuje následující vybavení: digitální fotoaparát, pásmo na měření, tužku, poznámkový blok a hlavně představu o tom, co je nutné změřit. Pokud tohle všechno má a absolvuje, přichází druhá fáze jež spočívá v práci s počítačem. Musí umět z pořízených fotografií vytvořit textury a z naměřených dat definovat a modelovat objekty. Tyto objekty pak zapisovat do souboru tratě s použitím naměřených vzdáleností. Vlastní editor pro BVE tratě neexistuje. Je nutno vše zadávat pomocí parametrů do textového souboru. To však vyžaduje hodiny práce, trpělivost a také možná nějaké ty spolupracovníky (*více se o této problematice dočtete v příštím čísle*). [x]

Obr.1



Dotazy do listárny můžete posílat na adresu bveredakce@seznam.cz

Putujeme obrazem: **Hirakami Railroad**

Vince Black

V prvním čísle se v galerii screenshotů vydáme na fiktivní japonskou trať Hirakami, která existuje jak pro verzi 2.x (ze které naše obrázky pocházejí), tak pro verzi 4.x.

