

Svět BVE

Ročník 1

číslo 5-6

Srpen-září 2005

„Určitě ano, určitě ne“

Které tratě stojí za projetí
a které jsou ztrátou času?

Tony Haylor:

**„Maybank je věnován
mému bratrovi“**

Ve velkém rozhovoru
o vzniku známé tratě

**Birmingham
vs. WMATA**

Aneb co dnes také
vydávají

Gyzmovi pomocníci

Redaktor časopisu představuje
své pomocníky při stavbě trati 190

Vychází jako dvojčíslo!

Časopis pro příznivce vlakového simulátoru BVE

Obsah:

článek	
Ohlédnutí po vydání BVE 4.x	3
rozhovory	
Tony Haylor	5
Gyzmovi pomocníci	9
představujeme	
ČD 742	13
ČD 842	15
recenze tratí	
Bay Park	17
Birmingham vs. WMATA	19
pod lupou	
Které tratě (ne)stojí za projetí	21
Surfujeme po internetu	
Stránka A.Bartena, NYCTA, Londýnské metro, Portugalská stránka	24
pro vás	
Naše tipy pro BVE	26
Nejčastější dotazy	31
zajímavost	
Virtual Railroader – „náš vzor“	32
galerie	
Bentschen U1	33

Motto:

**Léto bylo krásné,
volna a pohody jsem si užil.
BVE mi teď zas páse,
bez BVE jako bych nežil!**

Příští číslo vyjde **3.10.2005**

Slovo úvodem

Vážení čtenáři,



Scházíme se tentokrát po dvou měsících. Doufáme že se vám dovolené či prázdniny vydařily, i když ti, co trávili léto u nás v Čechách asi příliš nadšení počasím nebyli. I my jsme se snažili užít si dnů volna jak se dá, ale zároveň - jak jsme avizovali v minulém čísle - jsme chtěli pro vás připravit dvojčíslo, abychom vám vynahradili tu prázdninovou pauzu.

Něco nám vyšlo, něco méně, přece jenom i BVE prožívá každé léto svou „okurkovou sezónu“. Nicméně v pravidelných rubrikách najdete v tomto čísle dvojnásobnou porci recenzí, zaměříme se celkem na čtyři internetové stránky a představíme si nejen motorovou lokomotivu, ale i jeden motorový vůz pro BVE.

Myslím si že vás jistě potěší i rozhovor s tvůrcem známé trati Maybank Tony Haylorem nebo s kluky, kteří pomáhají kolegovi Gyzmovi s tvorbou jeho trati č.190. V rubrice „Pod lupou“ se vám tentokrát budeme snažit doporučit ty nejlepší tratě z BVE a naopak vám ušetřit ztracený čas s těmi méně povedenými.

Příjemné počtení!

Vince Black

Tiráž



Na titulní straně:
Bentschen U1 (SRN)

Vydávají:

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

Externí reportér:

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

Redakční e-mail:

bveredakce@seznam.cz

Vychází **1.9.2005**

Ohlédnutí: BVE od minulosti po současnost

Gyzma

V tomto krátkém článku bych se chtěl stručně ohlédnout do minulosti simulátoru a projít ji až po současnou dobu. Bude zde zmíněna tvorba a porovnání kvality v době minulé a současné.

Ne všichni z Vás co Svět BVE čtete a nyní simulátor hrajete, vzpomínáte na počátky v roce 1999. Tento rok byl v BVE poprvé použit DirectX, díky čemuž vděčíme za realističtější podobu a celkově za lepší dojem z jízdy. Pojdme si říci jaká byla tehdejší tvorba a v jaké kvalitě byly tratě prováděny. Ještě než začneme, je nutno podotknout, že v tomto roce nebyly počítače na takové úrovni jako dnes, a ne každý si mohl dovolit počítač lepší. Pohybovalo se to okolo procesorů s frekvencí 400 MHz. Samotná hra má doporučenou minimální konfiguraci PC PentiumII 233MHz, OS Windows95/98/Me/2000/XP. Rozlišení je 640 x 480 pixel, High Color (16bit). Tak jako dnes i tehdy byla s BVE dodávána trať „**Uchibo**“. Její podoba se nijak výrazně od dnešní doby nelišila. Jen grafika a kvalita textur byla o něco horší. Samozřejmě poznamenána technickým pokrokem té doby. Pokud jste hledali nějaký ten kvalitní freewarový simulátor, tak určitě po projetí této trati nikdo z Vás neváhal si jej nechat a začal hledat nějaké další tratě a vlaky. Jelikož jde o japonský program, bylo nejvíce tratí a vlaků z této země. Největším hitem byla trať „**Tida Line**“ od tvůrce jménem



Gaku. Ten se později zasloužil i o velice známou trať „**Tanigumi Line**“, kterou s příchodem BVE 2 přepracoval do noční varianty a tím tak využil nové možnosti,

které nová verze skýtala. Objevují se i první tratě v Evropě a za nejpopovedenější považuji „**Watford Junction-Milton Keynes**“



od tvůrce jménem Antony Bowden. Trať je možno projet v letním a zimním období. Dále za projetí stála trať „**Shillingstone to Sturminster Newton**“



od Richarda Scotta, který zde pěkně ztvárnil venkovskou krajinu. Tvoří se i podzemní dráhy mezi které patří i povedená „**Glasgow Underground**“ od Roberta Glasse.



Krom těchto a dalších jiných pěkných tratí vznikají i tratě, kde naleznete pouze trávu, koleje a sem tam nějaký ten objekt. Příkladem je „**Great Central Route**“, „**Bridgend to Pencoed**“ a ještě vybírám „**Yonge - University - Spadina Line**“. Ptáte se jak takovéto tratě vypadají? To zjistíte hned na další stránce v podobě několika náhledů



Pro projetí takovéhle trati je zapotřebí mnoho fantazie a pochopení pro samotného tvůrce. Někdy si člověk říká, jak může dotýčný něco takového zveřejňovat. Samozřejmě, každý jsme nějak začínal. Pokud tedy začínám, asi by nebylo od věci, nechat si své nepovedené začátky pro sebe a zbytečně tak nezatěžovat uživatele stahováním – dá se říci – ničeho. Mluvím o tom z toho



důvodu, protože u spousty tratí, pro které je charakteristická tráva, rovné koleje a občas někde hozený objekt, nemívají žádné náhledy a tak uživateli nezbyvá než si ji stáhnout a případný „šok“ zjistí až při spuštění.

Nyní bych se přenesl do doby BVE 2 a BVE 4, kdy uplynulo šest let vývoje tohoto simulátoru. I tvorba tratí, vlaků a objektů doznala spousty změn v technikách provedení a hlavně v kvalitě. BVE 2 nám přineslo spoustu příjemných změn, jako možnost vlastní jazykové verze, více efektů při jízdě tj. mlha, tma, adheze, kvalita traťového svršku aj. Všichni tvůrci se vehementně snaží vytvářet kvalitní tratě. S příchodem BVE 4 v tomto roce (beta verze byla vydána dříve), se většina tvůrců soustředí na tvorbu právě pro tuto verzi. Ani se není čemu divit. Jedná se o celoplošnou simulaci v maximálním rozlišení 1024x768 a bez šedého informačního pruhu, kde jsou k mání zcela převratné novinky, které doposud v jedničkové a dvojkové verzi nebyly. Vyjmenujme si alespoň některé. Vlastní signalizace, možnost denního a nočního panelu, kde je jeho osvětlení závislé na

venkovní situaci, vlastní naprogramovaný zabezpečovací systém a za největší lákadlo lze považovat možnost naprogramování vlastností určitého vlaku pomocí Visual C++. Takže se to bez znalostí programování neobejde. Když pohlédneme do tvorby a vezmeme to pěkně od začátku, nesmíme zapomenout zmínku o trati Uchibo, která je i u této verze BVE součástí základní instalace. Při prvním pohledu je trať stejná z A do Z, ale zhodnotíme-li grafickou stránku, můžeme mluvit oproti verzi BVE 1 o velkém pokroku. Textury jsou zde fotorealistické a vy si tím pádem připadáte mnohem více jako strojvedoucí opravdového vlaku. Je to samozřejmě jen jednoduchá trať a tak se pojďme podívat na nějaké složitější a tím pádem i více propracovanější. Mezi špičku se zajisté řadí v poslední době vydaná trať „**Cross-City South**“, kterou



si můžete projet takřka v každém ročním období, za každého počasí a v kteroukoliv denní dobu. Podle náhledů si člověk udělá obrázek o tom, co si vlastně stahuje. Na domovské stránce této trati lze nalést srovnání s realitou, které je opravdu důvěryhodné. Autorem je Anthony Bowden. Dále sem lze zařadit např. tratě londýnského metra „**Northern Line**“ a „**District Line**“. Tento seznam je jen zlomečkem kvalitních tratí.

Co je ale zarážející, že i v této době se vyskytnou tvůrci, kteří jsou schopni pracovat na trati ve stylu „hrůzy z BVE 1“ a dokonce ji i vydat. O tom už se rozepisovat nebudu. V podstatě by jsme se dostali na začátek článku a opakovali co bylo již řečeno. Ale i tak mi nahrává recenze, kterou v tomto čísle připravil huba.buba. Zabývá se právě takovou tratí a klade si otázku zda je něco takového v dnešní době BVE 4 vůbec ještě možné:-) [x]

Rozhovor: Tony Haylor

Vince Black

Dnes vám představíme dalšího z tvůrců kvalitní (byť fiktivní) tratě jménem Tony Haylor. Že vám to jméno nic neříká? Jeho trať Maybank, která vyšla nedávno i pro verzi BVE 4.x a která obsahuje spoustu jízdních řádů (misí), ovšem jistě znát budete. Začátek tvorby Maybanku má bohužel i smutný osud, o tom všem a o mnohém jiném se dočtete v našem velkém rozhovoru.

Tony, jsi znám jako tvůrce známé trati Maybank, která je fiktivní. Rád bych ale věděl jestli jsi se inspiroval nějakou reálnou tratí nebo jde čistě o fantazii ...

Ano, trať Maybank je fiktivní, volně inspirovaná krajinou nedaleko Midlands v Anglii. I když jsou zde části tratě, které jsou podobné těm, po kterých jsem v mládí cestoval, větší část se skládá z objektů, které se mi prostě líbily a které jsem do tratě umístil podle své fantazie.

Na stránce Trainsimcentral je uvedeno, že trať je věnována tvému mladšímu bratři ...

Trať je věnována mému o mnoho let mladšímu bratři Brianovi. Byl mladší o 17 let a jak vyrůstal, stával se z něj velký fanda do autobusů a do železnice. Chodili jsme na různá místa spolu a celkově jsme zažívali velmi příjemné časy. Žil v Midlands, byl ženatý a měl dvě děti. V roce 1997 u něj objevili rakovinu střev. V té době jsme měli oba PC a během jeho léčby jsme si často hráli s různými rannými simulátory řízení provozu. On nicméně stále toužil po nějakém simulátoru řízení vlaku a doufal že třeba Microsoft takový simulátor vytvoří. Bohužel navzdory veškeré léčbě po třech letech zemřel.

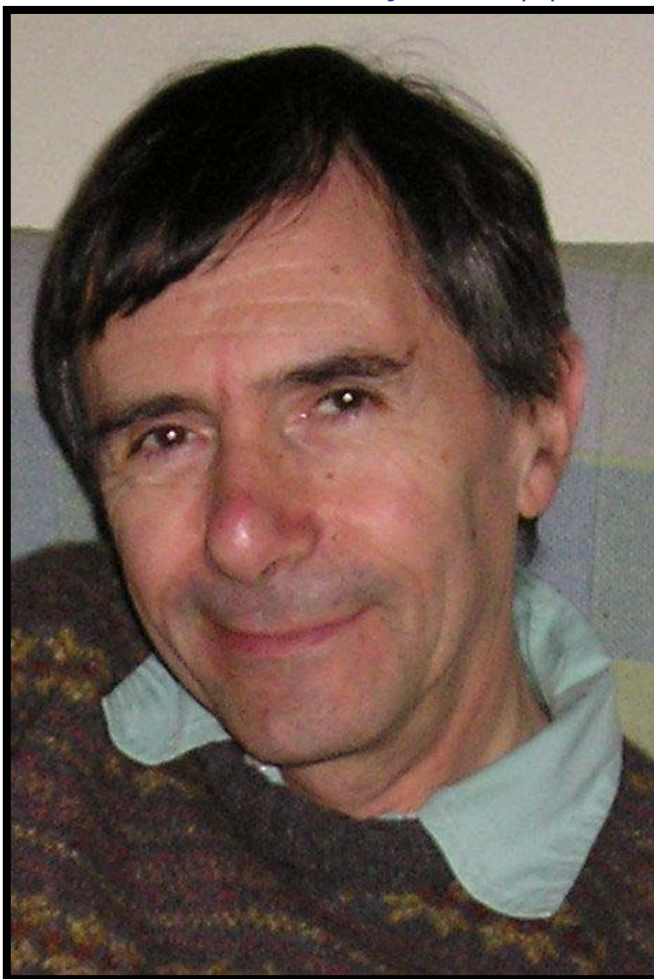
Bylo to těsně předtím než se mohl dozvědět o BVE. Bylo mu 38. Věřím, že mi tvorba Maybanku pomohla překonat nejtěžší časy poté co jsem ho ztratil, a věřím že kdyby žil, pracovali bychom na této trati společně. Alespoň nyní myslím že ano.

Pamatuješ se ještě na začátky, kdy jsi s BVE začínal ty? A kdy to bylo?

Poprvé jsem se seznámil s BVE když jsem našel trať Birmingham X-City South jednoho večera v roce 2002 na internetu. Můj bratr žil poblíž stanice Four Oaks a vídával vlaky řady 323 jezdit na této trati. Já jsem touto tratí jezdíval také poměrně často a

vlaky 323 jsem měl moc rád. Takže když jsem objevil simulátor vlaku, kde byl tento vlak od Steva Greena, byl jsem nadšený.

Trať X-City je stále skvostná a je ikonou pro všechny fanoušky BVE. Stáhl jsem si rovněž Stevovu trať Hammerwich, která v té době sloužila jako testovací, a tyhle dvě tratě mě natolik upoutaly, že jsem se od nich nemohl vůbec odtrhnout. Posléze jsem našel prodloužení do Westportu, které navazovalo na



Hammerwich, a já si začal říkat jak pěkné by bylo pospojovat několik fiktivních tratí a vytvořit opravdu dlouhou trať. Ovšem když jsem nakoukl do kódů pro soubor tratě, říkal jsem si: „Hmm, no dobře, tohle nikdy nemůžu pochopit!“ Časem jsem ovšem zkusil přesunout pár stromků na jiné místo a najednou jsem měl sám ze sebe radost.

Jak dlouho trvala stavba tratě Maybank?

O Vánocích 2002 jsem sestavil první kousky stanice a začal jsem využívat všechny objekty, které tehdy vytvořili různí autoři. Nikdy jsem ovšem nezamýšlel vydat cokoli z toho na internet. Všechno jsem to dělal jen pro svou zábavu. Po šesti měsících jsem měl hotovo 8 km trasy a i když jsem si ani tehdy nemyslel, že by to stálo za vydání, věděl jsem, že nejhorší začátky již mám za sebou. Kontaktoval jsem Steva Greena, jelikož jsem hodlal použít spoustu jeho objektů, s tím, že půjde pouze o testovací trať pro mou potřebu. Jako vždy byl velmi ochotný a poradil mi, abych požádal o svolení i ostatní autory objektů, a trať vydal. K mému překvapení jsem dostal svolení od každého, koho jsem požádal. „Jaká to skvělá komunita“, říkal jsem si. Několik autorů mi pomohlo odstranit chyby, které začátečníci obvykle dělávají a první verze z Maybanku do Riverside vyšla o Vánocích 2003, téměř rok poté, co jsem „položil“ první kolej.

Vytvářel jsi poté také vlastní objekty?

Jedna věc je naučit se příkazy pro tvorbu tratí, ale stavba objektů, to je trochu o něčem jiném. Během prvního roku bych se to naučit nezvládl a tak jsem se musel spoléhat na dobrou vůli autorů jiných objektů, aby mi je dovolili umístit do mé scénérie Maybanku. Platí to i dnes a já doufám že to tak zůstane. Myslím si, že trať je spíše ukázkou práce různých autorů než jen mojím. Jsem rád že mohu umístit jejich objekty i do jiné scénérie než je ta jejich. Samozřejmě bez jejich pomoci by Maybank nikdy nespátl světlo světa. Snad právě proto, když se podíváme na tratě, které dnes vznikají, vidíme spoustu dalších jmen, která se na

stavbě trati podílela. Jen si představ, co můžeme vytvořit jako jeden člověk pokud spojíme své dovednosti dohromady. Fungovalo to tak dříve a já myslím že to funguje dodnes.

Bylo těžké se do stavby pustit? Víím, že mnozí s tím začnou, ale po prvních neúspěších to vzdají ...

Zpočátku, když jsem si hrál s jinými tratěmi a zkoušel pochopit, co který příkaz provádí, to bylo celkem snadné, ale pořád tu byla spousta věcí kterým se nerozuměl a když jsem pozměnil některé parametry příkazů a celá scéna se najednou změnila, a já nechápal proč, bylo to hned mnohem složitější. Tehdy jsem se rozhodl že si postavím kousek testovací tratě ...

Každému kdo se rozhodne se stavbou začít, bych chtěl říci ať zkusí vzít jeden příkaz a zkusí co který jeho parametr dělá. Použít nějakou existující trať, měnit jednotlivé příkazy a sledovat co se stane. Vždycky se můžete vrátit do původního stavu. Můžete si měnit co chcete, nehodláte přeci vydávat žádný kousek pozměněné tratě bez svolení autorů. Když budete mít dost trpělivosti, chytne vás to. Nečekejte, že po pár dnech vytvoříte komplikované zhlaví stanice. Tvorba do BVE je koníček, který spolyká spoustu času.

Jaké jsou tvé plány ohledně tvorby do BVE do budoucna?

V současnosti stále pracuji na prodloužení Maybanku. Když jsem ho vytvářel, říkal jsem si, že by nebylo špatné umístit na trať několik odboček navíc pro pozdější použití. Tímto způsobem bych trať mohl později rozšiřovat; kdyby byla trať stavěná jen od začátku do konce v jednom směru, to by mě brzy přestalo bavit. Přidáním těchto odboček budu mít v budoucnu možnost připojit k trati další úseky s různou krajinou a různými typy tratí. K trati budou připojeny tři nové oblasti. Neelektrifikovaná trať, po které budou jezdit motoráky. Bude se obloukem vracet zpátky k hlavní trati, na kterou se opět napojí a bude měřit kolem 25 km. Další trať se bude napojovat zleva a současná trať tak bude čtyřkolejná. A nakonec trať z Hobbs Gross, která není

elektrifikována a odbočuje doleva z tratě elektrifikované, bude prodloužena a bude určena pro motoráky a motorové lokomotivy. Myslím že tím přibude nějakých 10-15 km. Celkově vzato, na Maybanku je stále co dělat.

A i když stále na Maybanku pracuji, připravuji rovněž trať G2S – z Gloucesteru do Swindonu. Většina tratě už je připravená, zbývá ještě oblast kolem Swindonu. A právě ta část, která vede údolím Stroud je nejobtížnější. Nyní vyrazím každý den na kole a fotím vše kolem trati. Šest měsíců jsem strávil modelováním úseku mezi Gloucesterem a Stroudem. Až budu dotvářet zbytek tratě do Swindonu, jsem si jistý že budu muset zatačky poněkud „upravit“, stejně tak jako vzdálenosti či klesání a stoupání. To je také důvod, proč se ještě trápím s tou oblastí kolem Swindonu. Modelování reálné trati je mnohem obtížnější když chceš aby odpovídala skutečnosti. Jsem rád, že jsem se nejprve pustil do fiktivní tratě. Tam můžeš umístit co se ti jen zachce a když se ti to líbí, tak to tak necháš. S reálnou tratí ovšem nemáš na výběr. Pokud narazíš na budovu, kterou je obtížné vymodelovat, je to malér. Musíš přeci dbát na to, aby vaše trať byla co nejreálnější. Ale jedním z kladů při modelování G2S je fakt, že spoustu objektů, které se tam nachází, jsem již použil v Maybanku.

Plánuješ také vytvořit nějaký vlak (nebo jsi již nějaký vytvořil)?

Nemyslím že bych se tím musel zabývat, na to existuje spousta zkušených tvůrců, já se raději budu držet tvorby tratí.

Máš nějaké oblíbené tvůrce, popřípadě vlaky či tratě z jiných zemí?

Mám je v oblíbě všechny. Na každé trati či vlaku, nehledě na to z jaké země pochází, je vždy něco, co se mi líbí. Nedávno jsem navštívil Německo, a když jsem se vrátil zpět, Martin Finken zrealizoval svou trať metra U1. Jezdil jsem jí několik dní. Je trak realistická. Jestliže má v BVE vlak nebo trať svou „atmosféru“ a vypadá reálně, tak se myslím musí líbit každému. Já nejsem

náročný. Pokud trať vypadá dobře, je dobrá i pro mě. Také některé japonské tratě vypadají skvěle. Nikdy jsem v Japonsku nebyl, ale myslím že ty tratě jsou velmi autentické.

Co si myslíš o tvůrcích co vytvářejí primitivní, krátké nebo nekompletní tratě?

Pokud někdo vytvoří trať nebo vlak a nevěnuje tomu dostatek času, tak si myslím, že sám musí cítit že to není ono. Mě to ale v sebemenším neuráží. Je dobře něco zkusit a umístit to na internet. Pokud ale pak autor vyzvídá jak je dobrý, myslím si, že se mu také dostane patřičné odpovědi! Každý autor se nejspíš dočká takových komentářů, jaké si zaslouží. Pokud se někdo rozhodne pro BVE tvořit, musí se také smířit s případnou kritikou. Každý beta-tester, který trať před vydáním vyzkouší, je k nezaplacení. Právě oni by měli být velmi upřímní a kritičtí. Měl jsem jednoho takového, který pro mě testoval **Maybank**. Často se strchoval, jestli nebyl ke mně příliš kritický, když poukazoval na to co se mu v trati nelíbilo. Ale byl to jediný způsob, kdyby mě na to neupozornil on, udělali by to později jiní. Když mi řekl, že bych měl to či ono pozměnit, často jsem to hned neudělal. Ale během pár dní, když jsem viděl, že to jinak nepůjde, jsem to nakonec opravil, protože jsem prostě uznal že má pravdu.

Co si myslíš o BVE 4.x? Zdá se ti dobré nebo si myslíš že by se ještě mělo vylepšit?

BVE 4.2 je velmi dobré. Je jen škoda, že bezchybně běhá patrně jen na novějších grafických kartách, které jsou sice rychlejší, ale bývají poměrně drahé. S kabinou přes celou obrazovku můžete vidět každou rozpláclou kapku na předním skle. Ale s každým takovým roztomilým detailem, kteří autoři vytvoří, klesá nepříjemně počet snímků za sekundu (*anglicky framerate, čím nižší číslo, tím méně je animace plynulejší, pozn. red.*). Nové počítače jsou mnohem výkonnější, a i když se zdá, že je výkon procesoru dostačující, stejně je nutno aktualizovat základní desku, na které je procesor osazen. Myslím si, že jak se

bude hardware zdokonalovat aby zvládl 64-bitové aplikace, které budou brzy v každém počítači, bude se enormně zdokonalovat i BVE.

Můžeš nyní sdělit našim čtenářům i něco o sobě? Kolik ti je, kde žiješ, zdali jsi ženatý, popř. zadaný a kde pracuješ?

Narodil jsem se v Birminghamu Yardley v roce 1944 a i když se to nezdá, jsem pravděpodobně nejstarším fanouškem BVE! Celé dětství jsem strávil v Midlands a byl jsem zaníceným fandou železnice. V roce 1962 jsem vstoupil do Královských vzdušných sil (*Royal Air Force, RAF, pozn. red.*) a opustil Midlands. Oženil jsem se v roce 1968 a přestěhoval se do Stroud Gloucestershire, kde žiji dodnes, poblíž tratě mezi Gloucesterem a Swindonem. V roce 1971 jsem opustil RAF a stal se hardwarovým inženýrem. Nyní jsem v důchodu. Obě mé děti se narodily počátkem 70. let a obě mají nyní své rodiny. Cítím se velmi šťastný.

Máš ještě dalšího koníčka?

Mým hlavním zájmem byla vždycky železnice. Je to něco, co nikdy neopustím, ať mi bude kolik chce. Zajímám se také o počítače, a pokud si to spojím dohromady, vyjde mi z toho vždycky řízení vlaků nebo simulace provozu na počítači, tedy další z radostí. Během teplejších dnů si opravdu rád vyjedu na kole a navštěvuji tratě, které

mě zajímají. Tím dokážu spojit i tahle dvě hobby.

Co jsi říkal na teroristické útoky v Londýně? Všiml jsem si, že některé ze stanic, kde se atentáty staly, jsme mohli projíždět i v BVE ...

Terorismus v žádné formě nikdy nic nevyřeší. Je naprosto jasné že většina lidstva chce žít v klidu a pokoji. Ale bohužel také mnoho lidí nedokáže žít v tom klidu a pokoji s ostatními. Svět je krásné místo – jsou to ale jen lidé, kteří v něm dělají nepořádek.

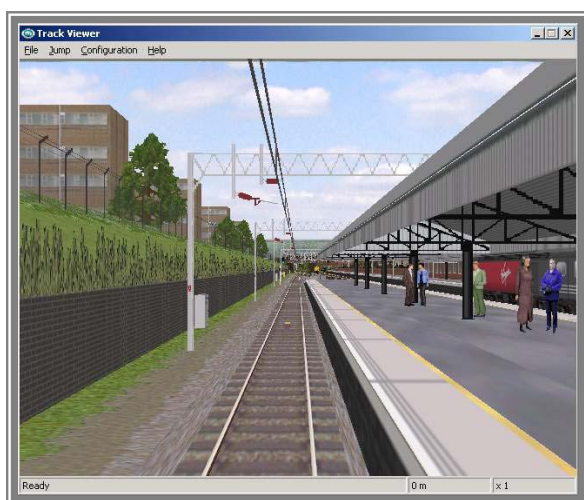
A nyní poslední otázka, chtěl bys něco čtenářům, popřípadě tvůrcům-začátečnickům vzkázat?

Neustále jsem dotazován lidmi, kteří s začínají s počítačem a internetem: „Jak to, že lidé dávají všechny ty věci na internet zdarma?“ Teď nemám na mysli pouze BVE, ale vše kolem bezplatného softwaru. Stáhl jsem si pro sebe spoustu takových programů, díky kterým jsem si nakonfiguroval PC, udělal zálohy, atd. Seznam by byl nekonečný. Myslím ale že bylo otázkou času, než jsem něco z toho zase na oplátku začal vracet já.

BVE pana Mackoye je toho pro nás krásným příkladem. Já vím že děláme spoustu věcí pro sebe, ale nenecháváme si pro sebe všechno. Pokud můžeme, dáme to k dispozici i ostatním.

Děkuji za rozhovor

[x]



Maybank

Rozhovor: Gyzmovi pomocníci

Vince Black, Gyzma

V našem časopisu jsme se už několikrát věnovali problematice tvorby tratí. O tom, co taková činnost obnáší, jste se mohli dozvědět v některém z rozhovorů s tvůrci tratí v minulých číslech (a rovněž v tomto čísle na jiném místě). Jednalo se o tvůrce, kteří tvoří sami, bez pomocníků. Dnes vám představíme pár mladých nadšenců, kteří pomáhají kolegovy Gyzmovi s jeho tratí 190.

Takže vy jste tým, který s Gyzmou spolupracuje na tvorbě první české trati. Můžete přiblížit co kdo z vás dělá?

Luboš: Jmenuji se Luboš a je mi 14 let. O BVE se zajímám díky Gyzmovi už od r. 2001. Při tvorbě tratí děláme všichni všechno, krom programování a vytváření objektů.



Michal: Na úvod. Jmenuji se Michal Dlouhý („Dlouhán“, je mi 15). O BVE se zajímám od r. 2001. V týmu pracují všichni na všem co je třeba. Gyzma většinou obstarává fotografie. Zbytek členů pak měří různé údaje jako je třeba vzdálenost sloupů, výška mostu, návěstidel apod.

Lukáš (zvaný Čáďa, 16 let): Většinou se střídáme. Já třeba nejvíce měřím nebo občas něco fotím.

Zdeněk (zvaný Gumák, 18 let): U nás nejsou vždy rozděleny pokyny co kdo dělá stále. Každý pracuje na tom, na co má zrovna náladu a co je třeba. A samozřejmě co nejlépe to umí. Někdo měří, fotí nebo zapisuje.

Jaký je Gyzma „šéf“?

Luboš: Gyzma je jako šéf v pohodě. Někdy na nás byl našťvaný, ale to jsme nechtěli jít měřit nebo něco jiného. Např. dělali blbosti a neplnili úkoly jak měli.

Michal: Gyzma jako šéf je v pohodě a normálně také. Když ho požádáte, tak vám složí počítač i na přání (*smích*). Prostě si na něj nemohu stěžovat.

Lukáš: Jo dobrý, snaží se na tvorbě nejvíce. Jen škoda, že má málo času a nemůžeme s tvorbou trati pokračovat, tak jak bychom si přáli.

Zdeněk: Jako šéf je Gyzma někdy až moc plný elánu a jde si za svým cílem. Má s námi občas potíže, když se nám nechce třeba nic dělat. To ho pak dostáváme do varu. Ale jsem rád, že někdo přišel s něčím novým jako je vlakový simulátor. Určitě jich po republice není mnoho.

Nedívají se na vás někdy lidé trochu jako na šílené?

Luboš: Já bych řekl, že asi trochu ano, protože když byste viděli dva maníky s metrem v ruce jak pobíhají po kolejích, tak je to trochu šílené.

Michal: Ano dívají. Někteří se i docela diví, co jsme za šílené. Sám si představte, že jdete někde venku na procházku poblíž nějaké tratě, a najednou vidíte přímo v kolejích skupinku lidí, jak si fotografují různé značky, pražce, kamení a někteří s pásmem a metrem v ruce vyměřují různé vzdálenosti a velikosti. Asi se budete divit, pokud neděláte něco podobného jako my. A myslím, že spousta lidí vlastně ani neví proč to děláme. To je zřejmě důvod proč jsou překvapeni. Jsme opravdu středem pozornosti.

Lukáš: Ano, to se občas stává! Ale jsme zvyklí.

Zdeněk: Určitě si o nás musí něco myslet, ale když jim třeba vysvětlíme, že vytváříme tratě do simulátoru, tak jsou zvědaví jak to všechno vůbec funguje.

Setkali jste se někdy s nějakými nadávkami nebo s tím že bys vás odněkud vyháněli?

Luboš: Jednou ano. Když jsme fotily domy kolem zastávky tak na nás vyběhla jedna postarší dáma a začala nás okřikovat, že se to nesmí, ať jdeme pryč, co jí máme fotit její barák.

Michal: Co já si pamatuji tak ne a nebo sem zrovna na nějaké té akci chyběl. Dokonce nám i jeden pán zařídil, aby přibrzdil u stavědla vlak (bez lidí samozřejmě), který nás pak odvezl z nádraží do města. Ušetřili jsme tedy čas a peníze (*smích*).

Lukáš: Já osobně ne. Lidé to velice často myslí ze srandy a tak se na nás jen usmívají! Občas nás vyhánějí třeba z nádraží když má zrovna jet vlak a mi tam zrovna měříme.

Zdeněk: S nadávkami jsme se snad nesetkali. Já tedy nic nezažil. Zatím nám lidi vyšli vstříc. Možná jednou se nás někdo zeptal „co si fotíme jeho dům“ a to je snad všechno.



Pokud srovnáte reakce na vaši „činnost“, co převažuje? Pochopení, smích nebo ťukání na čelo?

Luboš: Já bych řekl ,že asi obojí.

Michal: Ted' opravdu nevím co odpovědět. Je to asi hodně vyrovnané.

Lukáš: Většinou pochopení, ale občas i smích. Třeba když jdeme v létě několik km po kolejích a je zrovna 30 stupňů.

Zdeněk: No reakce jsou různé. Ale když někde zrovna měříme, tak si těch ostatních lidí nevšímáme a je nám jedno co ukazují. Ve většině případech převažuje smích.



Vědí o vašich aktivitách doma? Co tomu říkají?

Luboš: U nás doma to ví všichni a nic proti tomu nemají (jen, že běháme po kolejích jak praštěný a může se nám něco stát).

Michal: Ano, vědí. Ale když jsme šli fotografovat vnitřek motoráků a přišli domů skoro v 11 hodin, tak o tom nevěděli. Věděli jen, že jdu s kamarádem do města.

Lukáš: Doma o tom vědí, ale nevádí jim to. Táta dělá strojvedoucího, takže má pochopení (*smích*).

Zdeněk: Doma se o to nějak moc nezajímají a je jim to celkem jedno. Holt nemají pro to pochopení, ale nechají mě dělat to, co já chci a co mě baví.

Prý si z měření berete různé „suvenýry“, zakládáte si tedy doma každý nějakou svou sbírku?

Luboš: Když jsme s tím začali, tak jsem si bral domů kusy kolejí, šrouby a matky. Chtěl jsem si postavit vlastní kolejničku.

Michal: Ano, sbírku doma máme. Rodiče mě s ní zprvu vyhodili, ale už je zase doma. Jednou jsem si domů z měření

přinesl 20ti centimetrový kus kolejnice se šrouby a matkami. Válel se ve stoce, takže nevidím důvod proč si ho nevylovit a nevzít (*smích*).

Lukáš: Suvenýr občas nějaký přineseme, ale že by to bylo na sbírku to zrovna ne. Tedy v mém případě. Někdy ten suvenýr ani odnést nejde. Jednou jsme našli odložený kus koleje a chtěli jsme ho vzít - nepodařilo se.

Zdeněk: Nevím jak ostatní, ale já si nějak žádný suvenýry neberu. Někdo má sice nápad odnést si třeba kus staré vyhozené koleje, ale to je jaksi dost těžký úkol. Ale určitě se najde někdo, kdo si pomalu vždycky něco odnese, ať už je to třeba nějaká blbost.



Odradí vás od vašeho nadšení s „pracemi v terénu“ třeba počasí?

Luboš: Nás tedy opravdu nikdy. My se pouštíme do nemožného. Terén není nikdy dobrý, tak jsme si na to zvykli. Nerozhodí nás ani např. metr sněhu, nebo hustý déšť. Člověk při tom užije i spoustu legrace.

Michal: Ani ne. To brodění ve sněhu kde je kolem kolejí naváto přes půl metru sněhu je super! Když kolem Vás pak projede vlak, jste jak sněhuláci. Doopravdy jste celý úplně bílý od sněhu.

Lukáš: To málokdy, spíš vůbec. Právě přitom zažíváme hodně srandy.

Zdeněk: Určitě! Mě nepřízeň počasí odradí. Takový šílenec zase nejsem. Raději pracuji když je teplo. A stejně se toho třeba v zimě moc nenafotit nedá a

bylo by nám to k ničemu. Trať v zimě zatím neplánujeme.

Dovedete si představit, že byste dejme tomu měli potřebné znalosti ohledně programování na PC a šli do nějakého úplně nového simulátoru, který by konkuroval BVE nebo MTS?

Luboš: Tak to nevím. Podle času a nálady. Není to zas tak jednoduché.

Michal: Možná ano a nebo taky ne. Je to dost náročné.

Lukáš: To podle toho, kdo by tam byl šéf, a jaká parta. Kdyby jsme zůstali všichni spolu, tak by se o tom dalo uvažovat. Musel bych o tom ještě hodně přemýšlet.

Zdeněk: No určitě jo, ale musel bych s sebou mít tým, bez kterého by se jen těžko pracovalo.

Mimochodem, co na ty „jiné simulátory“ jako jsou MTS nebo Trainz, říkáte?

Luboš: Mě se nelíbí u jiných simulátorů ty neregulérní zvuky (pořád stejný zvuk) a krajiny jsou velmi chudé (Zusi apod.). MTS a Trainz jsou v pohodě až na ty zvuky a chování se vlaku při jízdě. BVE bych možná vytknul jediný možný pohled a to z kabiny. Ale je to přece simulátor, kde jde o řízení, a tak tento pohled je samozřejmostí. Uznejte sami, jak by se mohl strojvedoucí dívat na svůj vlak a zároveň ho řídit? Když se nad tím zamyslím, tak i v tomto je BVE reálné. Musíte sedět v kabině a hotovo (*smích*).

Michal: V MTS se mi nelíbí, že v zatáčce neskřípají kola vlaku, vlak se nijak nezpomalí a je jako by byl přibitý k trati bez jediného pohybu. K plusům hry bych řadil velký výběr pohledů na vlak. Jinak nic víc. Trainz jsem nehrál, tak nevím.

Lukáš: Mě se líbí nejvíce Trainz, neboť má moc pěkné provedení. Ostatní též ujdou.

Zdeněk: Myslím si, že si svoje zastánce taky najdou, ale já zůstávám věrný BVE.

Určitě nejste v hraní BVE žádnými nováčky, tak se pochlubte, jaké máte nejoblíbenější tratě a mašiny?

Luboš: Nejoblíbenější trať je samozřejmě ta naše „Protivínská“ (pouze rozdělaná část) a mašina? To je jedno jaká (*smích*). Také sem patří několik anglických, italských tratí, japonských apod. Jmenoval bych pár jako Birmingham, Hanzomon, Tanigumi atd. Zkrátka tratě, co za něco stojí a nevypadají jak z doby pravěku.

Michal: Jo tak to bude horší. Já si nemohu vzpomenout jak se jmenují. Jsou to tratě co jezdíme všichni a kluci je už určitě zmiňovali.

Lukáš: V BVE mám rád většinu mašin, ale nejradši modely, které vytváříme. To samé i u tratí a hlavně to co tvoříme.

Zdeněk: V BVE většinou jezdíme všichni stejné tratě, takže bych se nejspíš opakoval (*smích*).

Své „práci“ (tj. měření, focení, zapisování) se věnujete velice houževnatě (tedy předpokládám), umíte pochopit že jsou lidé, kteří vydají fiktivní trať s pár cizími objekty, dvěma stanicemi a kolejemi na louce a ještě svůj výtvor vydávají za veledílo?

Michal: No, neumím to pochopit. Já si myslím, že z práce kterou vykonali radost mít nemůžou a za veledílo by to vydávat neměli. Ale třeba to pro své nadšení nevidí.

Lukáš: O nich si myslím, že jsou velice odvážní, když tu trať někde zveřejní. Nejspíš to budou začátečníci.

Zdeněk: No, s takovýma borcema jsme se už setkali. Pochopení pro to nemám a nevím co tím chtějí dokázat. Ještě že je tady někdo, kdo to umí lépe a sám si to všechno vytvoří - Gyzma (*smích*). Proto nechce vydávat neúplné věci a vyčkává až vše bude zpracováno podle představ. To je dobře, protože ten prozatímní dvoukilometrový kus tratě vypadá dost pěkně. Získávání potřebných materiálů je opravdu těžké.

Co byste vzkázali lidem, kteří chtějí začít s tvorbou nějaké své trasy?

Luboš: Ať si to dobře promyslí a ať je jich víc, protože to není brnkačka pouštět se do vlastní tratě.

Michal: Jestli chtějí ať začnou. Já jim doporučuji ať mají hodně trpělivosti, píle a odvahy začít. Má-li to být opravdová kopie trati, tak to stojí docela dost času. Je to opravdu dřina.

Lukáš: Jen ať se do toho pustí ať je co nejvíce tratí a hlavně ať se toho nebojí!!!!

Zdeněk: Chtěl bych jim vzkázat ať mají pevné nervy, dobrého „programátora“, pokud se to tak dá nazvat, a jestli chtějí do toho jít, tak by to měli určitě vyzkoušet!!! Chce to hlavně vydržet !!!

Děkujeme za rozhovor.

[x]



Představujeme: »Kocoura« pro BVE

huba.buba

Tato lokomotiva je jedním z nejpodařenějších produktů výrobce ČKD. Pro České dráhy je také jedna z nejvšestrannějších, neboť se díky umístění kabiny využívá od posunování, přes přepravu těžkých nákladních vlaků, až po tažení přípojných vozů motorových jednotek.



Historie

Růst výkonů v motorové trakci, jakož i nutnost pokročení v procesu náhrady parní trakce a výhledovému typovému sjednocení parku motorových lokomotiv přiměl ministerstvo dopravy k úvahám o zadání vývoje a následně výroby nové lokomotivy, určené pro středně těžkou až těžkou posunovací službu a lehčí službu traťovou, a to jak nákladní, tak osobní. Proto ČSD přistoupily k nouzovému, zato ale rychlému řešení: v roce 1976 u ČKD objednaly 60 nových lokomotiv řady T 466.2 (742), které měly vzniknout právě z průmyslových strojů řady T 448.05 (740.5), které již byly v průmyslu tři roky provozovány,

navíc s velmi dobrými výsledky. Výčet požadovaných úprav byl poměrně dlouhý: redukce hmotnosti, úprava trakčního převodu, dosazení vlakového zabezpečovače, úpravy v elektrické části, rekonstrukce brzd atd.

V letech 1977-78 bylo 60 lokomotiv 1. série dodáno a nové stroje byly prakticky ihned zařazovány do provozu na ČSD. Bezprostředně následovala 2. série a po ní další. Výroba lokomotiv řady T 466.2 (742) pro ČSD byla ukončena 9. výrobní sérií v roce 1986

Současnost

Lokomotivy jsou určeny pro středně těžkou až těžkou posunovací službu, přetahy a lehčí traťovou službu - vozbu

nákladních, manipulačních, osobních a případně i spěšných vlaků a rychlíků na motorizovaných tratích. Provoznímu určení odpovídá i jejich rozmístění prakticky po celé síti ČD. V provozu se lokomotivy řady 742 velmi osvědčily - díky své nadčasovosti, spolehlivosti a robustní konstrukci se stroje 742 řadí k nejlepším lokomotivám ČD a čekají je ještě dlouhé roky aktivní služby.

Přezdívka

Kromě přezdívky „Kocour“ má tato mašina ještě mj. přezdívku „Tranzistorák“ (dle tvaru tranzistorového rádia).

Technické údaje

Výrobce	ČKD Praha
Rok výroby	1977-1986
Délka	13,6 m
Šířka	3,1 m
Hmotnost	64 t
Trvalá tažná síla	121 kN
Trvalý výkon	883 kW
Maximální rychlost	90 km/h

BVE

Tato lokomotiva existuje zatím pouze pro BVE 2.x. Původně byla pro simulátor použita foto-realistická kabina, později byla díky možnosti animace volantu nahrazena kabinou z MTS (Microsoft Train Simulator). Instalační balíček mašiny obsahuje dva pohledy - ze stanoviště 1 (odkud je vidět delší část kapoty) a ze stanoviště 2 (kratší část). Obě kabiny navíc mají i noční variantu. Zvuky nahrál kolega Gyzma přímo v depu.



stanoviště 1 – den



stanoviště 1 – noc



stanoviště 2 – den



stanoviště 2 – noc

[x]

Představujeme: Motorový vůz 842 pro BVE

huba.buba

V tomto článku si představíme motorový vůz novější koncepce z Vagónky Studénka. Stroje jsou vybaveny unifikovaným stanovištěm strojvedoucího, moderním naftovým motorem a hydraulickým přenosem výkonu. Vybavení interiéru odpovídá soudobým požadavkům na kulturu cestování. Tyto motorové vozy byly vyrobeny společně s řídícími a vloženými vozy stejného designu.



Historie

Na počátku osmdesátých let následkem odmítnutí výroby motorových vozů nové řady M 475.0 (860) s elektrickým přenosem výkonu zadalo ministerstvo dopravy vývoj a výrobu motorových vozů řady M 273.2 (842) s hydromechanickým přenosem výkonu. Dva prototypy vyrobila Vagónka Studénka v roce 1988, nepříliš početná sériová dodávka proběhla v letech 1993 až 1994. Dalším vývojovým stupněm tohoto vozu jsou moderní motorové vozy řady 843, dodávané od roku 1996.

Současnost

Motorové vozy řady 842 jsou určeny pro vozbu osobních, spěšných nebo lehkých rychlíkových vlaků na motorizovaných

tratičích. Vůz je možné řadit do souprav s motorovými vozy řady 843, řídícími vozy řady 943 nebo vloženými vozy řady 042 (Btfnw), 043 (Bhfn), 020 (Bix) a 010 (Baafx).



Mechanická část

Skříň vozu je lehké ocelové samonosné svařované konstrukce. Prototypové vozy mají čela zhotovena ze sklolaminátu.

Otočnými čepy zabudovanými pevně ve dnu vozové skříň je skříň spojena se dvěma dvounápravovými podvozky, v nichž jsou dvojkolí vedena svislými vodícími čepy. Skříň je uložena na vzduchových pružinách sekundárního vypružení. Vnitřní dvojkolí každého podvozku jsou hnací a vnější běžná. Pod podlahou vozu je zavěšena trakční výzbroj vozu, skládající se ze dvou spalovacích motorů LIAZ a hydromechanické zahraniční převodovky Allison HTB 741 R s automatickým řazením. Spalovací motory jsou naftové rychloběžné přepínávané šestiválce s přímým vstřikem paliva, vodním chlazením a ventilovým rozvodem OHV. Tyto agregáty pohánějí trakční převodovku, z níž je točivý moment na nápravy přenášen kloubovými hřídeli. Vytápění zajišťuje naftovzdušný agregát V 35.00. Motorový vůz disponuje ruční brzdou, samočinnou tlakovou brzdou, přímočinnou brzdou a hydraulickou brzdou (retardérem). Samočinnou tlakovou brzdu řídí elektrický brzdič DAKO BSE, přímočinná brzda je řízena dvěma brzdiči DAKO BP. Všechna dvojkolí jsou bržděna kotoučovou, resp. špalíkovou brzdou. Zásoba písku je 170 kg.

Elektrická část

Regulace výkonu se provádí pomocí elektronického regulátoru. Vůz je vybaven systémem mnohočlenného řízení. Zdrojem energie pro palubní síť o napětí 48 V je vozová baterie KPH o kapacitě 150 Ah, která je stejně jako pomocné pohony a zařízení, napájena usměrněným proudem z třífázového alternátoru. Vůz je vybaven systémem „Zastávka na znamení“.

Tento vůz nemá jednu ustálenou přezdívkou jako např. řada 163 (Peršing). Na různých internetových stránkách tak můžeme najít přezdívky jako Qattro (psáno někdy také jako Kvatro), Klump, Krám, Alisón, Rohlík nebo Metro.

Technické údaje

Výrobce	MSV Studénka
Rok výroby (prototyp)	1988
Sériová výroba	1993-94
Délka	25,2 m
Šířka	2,9 m
Hmotnost	46 t
Maximální tažná síla	60 kN
Trvalý výkon	425 kW
Maximální rychlost	100 km/h

BVE

Pro simulátor byly použity zvuky i kabina z MTS (Microsoft Train Simulator), kabina ovšem díky jistému zkreslení musela být upravena.

[x]



Přezdívká



Recenze tratě: Bay Park

huba.buba



Někdy uživatel zatouží po jednodušší trati, bez komplikovaných zhlaví, častých omezení rychlosti či spoustou stanic. Pokud hledáte trať pro svižnou jízdu, přijměte pozvání na anglický venkov a projed'te si pěkně vytvořenou fiktivní trať vedoucí z venkovského nádraží Baysfield až do rušného města Hulcott Park.

Pro vlak je doporučena britská jednotka řady 323, já jsem však trať vyzkoušel se svým prvním pokusem, českou jednotkou řady 460.

Odjíždím z první stanice „Bays Field“ ve 14:00. Vyjíždím z nádraží s předepsanou max. rychlostí 25 mil/h, přejíždím spousty pěkně vytvořených výhybek, míjím několik vlaků a kolem mě je krásné okolí.



Postupně se doporučená rychlost zvyšuje na 40 mil/h a posléze i na 70 mil/h a v této rychlosti zakrátko brzdim ve stanici „Bays Field West“ (odjezd 14:03). U této stanice vidím na dlouhou dobu poslední omezení rychlosti na 100 mil/h.

Vyjíždím dále po druhé koleji zprava (trať je zde čtyřkolejná) do krajiny plné luk a stromů po stranách – zmíněnou rychlost 100 mil/h však stěží dosáhnou, protože musím brzdit u další stanice („Cannick Junction“), která mi tu předešlou dost připomíná.

Dále se koleje rozcházejí do jakýchsi koridorů – jedu tím prostředním, dvoukolejným, na levé straně.

Koleje se po čase opět sbíhají a trať je znovu čtyřkolejná. Blížím se k semaforu, na kterém svítí žlutá a zelená (jedu sice 100 mil/h ale žádné omezení) a k dalšímu semaforu kde je jen žlutá tak radši brzdim na 50 mil/h.

Přijíždím dále k semaforu, kde je červená, ale tu se mi v pravém šedém pruhu nahoře objevuje hláška, kterou si

vykládám jako upozornění na vadný semafor a tak pokračuji dále.



Nicméně při projetí mi simulátor zobrazí zprávu „Nerespektoval jste světelnou návěst“). Další stanicí je „Henman Hill“. Dále se koleje rozdělují opět na 2+2 a následuje dlouhý tunel (projíždím ho rychlostí 90 mil/h). Po vyjetí z další stanice („Gaston“) jsou tu opět čtyři koleje, trať nyní vede opět po loukách. Dále mě informativní tabule (v šedém pruhu vpravo nahoře) mylně oznamuje že se (opět) blížím do stanice „Gaston“ - před příjezdem do dalšího nádraží se však posléze objeví správný název „Caffyn Town“. To již mám za sebou 17 minut jízdy.

Po průjezdu dalším tunelem se ocitám v jakémsi městském koridoru (po stranách vysoké stěny a nad nimi město). Blíží se semafor se žlutou a následuje další tunel, ve kterém jsem nucen zastavit na červenou. Cca po deseti vteřinách naskakuje žlutá a já se opět rozjždím. Po krátkém úseku tunelu se ocitám v jakémsi meziprostoru mezi tunely, kde se nachází stanice „Templeton Road“. Následuje tedy další tunel a za ním stanice „East Handcley“. Pokračuji v koridoru se šesti kolejemi, které se po chvilce sbíhají na čtyři a kde mj. míjím nákladní vlak.

Opět následuje tunel se semaforem, kde svítí žluté světlo. Vjíždím do stanice „Tipton“, kde mizí vysoké stěny po stranách a nahrazují je další - podstatně menší, tudíž je více vidět projížděné město sestávající se převážně z mrakodrapů.



Přijíždím na most, kde jsem po dlouhé době nucen zpomalit na 70 mil/h, ale do další zastávky („North Bridge“) je to stejně časově nezvladatelné - dle jízdního řádu bych tam měl být ve 14:34, tedy jen 2 minuty po vyjetí z předchozí stanice!

Pokračuji dále, kde postupně se snižuje rychlost na 55 mil/h a po sléze na 40 mil/h a já dost drasticky přejíždím přes výhybku na kolej docela vlevo (neuposlechl jsem totiž omezení a jedu dál rychlostí 100 mil/h).

Následují semaforey se žluto-zelenou a posléze žlutou - omezení rychlosti klesá na 25 mil/h a já vjíždím na druhou kolej cílové stanice „Hulcott Park“. Celá jízda trvala necelých tři čtvrtě hodiny.



Až na některé drobné nepřesnosti (oznamující cedule, jízdní řád) jde o trať, která neurazí, ze které budete mít při jízdě celkem příjemný pocit, a já osobně se k ní zase někdy rád vrátím. Trať existuje jak pro verzi 2.x, tak i pro 4.x a najdete ji na <http://www.trainsimcentral.co.uk/>.

[x]

Recenze tratí: **WMATA a Birmingham X-City South**

huba.buba



X



Druhou recenzi v tomto čísle bych rád pojal jako srovnání dvou novinek, resp. aktualizovaných tratí z poloviny srpna tohoto roku. Tou první je trať metra **WMATA Red Line** ve Washingtonu (USA), která byla prvně vydaná v roce 2003 a své aktualizace se dočkala 15. srpna tohoto roku (najdete zde <http://www.orenstransitpage.com/otpbveroutes/download.htm>). Druhou tratí je pak **britská Birmingham X-City South** (<http://www.railsimroutes.co.uk/>), jejíž aktualizace vyšla tři dny před tratí WMATA.

Bve - jak se mnou budete mnozí souhlasit - je velmi pěkně povedený simulátor, který je k dostání zcela zdarma v podstatě komukoli a i všichni tvůrci vlaků a tratí po celém světě se této činnosti věnují zcela volně a dobrovolně. O tom, kolik tvorba zabírá časově jste se mohli dočíst v minulých číslech našeho časopisu, ale o tom zde hovořit nechci.

Každou tvorbu já osobně v BVE vítám a vážím si jí - tudíž ji považuji za dobrou. To se však o trati kterou nám servírují tvůrci z **USA WMATA Red Line** říci vůbec nedá:



obr.2



obr.3



obr.1



obr.4

Posudte sami z prvních čtyř náhledů, co se v době celoplošné verze BVE 4.2 dá ještě „vystavovat“ jako novinku. Trať

jsem původně rozjel s velkou chutí, protože mě lákala její délka (53 km), ale po příjezdu do třetí zastávky jsem ji znechuceně házel do koše. Objekty zcela nedotažené - řekl bych při současných možnostech až „pravěké“. Ochotně jsem si uložil adresu odkazu s výstrahou pro příště „pozor-nesmysl“, abych se třeba za rok nemusel znechucovat znovu.

Naproti tomu posuďte sami z následujících dvou obrázků co nám „servírují“ z Velké Británie:



obr.5



obr.6

Birmingham X-City South, pokud se dobře pamatuji, zcela převládala ostatní trať v anketě TOP 10 na stránkách Vince Blacka (<http://www.vince-black.me.cz>) a to ještě prosím ve verzi 2.6. Mé očekávání ve verzi 4.2 se zcela naplnilo, ba dokonce daleko mé očekávání předčilo. Byli totiž dodány i vlaky cl323 EMU a BR_class37 (obr.7). Pozastavil bych se zejména u soupravy cl323 (obr.6), kde mě naprosto fascinovaly i 4 různé pohledy pasažérů za jízdy (obr.5).

Závěrem této recenze, srovnávající dvě zcela odlišné tratě, bych sám za sebe řekl, že se možná najde pár příznivců trati **WMATA**, ale ty bych docela rád poznal. Nejráději bych však řekl, že tvůrcům **Birminghamu** ve Velké Británii popřeji hodně dalších úspěchů a Američanům popřeji brzký výpadek el. proudu - bez toho by jim totiž jejich PC nefungovaly, tudíž bychom se dalšího vydání trati **WMATA** díkybohu nedočkali.



obr.7

[x]

Naprostý balzám oproti předešlému znetvoření. Ostatně tato trať

reklama

Stránky italských fanoušků BVE:



<http://web.tiscali.it/lcartello/>



<http://bve.altervista.org/>

Pod lupou: Tratě, které byste určitě měli projet a tratě, kterým se raději vyhněte.

Vince Black

S kolegou Gyzmou nás před časem napadlo, kolik úsilí někdy stojí stáhnout a nainstalovat určitou trať, vydanou jako „horkou novinku“ a jaké zklamání v podobě jednoduchosti, primitivnosti a nekvalitních či téměř chybějících objektů na nás poté čeká. Naproti tomu jsou tvůrci, kteří vydávají tratě od samého začátku velice kvalitní, povětšinou reálné, se spoustou vlastních objektů. Takové, při jejichž projíždění již téměř nepoznáte co je realita a co je simulace. Dnes vám vyjmenujeme několik tratí, které podle našeho názoru za projetí určitě stojí a pak také ty, se kterými byste neměli ztrácet čas. Samozřejmě víme, že jsme ani já, ani Gyzma dosud žádnou hotovou trať nevydali a tak než nás někdo „usadí“, že máme tedy něco postavit sami, chci jen upozornit, že tento článek slouží spíše jako návod na dobré tratě a varování uživatelům před zklamáním z horších – méně vyvedených tratí.



„Určitě ano“

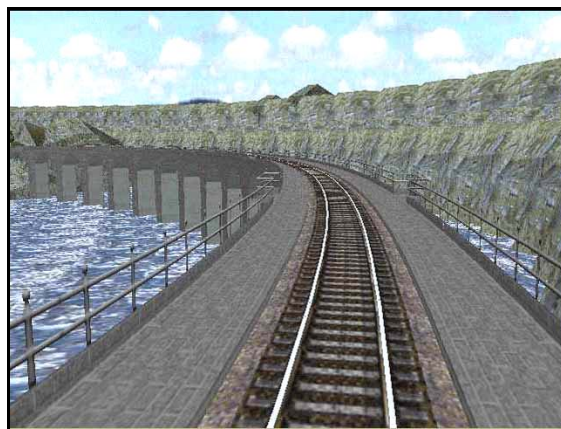
Každý, kdo už v BVE nějaký čas jezdí, tyhle tratě zná určitě také. Přesto nebude na škodu si je připomenout. Mezi nejvyššími produkty co se do délky nebo reálnosti týče, patří bezesporu britské tratě **Birmingham X-City South** a **Edinburg-Aberdeen**. Obě trasy byly nedávno vytvořeny i pro verzi BVE 4.x, obě obsahují několik misí, **Birmingham** je navíc možno jet v každé roční době, ráno, večer, v noci a také téměř za každého počasí. V tom se možnostmi blíží Microsoft Train Simulatoru, kde lze tyto varianty nastavit pro každou trať a misi. Navíc příjezd do cílové stanice této trasy, kdy krokem projíždíte komplikované zhlaví, jistě potěší každého fanouška reálné jízdy.



Birmingham X-City South

K výše uvedeným tratím ještě můžeme přiřadit fiktivní, ale pěkně zpracovaný **Maybank** (rozhovor s autorem trati

najdete v tomto čísle), **Sandymill-Balfearn** (Loop & Boot route), kde podle mého názoru část tratě, kdy projíždíte kamenný most nad údolím, patří k nejhezčím.



Sandymill-Balfearn

Chválu britských tratí zakončíme zmínkou o Londýnských trasách metra, které povětšinou též patří k těm kvalitnějším – zmínil bych např. **Circle line**, **District line** nebo **Northern line**.

Podívejme se však do jiných zemí – za velkou louží, v USA, určitě neurazí krátká trať **Blueridge**, poměrně delší trať **Desert route** či **Rocky Mountains**.



Rocky Mountains

Pokud se přesuneme do jižní Ameriky, najdeme v Brazílii několik kvalitních reálných tratí, za všechny bych jmenoval skvěle propracovanou trať **Pinda-Piracuama**. Když už jsme v tom „cestování“, podívejme se také do kolébky BVE – do Japonska. Jelikož odtamtud BVE pochází, asi nikoho nepřekvapí, že nejvíce tratí existuje právě tam. Kvalita je však velice různorodá (viz též kapitola „**Určitě ne**“). Najdeme zde však několik velmi povedených tratí – za projetí určitě stojí **EIDAN Ginza subway route**, **Hanzomon line** či **Gakunan line**.



EIDAN Ginza line

Vraťme se do Evropy – třetím největším „dodavatelem“ tratí je Německo. Zde nejvíc „řadí“ Martin Finken (rozhovor s ním jsme přinesli v prvním čísle našeho časopisu, 4/2005). Některé jeho tratě jsou však velice náročné na grafiku, přesto patří k těm lepším. Zde bych zmínil např. **U-bahn U1, Bremen** nebo **TramLinie 10 a 11**. Z tratí jiných tvůrců bych ještě vyzdvihl jednu z nejlepších tramvajových tratí **Strassenbahn Neustadt linie 3** (i „linie 1“ stojí za to). Poměrně příjemnou trať je také **S75**.

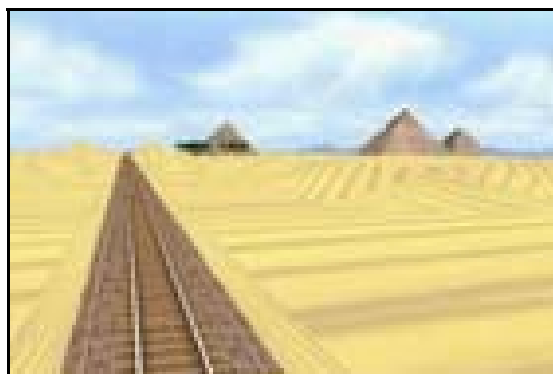


TramLinie10

Pokud jde o další země, kromě v úvodu zmíněné Velké Británie, je to už slabší. V Itálii existuje zatím 8 tratí, přesto bych však do našeho výčtu zařadil pouze dvě, a to **FGC Genova-Cappuccio** (jde o velice pěknou trať horské zubačky) a dále **Santhia-Biella**. Na stránkách tvůrců těchto tratí můžeme vidět srovnání náhledů z tratě s reálnými fotografiemi, a každý jistě musí uznat že se to autorům povedlo.

„Určitě ne“

A máme tu pravý opak, tedy tratě, kdy člověk nechápe proč je autoři vůbec vydali a nebo musí být hodně shovívavý a brát je jako pokus nějakého jedenáctiletého začátečníka. Zde je těžko říci, která je „nejhorší“ a tak to vezmeme opět po světadílech. Zde máme dokonce jednoho zástupce z Afriky, byť trať **Egypt** vytvořili Španělé. Jde však o naprostou nudu, kde jedete pouští po jedné koleji.



Egypt

Pokud se podíváme do „země vycházejícího slunce“, tedy do země, odkud vyšlo i BVE, najdeme zde patrně díky největšímu počtu tratí, také největší

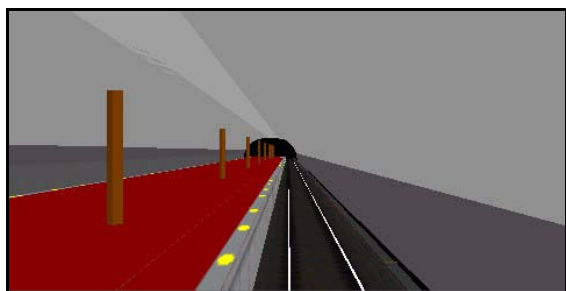
počet těch naprosto „o ničem“, kdy jedinými objekty, které na trase uvidíte jsou nástupiště, koleje, sloupy a dráty a textura trávy. Nic víc. Myslím že po takové trati nikoho příliš nebaví jet déle než pár minut, pokud vůbec. Vzhledem k jejich počtu je nemá cenu vypisovat všechny, zmíním ale např. **Hatikou line, Idehara railway, Iyo Saijo-Matsuyama, JR Narita line, Kanatetsu, Kansas Airport line, Kawashimayou line, Sanage line, Seibusayama, Shintetsu line, Touhoku line** nebo **Umikaze line**.

Velice různorodou kvalitu mají také tratě metra v Hong-Kongu, např. **East Kowlon line** lze opravdu chápat pouze jako něčí pokus, zívát budete určitě i u projíždění trasy **South Island line** nebo **Tung Chung line**.



East Kowlon line

Šed' a nudu najdeme i na americkém kontinentu. O žádné z mnoha existujících tratí metra v New Yorku se nedá říci že by to byla nějaká „bomba“, ovšem taková **S-line** je opravdový paskvil. Nedávno vyšla aktualizace tratě metra ve Washingtonu (**WMATA**, píšeme v naší recenzi) – skutečně se jen divit že v době BVE 4.x a tratí jako Birmingham někdo něco takového ještě vydává a je na to snad dokonce pyšný. Panoptikum by ještě mohla uzavřít trať **FL line**.



WMATA line

Bohužel i v Anglii najdeme několik ne příliš povedených věcí. Přestože tratě londýnského metra patří většinou k těm lepším, i tady najdeme pokusy jako např. **Central line**, která je velice krátká a navíc primitivní. V Anglii také existuje několik tratí, které sice oproti zmíněným japonským mají přece jen o něco více objektů (ale opravdu ne o moc), ale při projetí třetí či čtvrté stanice se vám už zavírají oči. Příkladem by mohly být trasy jako **Bridgend-Pontyclun, Plymouth-St.Austell** nebo **Tonbridge-Orpington**.



Bridgend-Pontyclun

Samozřejmě že i „u nás v Evropě“ najdeme spoustu takových tratí. Nemá patrně cenu zkoušet maďarské metro (tedy **Budapešť M2 a M4**). Úplně bych vypustil **holandské tratě**, italskou **HST route**, Německý **Arath-Dahsen** či **S-Bahn Berlin S2**.

Ještě bych zmínil „hrůzy“, které ani v podstatě nemají zemi původu a které sloužily spíš jen jako kratochvíle někomu, kdo se hodně nudil. Sem patří kolekce tratí, bůhvíproč začínající na „**Pink Floyd**“, kde se projíždí např. hranatými tunely nebo mezi objekty, díky nimž jízda připomíná spíše pohled z dětského vláčku jedoucím po kolejích v obýváku na koberci. Přesně takovým pokusem je totiž **Christmas route**, zde jde jen o „fórek“, kdy řídíte vlak jezdící kolem vánočního stromečku. Dalšími „děsy“ jsou pokusy s názvem **Monorail route**.

Kde to vše najít?

Ať už dáte na doporučení těch dobrých tras nebo se budete chtít přesvědčit, jsou-li „ty druhé“ opravdu tak nudné a hrozné, vše můžete najít mj. v tabulce tratí na stránce <http://www.vince-black.me.cz>. Znovu opakuji že se nechceme někomu posmívat, ale přece jen BVE od svého vzniku razantně pokročilo a pomyslný svět tohoto simulátoru nabízí spoustu kvalitních tratí, takže nevidím důvod proč dnes ještě spouštět tratě, které se zastavily na úrovni začátků BVE.

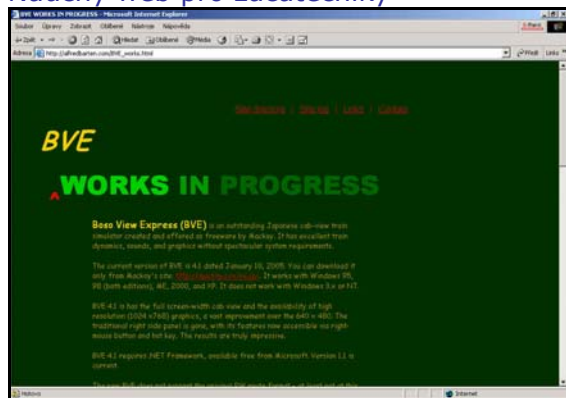
[x]

Surfujeme: Stránky, které byste měli znát

Vince Black

V tomto čísle představíme stránky, které možná běžným uživatelům BVE nejsou příliš známy; ve své době však buď patřily k těm lepším nebo měly ambice k nim patřit. Dnes však už na nich příliš mnoho aktuálních informací nenajdeme.

Naučný web pro začátečníky



URL:

http://alfredbarten.com/BVE_works.html

Existují různé typy stránek zabývajících se BVE. Jsou stránky tvůrců tratí či vlaků, stránky pouze informačního charakteru, které uživatele informují co je ve světě BVE nového ke stažení a jsou stránky, které jsou orientovány na začátečníky či pokročilé uživatele, potažmo tvůrce. Návštěvníkům se snaží poskytnout komplexní informace, tipy, rady nebo užitečné odkazy.

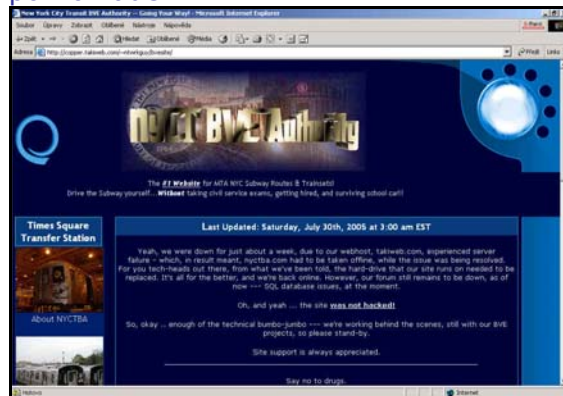
Jednou z takových stránek je anglický web Alfreda Bartena „BVE Works In Progress“, vytvořený v roce 2001. V jednoduchém zeleno-žlutém designu můžeme najít stručný popis BVE, srovnání s ostatními simulátory, přehledně seskupené odkazy na některé jednoduché tratě, manuály, podpůrné programky, objekty aj.

Vytvoření takové stránky byl v době svého vzniku jistě chválný počín, ovšem v současné době není stránka příliš aktuální (poslední aktualizace proběhla údajně v lednu loňského roku) a nezachrání to ani zmínka o BVE 4.x na úvodní stránce. Spousta odkazů je dávno nefunkční, např. na manuál pro tvorbu tratí či na stránku Crotrainz.com, která nefunguje již několik let. Většina odkazů z úvodní stránky také směřuje na jednu a tu samou další stránku, konkrétně downloads.html, ovšem tvůrci se ani neobtěžovali tyto stránky spojit pomocí záložek.

Je to škoda, poněvadž si myslím že dnes, v době zájmu a hlavně různých problémů s BVE 4.x, by návštěvníci aktuálnost takové stránky jistě uvítali.

[x]

Všechny trasy metra v New Yorku pohromadě



URL:

<http://copper.takiweb.com/~ntwrkguy/bvesite/>

Zde jde o stránku, kde bych řekl že obal poněkud převyšuje obsah. Ptáte se proč? Stránka je vyvedená v příjemných odstínech modré, nabízí přehledný seznam existujících vlaků (včetně fotografií originální soupravy) a tratí pro metro v New Yorku. Zvláště zmíněný seznam tratí je celkem pěkně graficky zpracován, nechybí loga příslušných linek, informace odkud-kam příslušná trasa vede (rozuměj kolik je toho pro BVE zpracováno), popř. zdali je pro simulátor plánováno prodloužení trasy, nechybí ani plánek linky.

V nabídce v levé části úvodní obrazovky můžeme najít také odkaz na diskusní fórum, kde lze diskutovat o všem možném, nejen o BVE.

Vrátím se však k myšlence obalu a obsahu – kdo nějakou trať metra v New Yorku zkusil, dá mi pravděpodobně za pravdu, že je to po několika stanicích nuda. Na perónech totiž chybí lidé, spousta kolejí je vyložené „odfláknutých“, nemluvě o příšerných panelech většiny vlaků, které vypadají

jakoby je kreslilo děcko pastelkami. Některé vlaky zase mají panel bezostyšně převzatý z japonských vlaků. Stránkám navíc nepřispívá ani fakt, že naprosto chybí sekce „novinky“, takže pokud chcete vědět zdali je něco nového, musíte se „proklíkat“ seznamem vlaků či tratí!

[x]

Stránka tras metra v Londýně



URL: <http://wind.prohosting.com/lutube/>

Jde o podobnou stránku té, o kterém jsem psal v předcházející recenzi – lze zde najít seznam všech tras, které existují pro BVE, a to v přehledném menu v levé části obrazovky, kde každý odkaz na příslušnou linku je vyveden v barvě, která odpovídá barvě linky i ve skutečnosti. V pravé části obrazovky pak můžeme vidět zajímavě vytvořené „plakátky“ na některé trasy.

Po zvolení trasy se dostaneme na stránku s náhledy, najdeme tu informaci o počtu stanic a době jízdy, připojeno je i pár základních informací. Stránka ovšem trpí neaktuálností – tvůrci pravděpodobně stránky již neudržují – nenajdeme tu totiž vůbec žádnou zmínku o BVE 4.x. Některé odkazy sice ještě fungují a tak se uživatel může v podstatě náhodou odsud dostat ke trase, která pro verzi 4.x již byla vytvořena, některé odkazy jsou ovšem již nefunkční nebo např. u trasy District Line, která již dávno existuje pro obě verze BVE, najdeme zmínku že se trať vytváří a bude již brzo hotova!

Opět lze jen litovat, že stránku, která by měla být pro případné fanoušky Londýnského metra nepostradatelná, již dlouho nikdo patrně neudržuje.

[x]

Podívejme se do Portugalska



URL: <http://adcosta.home.sapo.pt/>

V Portugalsku kdysi zřejmě chtěli přispět do vozového parku, a tak vytvořili postupně celkem 7 vlaků. Narazili ovšem na odpor uživatelů na jistém diskusním fóru, kteří v čele s Martinem Finkenem autory obviňovali z ukradení panelů (a nejspíše i zvuků) a vyzývali ostatní uživatele k bojkotu těchto „výtvorů“. Ať už byla pravda kdekoliv, vlaky skutečně za moc nestály a některé panely opravdu připomínaly ty od Finkena. Tvůrci se navíc věnovali a věnují i tvorbě pro ostatní simulátory (Trainz, MTS a dokonce i pro Mechanika, ovšem nezkoumal jsem s jakým výsledkem) a pro BVE od roku 2002 nic nového nevytvořili.

Samotný web obsahuje kromě klasických sekcí jako novinky, knihy hostů nebo kontaktů také odkazy do sekcí příslušných simulátorů. V sekci pro BVE tedy kromě zmíněného seznamu vlaků s náhledy najdeme pouze odkaz na oficiální stránku BVE, krátký popis simulátoru a kontakt na autora.

Stránky existují v anglické i portugalské verzi.

[x]



Tip 1: Dávkový převod textur

Vince Black

V diskuzích se občas objevuje dotaz či spíše problém typu „Nemohu rozjet trať“ nebo „Trať se mi hodně kouše, i když mám dobré PC“. Problémy mají uživatelé hlavně s německými tratěmi od Martina Finkena, a to zejména s tratěmi pro verzi 4.x (i když u tohoto tvůrce se podobný „zádrhel“ vyskytoval již ve verzi 2.x). Jde o to, že textury v takových tratích mají zbytečně velké rozlišení 24 miliónů barev, ač by stačilo 256-ti barevné rozlišení. Vizuálně rozdíl znát není, zato však ve velikosti složky dané tratě a plynulosti jízdy, je rozdíl velmi značný. Stačí tedy převést všechny textury na zmíněné 256-ti barevné rozlišení. A abychom nemuseli každou texturu převádět zvlášť, existuje program, který to umí udělat najednou. Jmenuje se IrfanView.

V našem návodu se budeme věnovat převodu textur pro trať ve verzi BVE 4.x a budeme předpokládat, že jste si stáhli a nainstalovali **IrfanView** ve verzi 3.95 nebo vyšší – program můžete najít např. na serveru Slunečnice, konkrétně na adrese:

<http://www.slunečnice.cz/product/IrfanView/?FSID=15465E63F8984CF77D8B01D8E3CC8088>.

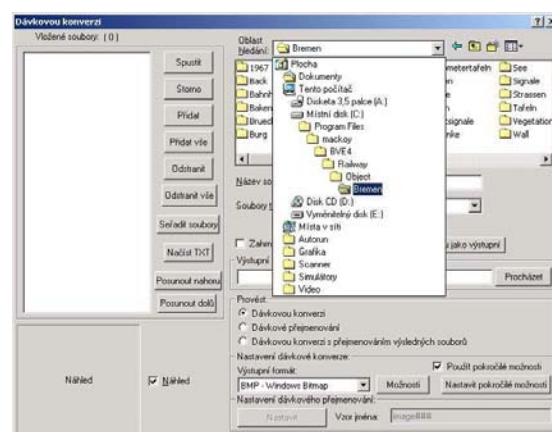
K Programu si můžete stáhnout i češtinu (<http://www.slunečnice.cz/product/IrfanView-cestina/?FSID=15465E63F8984CF77D8B01D8E3CC8088>). Celý postup si ukážeme na převodu nedávno vydané německé trati Bremen, kterou vytvořil zmíněný M.Finken (postup se pochopitelně týká již nainstalované tratě). Předpokládám rovněž, že volby či zaškrtačkové políčka, o kterých se v následujícím návodu nezmiňuji, budete mít implicitně nastavena tak, jako je tomu na obrázkových náhledech, pokud ne, doporučuji řídit se jimi.

Postup:

1) Spustíte program **IrfanView** a zvolte Soubor / Dávková konverze. Nyní je nutno vybrat složku ve které se nachází textury, které hodláte převést. Předpokládejme, že máte BVE 4.x nainstalované standardně ve složce c:\Program Files\mackoy\BVE4. V tomto případě tedy bude celá cesta pro složku s objekty pro trať Bremen vypadat takto: c:\Program Files\mackoy\BVE4\Railway\Object\Bremen (popis uspořádání složek v simulátoru BVE najdete např. na adrese <http://www.bve.wz.cz/faq/faq.html>).

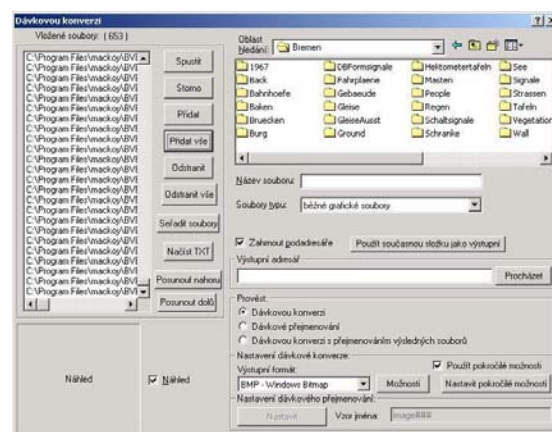
Požadovanou složku je nutno nastavit pomocí okna „Oblast hledání“ v pravém horním rohu (stisknutím šipky ↵ se rozbalí seznam složek na vašem

PC), tak jak jste zvyklí z otevírání souborů v jiných aplikacích:

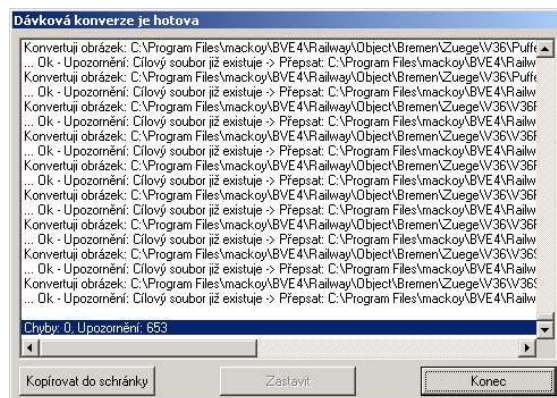
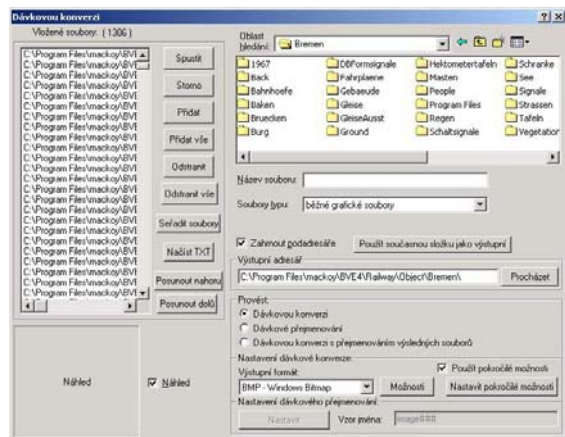


Ve větším okně pod „Oblastí hledání“ vidíme seznam podsložek složky Bremen, popř. i soubory, které nejsou zařazeny v žádné podsložce.

2) Zaškrtneme volbu „Zahrnout podadresáře“ (uprostřed okna) a stiskneme tlačítko „Přidat vše“ (v levé části okna). Takto se nám v levé části okna zaplní seznam vložených souborů:



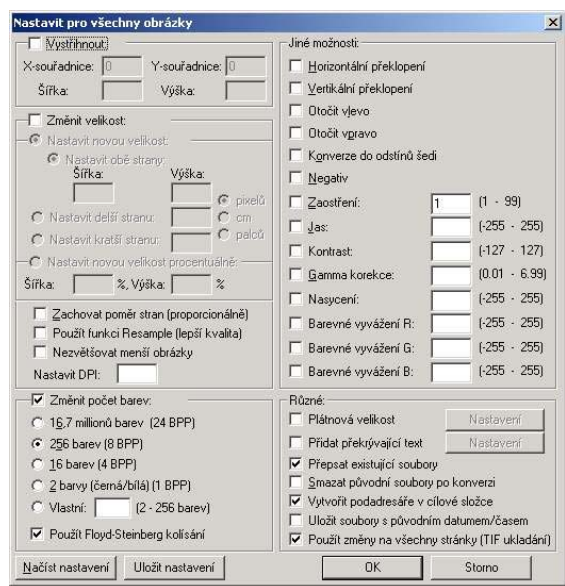
3) Zadáme výstupní adresář do příslušného okénka – můžete zadat výstupní adresář stejný jako vstupní, tím pádem nebudete muset nově převedené textury kopírovat z nějakého pracovního adresáře zpět do složky Bremen:



A to je vše, nyní tedy máte ve složce Bremen (a ve všech podložkách) textury převedené na 256-ti barevné rozlišení

[X]

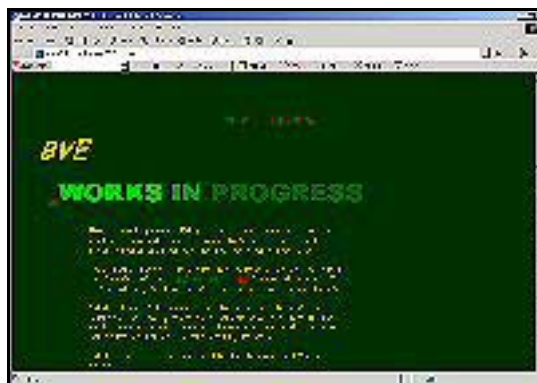
4) Stiskneme tlačítko „Nastavit pokročilé možnosti“ v pravém dolním rohu. Otevře se další okno, kde v levé dolní části zaškrtneme volbu „Změnit počet barev“ a vybereme možnost „256 barev (8 BPP)“:



Ujistěte se, že máte v pravé dolní části zaškrtnuty možnosti „Přepsat existující soubory“ a „Vytvořit podadresáře v cílové složce“. Stiskněte tlačítko „OK“ pro návrat do předchozího okna.

5) Nyní tedy v levé části obrazovky stisknete tlačítko „Spustit“ pro vlastní konverzi. Po provedení konverze se objeví okénko:

reklama



Alfred Barten's site
návod, tipy, odkazy
(v angličtině)

(http://alfredbarten.com/BVE_works.html)



Tip 2: Vytvořte si vlastní CD

Pravděpodobně jste do tajů BVE již pronikli, umíte si změnit předepsaný vlak pro určitou trať, ovládáte možná nějaké ty podpůrné programky nebo se dokonce pouštíte do stavby vlastní tratě či vlaku. Ovšem čas od času vám někdo připomene dobu, kdy jste se jako úplný začátečník protloukal nástrahami instalace – to když někoho do simulátoru zasvěcujete, on však ne a ne pochopit, a nakonec se vás zeptá – „nemohl bys mi nakopírovat instalaci a nějaké tratě na CD?“. Dnes se budeme zabývat vytvoření takového CD, které usnadní začátky v BVE nejen onomu dotyčnému, ale bude i pro vás jakýmsi základem.



Hned v úvodu bych chtěl podotknout, že záleží jen na vás, zdali si vytvoříte zvlášť CD pro BVE verzi 2.x a zvlášť pro 4.x, nebo zdali si vytvoříte jedno CD se dvěma základními složkami pro každou z verzí. Následující návod proto berte jako doporučení, co by se na takovém CD mělo nacházet. Budu se vyjadřovat obecně, v případě nutnosti se zmíním o rozdílech mezi jednotlivými verzemi.

CD (nebo složka) pro verzi 2.x nebo 4.x by tedy mělo obsahovat:

1) Instalační složka.

V této složce byste měli mít všechny stažené instalace BVE. Doporučuji vždy stáhnout poslední verzi, neboť některé tratě mohou později využívat vymožeností nové verze a vám by taková trať nemusela správně fungovat. Pokud z názvu instalačního souboru není patrné o jakou verzi se jedná, doporučuji vytvořit pro každou verzi příslušnou podsložku – např. „verze 2.6.3“ apod. Pozdější instalační soubory „dvojkové“ řady již měly číslo verze obsaženo v názvu – např. verze 2.6.3 byla ke stažení v balíku ZIP s názvem bve2.6.3en.zip, který obsahoval soubor bve2.6.3en.msi (vlastní instalační soubor a uchibo9en.msi – základní trať – viz níže). Ve „čtyřkové“ řadě název zip souboru sice obsahuje podrobné číslo verze, ale samotný msi soubor má nevýstižný název BveSetup.msi. Vzhledem k poměrně malé velikosti instalačního souboru a ke snadnější instalaci z CD bych doporučil ukládat instalační soubory již rozbalené.

2) Složka základní tratě.

Každá verze BVE obsahuje základní trať Uchibo. Důvodem není pouze záměr umožnit uživateli aby měl pro začátek „kde jezdit“, ale objekty této tratě jsou považovány za jakési základní a některé tratě je využívají, tj. počítají s tím že tuto trať máte nainstalovanou, v opačném případě BVE vypisuje chybová hlášení. Pro verzi 2.6.3 a nižší byla trať zabalena společně s instalačním programem (viz bod 1), v nic neříkajícím tvaru uchibo9en.msi, proto i tady bych doporučil vytvořit pro každou verzi příslušnou podsložku. Od verze 4.0 se Uchibo nachází v samostatném zip balíku, ovšem ani název zip souboru či samotného instalačního souboru tratě číslo verze neobsahuje, proto i tady doporučuji vytvořit zvláštní podsložku (poslední verze této trati je vždy ke stažení společně s poslední verzí BVE).

3) Framework (týká se pouze BVE 4.x)
S poměrně výraznými změnami, které se objevily již kdysi v beta verzi 2.90, vyvstala nutnost instalace aplikace **Framework** od společnosti Microsoft (odkaz ke stažení najdete na oficiální stránce BVE v sekci samotné instalace - <http://mackoy.cool.ne.jp/index4.html>, cca 24 MB) – **bez této aplikace simulátor BVE nefunguje!**

4) Čeština

Češtinu pro každou verzi (patrně z názvu instalačního souboru) najdete na stránce <http://www.bve.wz.cz>.

5) Utility

... neboli různé pomocné, podpůrné „programky“. Zde záleží na každém uživateli, které podpůrné aplikace bude

využívat. Za sebe mohu doporučit pár níže uvedených, přehled všech známých aplikací pak najdete v čísle 6/2005 našeho časopisu. V závorce pak najdete pro jakou verzi program bezpečně funguje.

Prvním programkem, který vám usnadní změnu lokomotivy pro danou trať je český **Train Launcher** (2.x) – stačí pouze 2x kliknout na náhled vlaku, vybrat trať a stejnou trať poté zvolit v BVE.

(najdete zde: <http://sheafraidh.wz.cz>).

Podobným programem, ovšem v angličtině, je **BVE Route Randomizer** (2.x), pocházející z Finska. Tento program mimo jiné umí dokonce přímo spustit BVE s vámi vybranou lokomotivou a trať.

(najdete zde <http://koti.mbnet.fi/lopomo/>)

Pokud se rozhodnete stavět vlastní trať nebo pokud se chcete na určitou trať pouze „podívat“, jistě vám přijde vhod program **Track Viewer** (2.x, 4.x má prohlížeč již vestavěný), který vám umožní prohlédnutí tratě bez spouštění BVE a nutné instalace vlaku.

(najdete zde <http://mackoy.cool.ne.jp/>)

Ke stavbě tratí také patří **Structure Viewer** (2.x), neboli prohlížeč objektů z libovolného úhlu pohledu.

(najdete zde <http://mackoy.cool.ne.jp/>)

Aby byly základní informace o prográmcích pro „vývojáře“ do BVE kompletní, zmíním se ještě okrajově o programech **Route Builder**, **Structure Viewer** nebo **Mirror, Panel Upgrader** nebo **Easy Tools** (všechny fungovaly v BVE 2.x). Tyto programy ovšem budou mít na svém „cédéčku“ patrně již jen pokročilejší vývojáře.

6) Tratě

Tady již záleží na vkusu každého uživatele – někdo se rád „plouží“ tramvají po městě, jiný raději „zaleze“ pod zem, někdo má rád lokálky, jiní zase vysokorychlostní tratě. Pokud však na svém CD chcete mít pro začátek pár nejlepších tratí, ke kterým se rádi budete vracet, určitě neprohloupíte následujícími trasami (v závorce je vždy uvedena známá funkční verze, typ tratě a země původu):

- **Edinburgh-Aberdeen**
(2.x/4.x, vlaková, Velká Británie)
- **Birmingham X-City**
(2.x, vlaková, Velká Británie)
- **Maybank**
(2.x/4.x, vlaková, Velká Británie)
- **Pinda-Piracuama** nebo **Caldas-Grama**
(2.x, vlaková, Brazílie)
- **Blueridge** (2.x, vlaková, USA)
- **Rocky Mountains**
(2.x, vlaková, USA)
- **London Underground Circle line**
(2.x, metro, Velká Británie)
- **London Underground District Line**
(4.x, metro, Velká Británie)
- **London Underground Northern Line**
(4.x, metro, Velká Británie)
- **Eidan Ginza subway**
(2.x, metro, Japonsko)
- **Hirakami Railroad**
(2.x/4.x, vlaková, Japonsko)
- **TramLinie 10 a 11**
(2.x/4.x, tramvajová, Německo)
- **Strassenbahn Neustadt Linie 3**
(2.x, tramvajová, Německo)

7) Vlaky

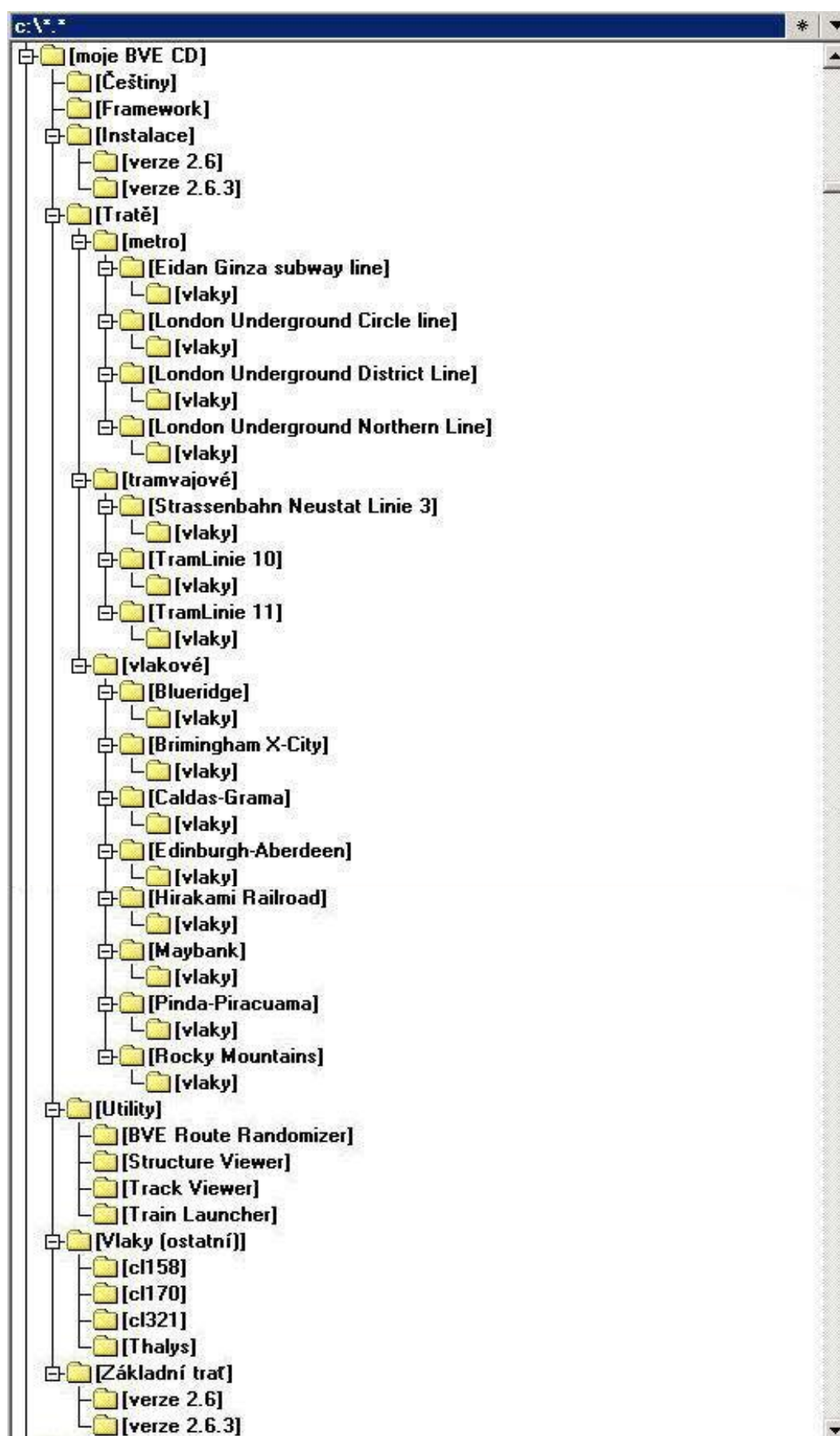
S vlaky je to ještě individuálnější – pokud dáte na doporučení a uložíte si na CD některou z výše zmíněných tratí, budete si jistě chtít na CD uložit také příslušné vlaky. Můžete tak učinit opět buď do samostatné složky nebo do podsložky pro příslušnou trať. TI pokročilejší z vás si možná dokážou sestavit samorozbalovací instalační soubor, který vám jak vlak, tak i trať nainstaluje do příslušných složek BVE.

Závěrem příkládám obrázek struktury složek, jak by na takovém CD mohly zhruba vypadat. Přeji úspěšnou tvorbu vašeho vlastního BVE CD!

[x]



Příloha – příklad stromové struktury složek na vlastním disku CD BVE:



FAQ: Nejčastěji kladené dotazy

Vince Black

I tentokrát si probereme některé dotazy, které se vyskytly v návštěvních knihách na stránkách www.vince-black.me.cz a www.bve.wz.cz.

Když za jízdy vpřed stisknu klávesu šipky dolů (směrová páka na neutrál, pozn. red.), tak dojde k zastavení vlaku. Potřeboval bych vědět, jak vlak odblokovat, abych mohl zase pokračovat.

Tato otázka se týká verze 4.x a náprava je jednoduchá – stačí vrátit rychlostní páku do polohy 0, přepnout směrovou páku zpět na směr dopředu (šipka nahoru), počkat až vlak odbrzdí a poté se opět rozjet.

Na "vlození" lokomotivy do trati používám program Train Launcher. Prosím vás, jak mám přepnout lokomotivní panel do noční varianty?

Program Train Launcher přepnutí do noční varianty neumí a samotné přepnutí jako takové neexistuje. Vlaky pro BVE 2.x, pro které byl vytvořen i noční panel, mohou mít oba panely zahrnuty v instalačním souboru - pak se soubory pro denní či noční panel nacházejí v příslušných podložkách složky vlaku a stačí pouze tyto soubory z požadované podsložky nakopírovat.

Druhou variantou je možnost stažení vlaku z internetu zvlášť v denní a zvlášť v noční variantě, tzn. v podstatě si musíte stáhnout dva vlaky.

Ve verzi BVE 4.x lze u každého vlaku vytvořit jak denní, tak i noční panel a tyto panely se potom přepínají automaticky podle příkazů v souboru tratě, tj. pokud např. projíždíme tunelem, panel postupně „ztmavne“ z denního do nočního, musí to být ovšem zadáno v trati.

Jak se otevírají a zavírají dveře?

Otevírání a zavírání dveří uživatelem existuje pouze v tzv. „developer módu“ (v obou verzích BVE), možnost zavření dveří dříve, než je simulátor „zavře“ sám

ovšem beztak neumožňuje odjet dříve než ve stanovenou dobu.

Mám takový drobný problém u BVE 2: Jestliže projedu oranžovou návěst (výstraha), dole na liště mi naskočí nápis "Nerespektoval jste světelnou návěst". Nevíte proč mi to dělá a co s tím??

Oranžová návěst obvykle znamená také omezení rychlosti, na **japonských** tratích je nejčastější max.rychlost při oranžové návěsti 55 km/h (a poté lze očekávat návěst stůj nebo další omezení rychlosti), při kombinaci oranžové a zelené 75 km/h, při dvou oranžových pak 25 km/h. Na některých lokálních tratích ovšem mohou být omezení i vyšší, záleží na společnosti, která danou trať provozuje.

Na **britských** tratích bývá max.rychlost 35, 50 a 15 mil/h při oranžové, oranžové+zelené a dvou oranžových.

Pokud je navíc na trati zabezpečovací systém ATS, je potřeba reagovat stiskem dalších kláves ... podrobněji se o tom lze dočíst na stránkách <http://www.bve.wz.cz>.

V BVE 4 nešlape žádná trať od M.Finkena - objevuje se hlášení "Train is not found", ale např. u londýnského metra nebo tratí v Anglii takové problémy nejsou.

Zde se nabízejí 2 možnosti řešení:

a) trať je nainstalovaná v jiné základní složce než vlak (zákl. složka nastavená v instalaci BVE 4.x je

„c:\Program Files\mackoy\BVE4\...“, zatímco instalace tratí M.Finkena nabízí základní složku

„c:\Programme\mackoy\BVE4\...“).

b) některé instalace anglických tratí obsahují i příslušný vlak, který se nainstaluje s tratí současně, o nic víc se uživatel nemusí starat. U ostatních typů instalací je nutno vlak stáhnout a instalovat zvlášť.

[x]

Zajímavost: Virtual Railroader - „náš vzor“

Vince Black

Již v úvodním sloupku prvního čísla jsem se zmínil o tom, že tento časopis byl inspirován anglickým elektronickým časopisem „Virtual Railroader“ (Virtuální železničář), který vychází v PDF formátu na stránkách <http://www.virtualrailroader.com/index.html>. Pojdme si tento časopis blíže představit.

Vydavatelem tohoto měsíčníku je Alfred Barten (píšeme o něm v recenzi stránek v tomto čísle), který také většinu článků sám píše. Na rozdíl od našeho „Světa BVE“ se „Virtual Railroader“ (dále jen VR) zabývá i simulátorem Trainz nebo skutečnou železnici či některými akcemi spojenými se simulátory.

Každé číslo obsahuje zhruba 10 článků. Na titulní stránce vidíme bodový seznam témat daného čísla, stejně tak je tento seznam uveden i na internetových stránkách VR. Následuje úvodní slovo a poté se autor obvykle věnuje recenzi některé z tratí pro Trainz. V rubrice novinky, obvykle bývají čtenáři seznámeni s informacemi o nových událostech ohledně Trainzu (v současnosti se hodně píše o nové verzi pod názvem TRS2006) a BVE.

Jak jsem se již zmínil, v časopise se Alfred věnuje i tématice skutečné železnice, někdy takový článek může souviset s jeho tvorbou pro simulátor, konkrétně např. v sedmém čísle letošního roku popisuje své cestování na kole podél trati Carlisle-Sunderland – tuto trať totiž připravuje pro BVE.

V dalších článcích můžeme najít tipy ke stavbě reálné tratí v Trainzu, návody k různým činnostem v tomto simulátoru, tipy na editory nebo zajímavé tratě. Dalo by se říci že problematika Trainzu zabírá polovinu obsahu časopisu. Čtvrtina je věnována tématům, které nesouvisí ani s jedním z obou simulátorů, zbylá čtvrtina je věnována BVE.

Zde lze najít např. recenze tratí, návod na tvorbu jízdních řádů pro BVE 4.x nebo objasnění problematiky signalizace v této verzi.

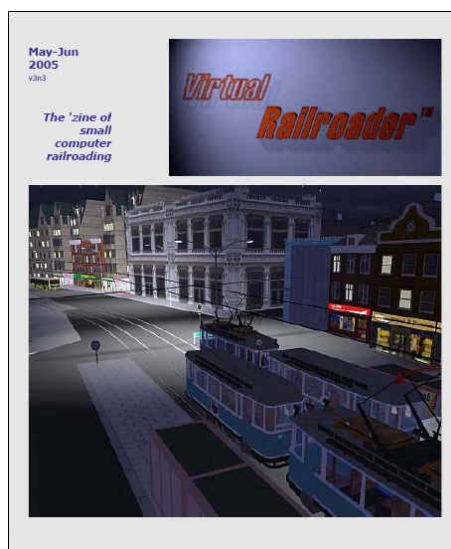


Sym
patic

kou rubrikou, která nechybí na konci každého čísla, je seznam oblíbených a užitečných odkazů, dělených do jednotlivých skupin (ostatní simulátory, diskusní fóra, BVE, Trainz, MTS). V záhlaví každého článku je rovněž uvedeno, jakého okruhu se následující téma bude týkat (BVE, Trainz, cestování, tipy atd.).

Jde o velice pěkně zpracovaný časopis, se spoustou informací, v jednoduché, příjemné grafice. Budeme se snažit v některém z příštích čísel vám zprostředkovat rozhovor s tvůrcem Alfredem Bartenem.

[x]



Putujeme obrazem: **Bentschen U1**

Vince Black

Dnes se podíváme do Německa na zdařilou podzemní dráhu Bentschen U1-

