

Svět BVE

Ročník 1

číslo 9

Prosinec 2005

Novinky za listopad

aneb co nového za
uplynulý měsíc

Představujeme cd111

zkušenost kolegy huby.buby

Birmingham

Cross-City North
připravuje se

Jak jsem zpracovával fotky Pantografů

zkušenost

Okno ke konkurenci

Starší simulátory – Mechanik, Zusi a jiné

Časopis pro příznivce vlakového simulátoru BVE

Obsah:

novinky	
Novinky za listopad	3
představujeme	
ČD 111	4
recenze tratě	
Picadilly line v.5.2	7
surfujeme po internetu	
Bentschen – německé metro	9
Hull To Sheffield a další	10
pro vás	
Naše tipy pro BVE	12
Listárna	14
připravuje se	
Birmingham X-City North	16
zkušenost	
Jak jsem zpracoval fotky	17
galerie	
Sandymill Loop Route	20
okno ke konkurenci	
Mechanik, Zusi a jiné	23

Motto:

**Vánoce, Vánoce přicházejí,
zpívejme přátelé!
Přejme si, přejme si,
ať nám BVE vydrží co nejdéle!**

Příští číslo vyjde **2.1.2006**

Slovo úvodem



Vážení čtenáři,

Opět je další měsíc za námi a na Vaše PC se dostává další číslo našeho časopisu. Tentokrát zde nenajdete rubriku „Pod lupou“. Zvažovali jsme sice jisté téma, které by se pro náš článek hodilo, ale vzhledem k tomu, že věc není ještě zcela vyjasněná, raději vyčkáme a možná se objeví v některém z příštích čísel. Od minulého čísla nová rubrika „Okno ke konkurenci“ dnes pokračuje, podíváme se na starší simulátory, která Vám možná nebudou neznámé. Ano, budeme psát např. o Mechanikovi nebo Zusi.

Opět nechybí pravidelné rubriky. Kolega huba.buba Vás seznámí se svou prací na „Žehliče“, tedy řadě 111. V recenzi se zaměříme na trasu v londýnského metra Picadilly nebo se podíváme jak vypadá chystaná trasa Birmingham X-City North (rubrika „Připravuje se“).

Na závěr bych Vám chtěl popřát hezké a pohodové svátky. Doufám, že si v tom vánočním shonu najdete čas na projetí nějaké pěkné trati v BVE.

Příjemné počtení!

Vince Black

Tiráž



Na titulní straně:
**Sandymill Loop Route
(U.K.)**

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 **1.12.2005**

Novinky: Listopad

Vince Black

Listopadové novinky přináší mj. informaci o aktualizaci povedené tratě Sandymill Loop Route, můžete se dočíst o další švýcarské trati nebo se dozvědět že se v BVE můžete projet i kolem vánočního stroměčku.

- Stránka „New Your City Transit BVE Authority“ změnila adresu na <http://www.transitalk.info/download/bve.html>, kde můžete najít přehledný seznam existujících tratí a vlaků pro **metro v New Yorku**.
- Objevila se nová britská trať pro nákladní vlaky **Clarendon route** (<http://www.freewebs.com/dennislan ce/>).



- Velmi pěkná trať **Sandymill Loop Route** se dočkala prodloužení - nyní se vracíte do stanice, ze které jste původně vyjeli! Ke stažení na <http://ferrovipathe.free.fr/> pro obě verze (2.x a 4.x).



- Julian Legrand dokončil druhou švýcarskou trať. Jde o fiktivní úsek **Les Taux – St.Julien** o délce 50 km. Kvalitu tratě můžete posoudit na <http://bve.pavcules.com/LTSJ.php>. Obrňte se však trpělivostí při stahování, neboť všechny soubory mají dohromady cca 36 MB a rychlost

stahování nebyla v době, kdy jsem to zkoušel, zrovna z nejrychlejších! Trať existuje pro obě verze BVE.



- <http://home.cfl.rr.com/bvefl/download.html> - to je stránka, kde se letos, stejně jako minulý rok objevila žertovná trasa s názvem **Christmas Tree Route**. Jde o simulaci řízení vláčku na modelovém kolejišti, kolem vánočního stroměčku. V BVE pochopitelně nejde udělat nekonečné kolo, a tak autoři nasimulovali nekonečno pomocí délky tratě 999 999 metrů.



- Poměrně jednoduchá trať **Ashford-Otford** se pravděpodobně brzké době dočká pokračování do Swanley.

[x]

Představujeme: »Žehličku« pro BVE

huba.buba

Dnes si v této rubrice povíme něco nejen o historii a vzniku této nedílné součásti našich nádraží a dep, ale rád se s Vámi podělím i o „zážitky“ při výrobě prvního prototypu do BVE 2.x, takže tento článek patří zčásti i do rubriky „Zkušenost“.



Vývoj a výroba

Lokomotivy řady E 458.0 (dnešní řada 110) se v provozu plně osvědčily, ale technická úroveň elektrické části lokomotivy byla v souvislosti s rychlým rozvojem výkonové elektroniky v 70. letech hodnocena jako zastaralá. Tento faktor spolu s potřebou dalších elektrických posunovacích lokomotiv stál u zrodu nových lokomotiv, které dostaly řadové označení E 458.1 (111).

Současnost

Lokomotivy byly projektovány tak, aby byly v maximální míře vhodné pro posunovací službu středně těžkého až těžkého charakteru. Díky svým ekonomickým vlastnostem se řada 111 osvědčila i v traťové službě.

Všechny stroje řady 111 patří Českým drahám. Lokomotivy byly a jsou rozmístěny do DKV Praha, Česká Třebová, Ostrava a Ústí nad Labem. Tradičním působištěm lokomotiv řady 111 využívaných pro traťovou službu je českotřebovské depo.

Jak již bylo zmíněno, lokomotivy řady 111 byly navrženy primárně pro posun. Narazit na ně je možné prakticky v každém elektrifikovaném železničním uzlu. DKV Česká Třebová nasazuje své lokomotivy řady 111 i na traťové výkony, a to v úseku Ústí nad Orlicí - Letohrad, kde tyto lokomotivy vozí zejména osobní vlaky. Prototypová lokomotiva řady 112 dojezdila v roce 1996, kdy byla odstavena v ostravském depu a po vytěžení v roce 2001 fyzicky

zlikvidována. Sériové lokomotivy mají před sebou ještě řadu let aktivní služby, neboť novější posunovací lokomotivy ČD nevlastní a v blízké době se nákup nových strojů této kategorie neplánuje. osvědčily. Lokomotivy řady 111 jsou poměrně spolehlivá vozidla, jejichž hlavní výhodou je vysoká tažná síla (navzdory nižšímu výkonu než má řada 110), která umožňuje posun i velmi těžkých souprav. Dalším kladem je efektivní provoz lokomotiv, plynoucí z použité regulace výkonu, a dosažení druhého hlavního kompresoru.



Přezdívka

Nejznámější přezdívkou je „Žehlička“ (podle tvaru lokomotivy), dále se jí také říká „Tyristorka“ (podle tyristorové regulace výkonu - lokomotivy 110 mají odporovou regulaci). Nebo „Pomeranč“ (dle oranžového nátěru na některých lokomotivách).



Technické údaje

Výrobce	Škoda Plzeň
Rok výroby (prototyp)	1981-82
Délka	14,4 m
Šířka	3,0 m
Hmotnost	70,4 t
Maximální tažná síla	186 kN

Trvalý výkon	760 kW
Maximální rychlost	80 km/h

BVE

Po několikaměsíčním se „vožením“ po tratích BVE jsem i já zatoužil po vzoru kolegy Vince Blacka vytvořit si svoji vlastní lokomotivu, která ještě tratě BVE nepoznala a přesto by byla schopná v mém provedení obstát mezi uživateli BVE. Pro pravidelné čtenáře je jasné, že jsem si dal úkol téměř nadlidský – protože použitelného materiálu pro tvorbu je skutečně málo. Můj první pokus s kabinou probíhal na cd460, kde jsem (jako mnoho jiných) použil materiál z MSTS (i tento „výtvar“ je v depu u Vince Blacka). Počátek cd111 byl ze začátku stejný – velmi podprůměrná fotka z kabiny – originální zvuky žádné – avšak i z mála se dá cosi vyrobit a tak první prototyp jakoby cd111 vypadal. Při náhodných toulkách fotografiemi jsem však narazil na obrázek pana S.Lopaty (<http://eso.ts-web.info/fotky/111-012.jpg>), který sice vyžadoval menší oříznutí a srovnání, ale už vypadal o poznání lépe.



Samozřejmě jsem nevěděl nic o všech možných souborech, při jejichž absenci na vás „bafnou“ chybové hlásky při otevření BVE.

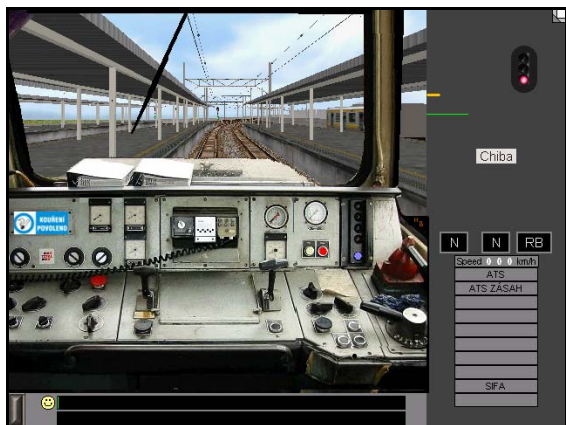
Tak jsem začal stavět na podvozku cd742 od Vinceho. Pro technické parametry jsem použil i data z jiných – již hotových – strojů ale tak, aby dohromady tvořily celek přibližující se skutečnosti – např. data z cd451, cd151 či cd130. Z těchto strojů byli použity i zvuky kompresoru, motoru i klaksonu. Ostatně i Vince se kdysi zmiňoval, že jeho pantograf 451 nevrčí podle originálu ale z jakési nepodstatné lokomotivy ze

světa. Takže vlastně ani nevím, „co mě to pod kapotou přede“.

Celý panel po potřebném oříznutí a vykreslení tedy vypadá takto:



Pro své pobavení jsem ještě vlevo doplnil cedulku „kouření povoleno“ a pro originál vpravo umístil svoje iniciály H B. Dva „funkční“ budíky na panelu berte prosím taky s rezervou – budík u tabulky s kouřením určitě neukazuje rychlost jako u mne a levý kulatý budík asi nebude ukazovat tlak brzd. Stejně tak světelná signalizace je mnou vymyšlená. Ta všude přítomná modrá barva je pochopitelně nezbytná – přes tu, jak určitě víte, „proniká“ obraz z trati. Na trati vypadá mašina např. takto:



Dokreslený je pak i ten černý stěrač na okně – na originální fotce vidíte, že ho nebylo možno použít.

Při úpravě zdrojové fotografie je také nutno dbát na přesnost – získaný záběr jsem upravoval nejméně třicetkrát – pořád to nebylo ono – stále někde něco chybělo nebo naopak přebývalo.

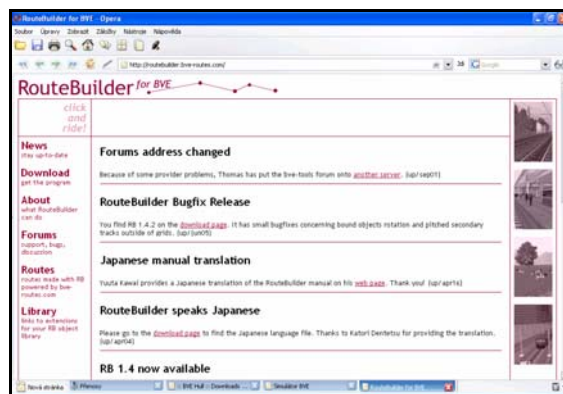
Na vysvětlení dalších věcí ohledně animací apod. už tu však nejsem já – protože o tom vím zatím skutečně velmi málo.

Pokud Vás takto vytvořená lokomotiva zaujala a pustíte se i vy do dalších „neprobádaných vod“, určitě vám s kolegy potřebné informace dodáme – předem však podotýkám, že prosby tipu „už to skoro mám – jen pošlete to, to a to“ - už tu byly mnohokrát. Na vědomí bereme pouze důkazy o nějaké tvorbě!

Přeji vám tedy hodně příjemných zážitků z jízdy. Lokomotivu cd111 najdete ke stažení buď na adrese http://www.pendolino.cz/Members/huba_buba/cd111.rar/download, v českém depu u Vince Blacka (<http://www.vince-black-bve.com/>) nebo na stránkách Gyzmy (<http://www.bve.wz.cz>) v novinkách s datem 2.11.2005.

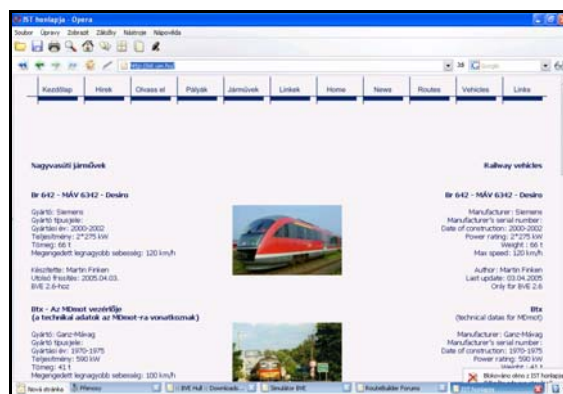
[x]

reklama



<http://routebuilder.bve-routes.com/>

Stránka editoru tratí pro BVE Route Builder



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

Maďarská stránka tvůrců pro BVE

Recenze: Picadilly line v.5.2

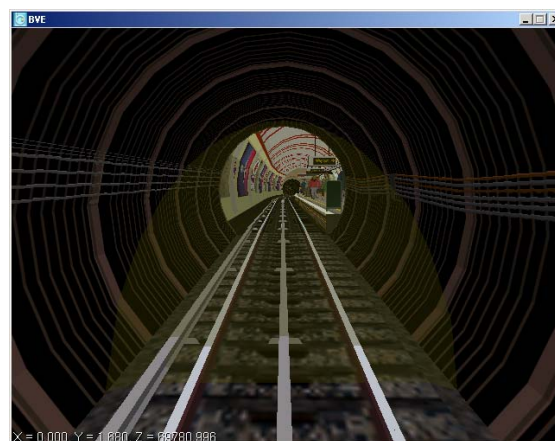


Tratě Londýnského metra patří v BVE k těm lepším. Samozřejmě existují výjimky; kromě opravdu povedených tratí můžeme najít pokusy jako Northern Heights, kde jedete pouze mezi 2 stanicemi, přičemž nalevo vidíte zelený val a stromy, napravo totéž. Trať Picadilly line v úseku Barons Court - Arnos Grove (pro verzi BVE 4.x), kterou vám představujeme, se pohybuje někde mezi tím.

Začínáme na povrchu a záhy po opuštění první stanice směřujeme „pod zem“. Tunely mají nepříliš povedenou texturu. Jistým ozvláštňením je paprsek světla ze stanice dopadající na konec tunelu. „Světlo na konci tunelu“ je vyřešeno průhlednou texturou žlutého paprsku, ovšem příliš reálně to nepůsobí.

Největším problémem tratě, která má 25 stanic a jejíž projetí vám zabere asi hodinu času, je dodržování jízdního řádu. Při průměrné rychlosti 35 mil/h přijedete totiž do některé stanice tak o minutu dříve, do jiné vzápětí zase o nějakých 20 vteřin později. V podstatě se nedá říci jakou rychlostí by člověk měl mezi stanicemi jet (samozřejmě pokud není

stanoven v daném úseku rychlostní limit).



Ukončení omezení rychlosti je označeno cedulí s písmenem „T“, ovšem zdali jet 30, 35 nebo 45 mil/h (což je podle přiloženého manuálu rychlostní maximum), je těžké říci. Mezi několika stanicemi se mi osvědčila coby ideální rychlost 35 mil/h, pak jsem najednou opět přijel do stanice o více jak minutu dříve. Dále jsem tedy jel mezi stanicemi ještě pomaleji, a najednou jsem opět přijel se zpožděním.

Co se týče rychlostních limitů, několikrát mi na obrazovku naskočila do levého horního rohu známá hláška o překročení rychlosti ještě když jsem byl nějakých 30 m před rychlostníkem udávajícím omezení rychlosti. A naopak – i když jsem už byl celou soupravou za rychlostníkem rušícím omezení (zmíněné písmeno „T“) a přidal rychlost, hláška se znovu objevila a setrvala na obrazovce ještě přes pár desítek metrů.

Stanice jsou téměř všechny „na jedno kopyto“, mění se pouze velké reklamy na stěnách a počty lidí na zastávkách, což je jedním z mála plus. Nemám totiž rád tratě, kde na nástupišti neuvídíte živou duši.



Co se týče textur, není zde téměř o čem mluvit, drtivá většina tratě vede pod zemí a připadá mi, že se skládá pouze z několika textur. Podobný světlý kužel tomu, o jakém jsem se zmínil v úvodu je používán i při výhybkách v tunelu a dodává dojem osvětlení v těchto úsecích.

Mám tedy za sebou již polovinu tratě a stále se mi nedaří dodržovat jízdní řád. Začíná mi to docela vadit, jelikož sedět více jak minutu před statickou

obrazovkou a čekat na zavření dveří mě moc nebaví. Docela by mě zajímalo, zdali autor trať po sobě vyzkoušel nebo zdali se mu nějakým, pro mě záhadným způsobem, podařilo jízdní řád dodržet.

Další zajímavostí je rozmístění návěstidel v tunelu. Na některých úsecích snad nejsou totiž od sebe vzdáleny více jak 50 metrů. Nevím jak moc to odpovídá realitě londýnského metra, ale mě to přijde poněkud směšné.



Trasa vyjíždí na povrch až před poslední stanicí, což je konečná s několika nástupišti. Prší, zapínám stěrač.

Co se týče vlaku Lt1973, je poměrně primitivní. Nízko umístěná kabina se sice tváří fotorealisticky, kromě animace páky pro houkačku (o kvalitě se raději zmiňovat nebudu) zde jiné animace nejsou. V horní části napravo od okna je umístěn telefon, od něhož vede kroucená šňůra, která jaksi záhadně mizí, co mizí, je doslova ustřižena pod čelním sklem kabiny. V horní levé části je umístěn ovládací panel pro hlášení stanic, který tam autor „přilepil“ pravděpodobně ze stránky Fotopic.Net, bohužel však má obrácenou perspektivu.

Co říci závěrem: je to trať, u které stačí projet si nějakých 4-5 stanic a budete mít představu, jak celá trasa vypadá. Na mnohem povedenější tratě jako např. Northern Line či District Line však nemá. Pokud máte rádi „obyčejnou šichtu“ na trati, kde vás nic moc nepřekvapí, pak možná tuto trať ani po projetí nesmažete ...

Trasu najdete zde: <http://brj.jj.nu>

[x]

Surfujeme: Stránky, které byste měli znát

Vince Black

Dnes si „zasurfujeme“ nejprve do Německa, kde si představíme stránku (zatím) dvou velice povedených tratí metra pro BVE 4.x a poté se přemístíme do Anglie, na jednu poněkud pozapomenutou stránku ...

Bentshen.de - fiktivní trať metra

URL: <http://bentschen.de/>

Možná jste se s nimi už setkali – německý autor Patrick Popiol vytvořil zatím dvě velice pěkné trasy metra s jednoduchými názvy U1 a U2. Přestože jde o tratě fiktivní, obohatil autor soubory ke stažení o další „dokumenty“ k jednotlivým tratím, tak jak by tomu mohlo být u skutečných tras. Ve formátu PDF si tak můžete prohlédnout kupř. plán jednotlivých tras, včetně takových detailů jako jsou mj. „přestupy“ na autobusové linky či další trasy metra.

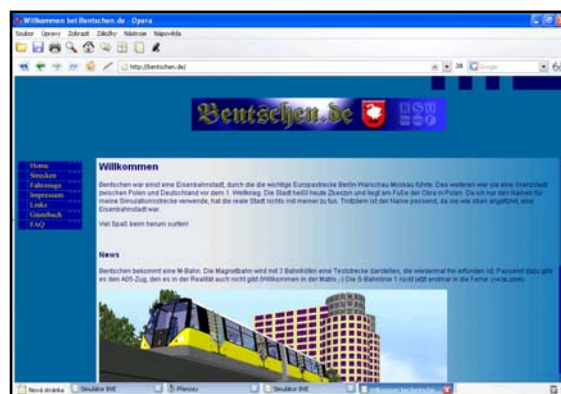
V jiném dokumentu si dal autor práci dokonce s vykreslením mapky celé dopravní sítě:



Nechybí ani přesný plán kolejí nebo tabulkový seznam zastávek s přesnými vzdálenostmi v km.

Jelikož je celá stránka v němčině, pojďme si trochu projít jednotlivé položky menu (umístěné v rámci vlevo).

Při návštěvě stránek se vám jako první zobrazí úvodní stránka, která se rovněž skrývá pod příznačnou volbou **Home**. Pokud kliknete na volbu **Strecken** (tratě), rozbalí se pod podmenu, kde můžete najít další volby – S-bahn (nadzemní dráha, připravuje se linka S1), U-bahn (metro; zde najdete zmíněné trasy U1 a U2) a M-bahn (visutá dráha, tzv. monorail, rovněž se



připravuje, náhled můžete vidět v úvodní stránce).

V sekci **Fahrzeuge** (vlaky) najdete potřebný vlak pro obě trasy, a to soupravu F92 s kompletními technickými údaji.

Informace ohledně kontaktu na autora a autorských práv si můžete vyvolat volbou **Impressum**.

V sekci **Links** najdete odkazy na 6 dalších německých stránek, ne všechny se ovšem zabývají BVE.

Předposledním odkazem je **Gästebuch** (návštěvní kniha), takže pokud ovládáte němčinu, můžete se i vy připsat pár řádků (v době psaní tohoto článku zde byly pouhé čtyři vzkazy).

Nakonec zbývá volba **FAQ** (listárna), kde se nachází pár informací k instalaci samotného BVE.

Nezbývá tedy než doufat, že autor nesleví z celkem slušně nasazené lačky a že se na těchto stránkách s jednoduchým designem brzy dočkáme zmíněné nadzemní či visuté dráhy, ve stejné kvalitě jako jsou tratě U1 a U2.

[x]



Tři slušné anglické tratě, ale ...



URL: <http://bvehull.bravepages.com/>

Možná jste na ně už pozapomněli, ovšem pokud nejste úplnými nováčky, a něco jste již ve verzi 2.x projeli, nejspíše se na vaše PC dostala některá z tratí **Hull-Sheffield**, **Moorfield-Westport** nebo **Brookfield-Northgate**. Jejich dřívější domovskou stránku byla dnes již ne zrovna aktuální stránka <http://bvehull.tripod.com/>.

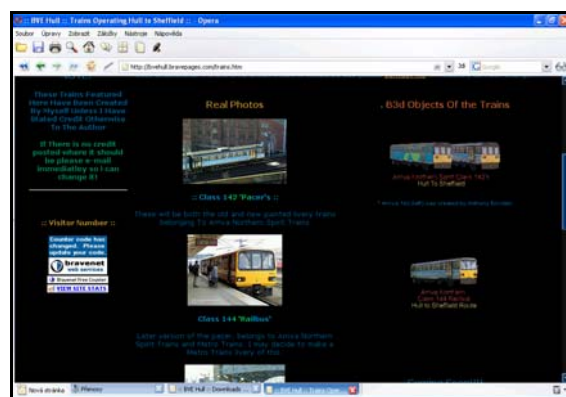
Že tyhle tratě neznáte? BVE 4.x vám zlobí a tak dáváte raději přednost „staré, dobré dvojce“? Tak potom zmíněnou stránku navštivte. Autorem všech tří tratí je Phil Brooke, v současnosti je však bohužel přístupná pouze jedna trať, a to „**Moorfield** ...“, na které ovšem autor spolupracoval s tak zvuknými jmény jakou jsou Anthony Bowden (autor tratě **Birmingham X-City South**), Steve Green nebo Don Clarke (**Edinburgh-Aberdeen**). Sám Phil Brooke ohlásil na anglickém fóru svůj návrat v červnu tohoto roku. Tuto novou stránku ovšem vytvořil již v únoru 2002 a poslední z novinek je datována 27. března 2002! Návrat se tedy zřejmě nekonal. Navíc samotná „nová“ stránka není bohužel z nejpřehlednějších.

Po kliknutí na úvodní obrázek se dostaneme na stránku se zmíněnými novinkami v pravé části, horizontálním menu v horní části a několika chaotickými odkazy v levé části.

Pojďme si tedy vše probrat postupně. **Novinky** (březen 2002) slibují mj. noční verzi tratě **Moorfield-Westport** nebo kompletní aktualizaci úseku **Hull-Sheffield**. Mezi zmíněnými chaotickými odkazy v levé části se nachází malý obrázek s podtitulkem „Route

screenshot“, česky tedy obrázek z trati, ovšem není jasné ze které.

Pod obrázkem najdeme odkaz „**Train gallery – Hull to Sheffield**“. Po kliknutí se nám v pravé části otevře stránka s vlaky, které na zmíněné **Hull-Sheffield** operují. Jde však pouze o statické objekty vlaků, které můžeme na trati „potkat“. V levém sloupci se nachází náhledy reálných fotografií oněch vlaků, vpravo pak náhled vytvořeného objektu (na černém pozadí, nikoliv na vlaku). Stránka však postrádá jakýkoliv odkaz k případnému stažení, a tak vlastně nevím, proč byla vytvořena. Možná, že ji už autor nestihl dokončit ...



Podívejme se na jednotlivé položky horizontálního menu.

About / Disclaimer obsahuje nezbytné pojednání o autorských právech a kontakt na autora.

Route info (informace o trati) – zde se nacházejí odkazy na jednotlivé tratě, vždy vedle náhledu. Jak jsem již předeslal, trať **Hull-Sheffield** je stále (a nejspíše ještě dlouho bude) v rekonstrukci a na její stránce se nachází nic neříkající obrázek mostu Golden gate:



Nicméně ve spodní části stránky můžeme přece jen dva náhledy najít.



Hull-Sheffield

Další trať je **Moorfield-Westport**. Jak už tedy víte, jde v současnosti o jedinou funkční trať na těchto stránkách. Odkaz ke stažení vede na starou (!!) stránku <http://bvehull.tripod.com/>, kde musíte znovu trať vybrat kliknutím na příslušný náhled s podtitulkem



a poté se již konečně dostáváte k samotnému složení souborů. Když se vrátíte zpět na stránku **Moorfield-Westport**, můžete si zde přečíst informace, s jakými soupravami trať pojedete. Bohužel, požadované vlaky se na těchto stránkách nenachází, stejně tak jako odkazy na ně, což bych autorovi vytkl. Zbytek stránky zaplňují obrázky z tratě.



Moorfield-Westport

Poslední trať je **Brookfield-Northgate**. Pro stránku této trati platí totéž, co pro předchozí **Moorfield-Westport** – odkaz na starou stránku, tam se ještě navíc nachází odkaz na dávno nefunkční **Crotrainz.com**, takže se nápravy v tomto směru asi v brzké době nedočkáme. Je zde zmínka o

požadovaném vlaku Class 143 „Pacer“ a šest náhledů z trati.



Brookfield-Northgate

Náhledy mají ještě svůj samostatný odkaz v horizontálním menu (**Screenshots**), ale směřují na stejnou stránku jako předchozí **Route info**.

Zbylé dvě volby **Contact US** a **Links** asi netřeba popisovat.

Je velká škoda, že v době psaní tohoto článku, je k dispozici pouze jedna trať. Rekonstrukce **Hull-Sheffield** se pravděpodobně protáhla na neurčito a pokud jde o **Brookfield-Northgate**, její osud bude nejspíš podobný. Je pravděpodobné že autor už práci pro BVE vzdal, protože jinak by musel mj. reagovat na připomínky ohledně dávno nefunkčního odkazu na **Crotrainz.com**.

Rovněž by nebylo špatné, aby stránky namísto nabídky hostingu na „staré“ stránce nabízely potřebné vlaky ke stažení nebo alespoň odkazy na ně, jak je tomu dnes zvykem. Myslím si, že každý tvůrce vlaků si již dnes sehnal odpovídající webhosting a pionýrská doba, kdy „ten kdo měl na stránkách ještě volno“, hostil i cizí vlaky, již dávno skončila.

Absence jakékoliv informace ohledně dalších projektů, popř. zmínky o BVE 4.x však svědčí o tom, že se na těchto stránkách v blízké době ničeho nového nedočkáme.

[x]



Tipy a rady: Drobné maličkosti pro usnadnění

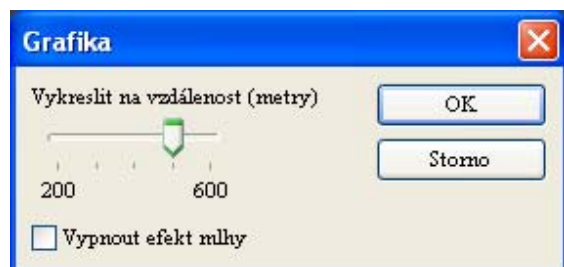
Vince Black, Gyzma

Možná je znáte, možná ne. Drobné maličkosti v nastavení BVE (ať už ve verzi 2.x nebo 4.x), které vám mohou usnadnit řízení vaší oblíbené trati či lokomotivy. U každého nadpisu odstavce uvedu, které verze se týká.

Vykreslování objektů na určitou vzdálenost (2.x i 4.x).

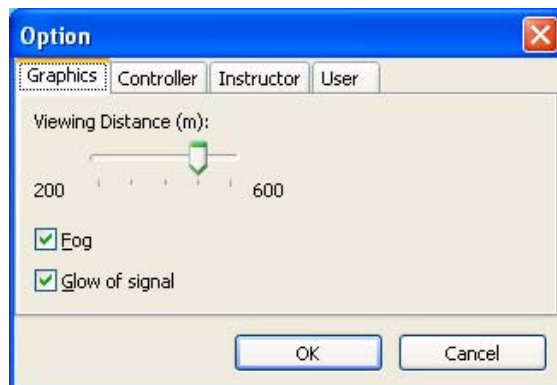
Jednou z příčin, proč se některé náročnější tratě občas „cukají“, může být také nastavená vzdálenost, na kterou se mají objekty vykreslovat. Pro hardware je pochopitelně náročnější, když se mají objekty vykreslovat až do vzdálenosti 600 metrů „před vlakem“, namísto např. pouhých 200 metrů. Samozřejmě, že nastavení oněch 600 m přináší mnohem reálnější požitek, ale také v některých případech problémy s plynulostí jízdy. Někdy je proto bohužel nutné se rozhodnout mezi kvalitou a plynulostí.

Nastavení v BVE 2.x: vyvolejte si přímo v simulátoru základní menu kliknutím na tlačítko v levém dolním rohu a zvolte volbu „Grafika...“. V dialogovém okně zvolte požadovanou vzdálenost:



Pokud máte problémy s tratí, která se celá nebo částečně jede v mlze, zkuste zaškrtnout i políčko „Vypnout efekt mlhy“.

Nastavení v BVE 4.x: i zde se vzdálenost vykreslení nastavuje přímo v simulátoru. Kliknutím pravým tlačítkem myši si můžete kdekoliv a kdykoliv vyvolat základní menu. V něm vyberete volbu „Option...“. Jako první byste měli vidět obsah záložky „Graphics“, kde můžete nastavit vzdálenost vykreslení podobně jako v BVE 2.x:



Pro porovnání rozdílu mezi vykreslováním textur do 200 m a do 600 m uvádíme následující ukázkou z tratě Sandymill Loop Route:



200 m



600 m

Zobrazení času a rychlosti (BVE 4.x).

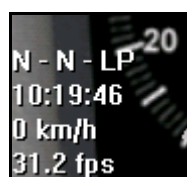
V BVE 2.x lze vícenásobným stiskem kombinací kláves **Ctrl+F3** zobrazit aktuální čas v pravém dolním rohu:



Rychlost lze zobrazit pouze ve vývojářském módu. BVE 4.x oproti BVE 2.x umí aktuální rychlost bez nutnosti být přepnut ve vývojářském módu. To se v případě nepříliš dobré čitelnosti rychloměru nebo dokonce jeho absenci (ano, i takové vlaky jsem už viděl), může docela dobře hodit. Zobrazení rychlosti uvítají jistě také ti, co by jeli s nějakou britskou lokomotivou po evropské trati – „ostrovni“ lokomotiva totiž bude mít rychloměr pochopitelně v mílich/hod., ale evropská trať bude vybavena rychlostníky v km/h. A neustále se během řízení rozptylovat přepočítáváním míle na kilometry, se určitě nikomu nechce.

Pokud jste již nějakou trať v BVE 4.x jeli, jistě jste si všimli v levém dolním rohu podobného zápisu: **N-N-LP**. Tato kombinace písmen, popř. písmen a číslic zobrazuje informaci o zařazeném směru jízdy, rychlostním a brzdomém stupni. Tak např. kombinace **F-P1-RL** udává že jedeme dopředu (v angličtině **F**ront), máme zařazený první rychlostní stupeň (**P**ower **1**) a pochopitelně odbrzděno (**R**e**L**ease).

Pokud stisknete klávesu **F2**, kombinace písmen poskočí o řádku výš a pod ní se objeví aktuální čas. Opětovným stiskem **F2** si na obrazovce zobrazíte aktuální rychlost, další stisk vám ještě přidá údaj o snímcích za sekundu, tzv **fps** (**F**rames **P**er **S**econd –čím je toto číslo vyšší, tím je jízda plynulejší).



Pokud vás žádný z těchto údajů nezajímá, můžete jejich zobrazení zrušit dalším stiskem **F2**. Stejnou klávesou je možno kdykoliv výše vyjmenované údaje postupně zobrazit.

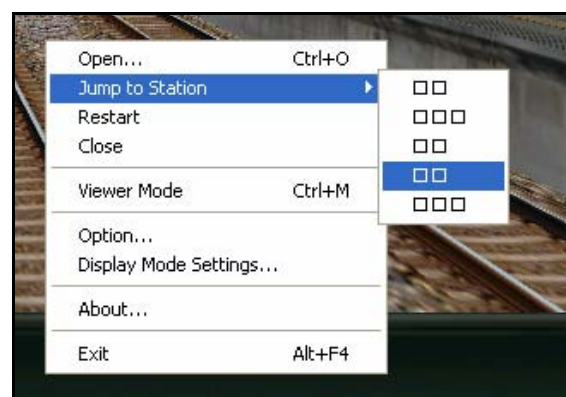
Kde přesně zastavit? (BVE 4.x)

Zatímco v BVE 2.x bylo přesné místo zastavení ve stanici graficky znázorněno v pravém šedém pruhu, BVE 4.x tuto vymoženost postrádá, což některým uživatelům poněkud vadí. Zastánci

„čtyřkové“ verze sice argumentují tím, že je to mnohem reálnější, protože ani ve skutečné železnici nemá strojvůdce v kabině žádný ukazatel, kde má přesně zastavit. Pokud je trať dobře vytvořená a nemá označené konkrétní místo zastavení, mělo by být možno zastavit kdekoli u nástupiště. BVE 4.x toto nastavení umožňuje. Ale záleží na zdatnosti tvůrce tratě zda je schopen toto nastavení do tratě správně implementovat.

V některých tratích je poměrně jasné, kde máte zastavit, díky značce stop (někdy je ve stanici těchto značek více za sebou, a je na nic uvedeno číslo, které se rovná počtu vagónů soupravy).

Některé tratě ovšem toto značení postrádají nebo je umístěno tak nešikovně, že ho včas neuvidíte. Jednou z pomoci je tedy „projít si trať předem“. Není to tak obtížné, pokud trať neobsahuje příliš velké množství zastávek. Po natažení tratě klikněte kdekoli pravým tlačítkem a z menu zvolte volbu „Jump to station“ („Skok na stanici“). Vyberte příslušný název stanice. Simulátor vás „umístí“ do dané zastávky přímo na předepsaný bod zastavení. Tak se můžete „dozvědět“, kde přesně máte zastavit.



Tuto volbu lze pochopitelně použít i v případě, že jste nestačili ve stanici zabrzdit a nechce se vám vracet, protože byste např. nestíhali jízdní řád. Samozřejmě po použití této funkce „nulujete“ zpoždění a jedete opět přesně dle jízdního řádu.

[x]

Naše listárna

Vince Black, Gyzma, Huba.buba

Nejčastější dotazy se již vyčerpaly a převažují tak pouze specifické dotazy nebo dotazy nováčků v BVE. Proto jsme rubriku FAQ (anglická zkratka pro nejčastější dotazy) přejmenovali na „Naší listárnu“.

Existuje nějaký editor b3d nebo ještě lépe csv objektů?

Xxx

Existuje. Je jím jakýkoliv textový editor. Je nutné znát kód, pomocí kterého se vše "programuje". Kromě **Object Builderu**, který lze najít v odkazech na stránce <http://bve.wz.cz/> (který má ovšem své chyby; psali jsme v minulých číslech), žádný jiný software neexistuje.

Jak se stahují tratě ze stránek databáze tratí BVE z celého světa (<http://bveroutes.upcenter.de/index.php>)?

Jan Svoboda

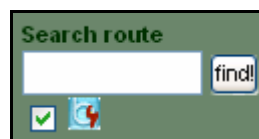
Tato stránka obsahuje pouze odkazy na domovské stránky jednotlivých tratí. Tam už je pak způsob stahování odlišný, záleží na autorovi dotyčné stránky. Samotné prohlédávání stránek a stahování případných tratí již vyžaduje určitou zkušenost se surfováním na internetu, tj. základní znalost principů internetových stránek (odkazy, stahování souborů, tlačítko pro listování stránkami apod.) a v neposlední řadě také částečnou znalost angličtiny nebo němčiny. V angličtině jsou například hledané výrazy „download“ a poté názvy odkazů, které se v hodně případech shodují se základními složkami BVE – „object“, „route“ a „sound“. Vlaky se stahují do složky „train“ samostatně, nemusí však být nutně k dispozici na domovské stránce tratě.

Prosím, kdo máte nějaké dobré tratě do bve 4.2 ?

Jan Svoboda

Všechny tratě určené pro BVE 4.2 nebo pro obě verze (4.x a 2.x) jsou na stránce <http://bveroutes.upcenter.de/index.php>. V levé části obrazovky se nachází editační okénko nadepsané „Search

route“ (vyhledat trať). Můžete jej použít pro hledání konkrétní tratě nebo pro vyhledání tratí, které jsou určeny pouze pro BVE 4.x. V takovém případě stačí pouze zaškrtnout políčko vedle symbolu pro verzi.x:



a stisknout tlačítko „Find“. V prostředním okně se pak pod nadpisem „Search Result“ (Výsledky nalezení) vypíší tratě, které jsou pro verzi 4.x (také) určeny.

Mám problém - nahrál jsem si verzi 2.6x a když jsem se pokoušel spustit jakoukoliv trať, tak se vůbec nenačetla (konkrétně načítání scénérie); čekal jsem 30 minut a nic a Uchibo, to jest ta originální trať, tak ta se mi načetla do 5 vteřin ... Tak sem si stáhl BVE 4.2.x a zase mám ten stejný problém. Moje konfigurace počítače je:

**Intel Pentium Celeron 333 MHz
grafika OpenGL
159 MB RAM**

rou"takac"pearce

PC máte nedostačující na dnešní dobu a simulátor BVE. Půjde tam rozběhnout skutečně jen základní trať. CPU je příliš pomalý, grafika nic moc a RAM rovněž nedostačuje. Zde bude nutno pořídit lepší PC. CPU alespoň kolem 2 MHz a min. 512 RAM, pokud si chcete bez problémů „zajezdit“. Ve vašem případě se ani těm 30 minutám nelze divit. Vaše PC je vhodné maximálně pro tratě BVE 1.22 a BVE 2.00.

Proč už není na stránkách <http://bve.wz.cz/> návod jak si vytvořit trať? Doufám, že ho jen

zlepšujete a brzo tu bude - už jsem podle něj vytvořil kus tratě, takže když ho sem dáte, tak trať dodělám a třeba vám jí pošlu, jestli můžu díky...

Mafian

(Odpovídá Gyzma, webmaster zmíněných stránek:) Návod jsem stáhl z prostého důvodu. Nikdo od r. 2002 podle něj nic nepostavil. Každý říkal, že něco staví, ale dodnes jsme nic neviděli. Další důvod je nesoudnost uživatelů, kteří si myslí, že postaví převratnou trať rychle a jednoduše. Ale stavba tratí a objektů je složitá. Vyžaduje znalosti grafiky, tvorby textur, fyziky, 3D tvorby, 3D představivosti, zkušenost, práce se zvukovými záznamy, vědět něco o tvorbě zvuku, perfektní znalost speciálního kódu, který BVE využívá + ovládání pomocného softwaru BVE, spoustu času, materiálů k tvorbě atd. Jedině tak lze postavit pěknou reálnou trať.

Poskládat to podle návodu ze všeho možného dokáže každý. Lidé v ČR očekávají skutečnost a ne fikci z objektů pod úroveň. Začátečník se musí učit sám. To je tajemství úspěchu. Je to, ale na několik let. Kdo má opravdu zájem, vydrží. Posledním důvodem je "přihlouplé" dotazování se, jak se co dělá, i když je vše jasně napsáno v návodu. Je to případ i několika příspěvků níže. Někteří si neumí ani přečíst návod jak instalovat BVE. Pokud máš vážný zájem, návod ještě na chvíli zveřejním. Ale od 1.1.2006 ho ruším, neboť stránka bude mít pouze informační charakter o simulátoru.

Existují nějaké české dráhy? Na českých stránkách vidím jenom ty cizí. A existuje taky ten nový pantograf, co jezdí trasu Praha-Kolín?

Ruda Horak

Jak už bylo několikrát řečeno, česká trať zatím neexistuje. Pokud máte na mysli „Ešus“, aneb řadu 471, tak o té se uvažuje pro BVE 4.x.

Můžete mi prosím poslat podrobný popis jak nainstalovat simulátor BVE

2.6 nebo 4.2? Vždy, když chci spustit ve verzi 2.6 trať, tak mi to píše, že nemám vlak a ve 4.2 mě to nechce najet, vyhodí to vždy nějakou hlášku...

Spacir

Každá trať má od svého tvůrce vlak ve svém souboru předepsaný - ale nikoli nainstalovaný, je proto nutné mít ve složce „train“ podsložku se stejným názvem jako je onen předepsaný vlak. Jednoduchým způsobem se však dá vlak v souboru přepsat - pozorně si přečtěte návod na stránce <http://www.bve.wz.cz/faq/faq.html> - je vcelku podrobně popsán v kolonkách „instalace“, „ovládání“ a „tipy a rady“.

Mám dva dotazy:

1) jak zvětšit BVE 2.x přes celou obrazovku?

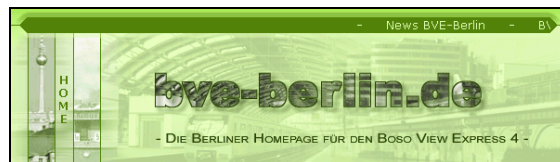
2) další dotaz míří už k BVE 4. Chtěl jsem si stáhnout tramvajovou trať do „čtyřky“, ale na <http://bve-train.de/> je přehršel textu a nevím jestli to tam ještě někde je, či kam kliknout. Německy moc neumím (skoro vůbec). Taký nevím, kde stáhnout ty tramvaje.

Martin

ad 1) BVE 2.x jde spustit ve dvou rozlišeních: „Zobrazit v okně“ - to je patrně váš případ, nebo „Celá obrazovka 640x480 pixelů“ - jedině v tomto případě BVE na celé obrazovce běží. Pokud se dotaz na rozlišení neobjevuje hned při prvním spuštění BVE, lze jej nastavit přímo v simulátoru a to vyvoláním menu kliknutím pravým tlačítkem v levém dolním rohu a následným vybráním položky „Rozlišení ...“:

ad 2) Většina „produktů“ Martina Finkena ze stránky <http://bve-train.de/> (tj. vlaky a tratě) byla přemístěna na stránku <http://www.bve-berlin.de/>.

[x]

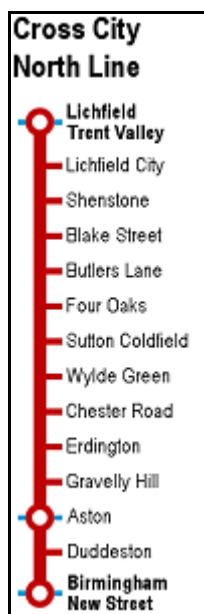


Připravuje se: **Birmingham X-City North**

Vince Black

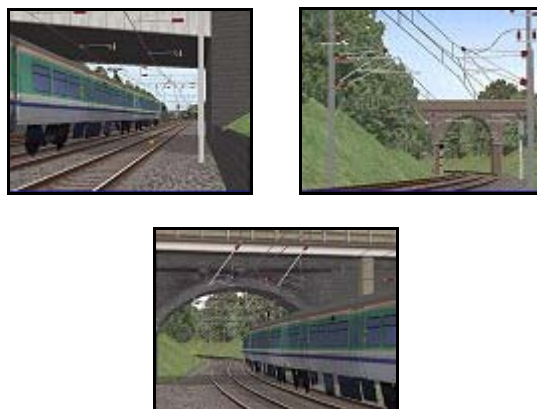
V čísle 10 našeho časopisu jsme se zmínili o trati Watford Junction – Rugby, kterou připravuje autor známé trati Birmingham X-City South (neboli chcete také „... Cross-City South“), Anthony Bowden. Aby toho nebylo málo, na jeho stránkách <http://www.railsimroutes.co.uk/> se již nějakou dobu nacházejí informace o jeho dalším projektu, trati Birmingham X-City North, která, jak angličtináři správně tuší, povede směrem na sever.

Půjde opěr o reálnou trasu - de facto bude navazovat na svou „jižní“ předchůdkyni, ovšem vzhledem k náročnosti obou tratí na hardware, budou obě trasy ke stažení odděleně. Měli bychom projet celkem 13 stanic a dojet až do cílové zastávky jménem „Lichfield Trent Valley“, vzdálené zhruba 28 km od Birminghamu. Doba jízdy by nám s vlakem řady 323 měla zabrat 35 minut.



Autor slibuje stejně propracované detaily, jako byly ve verzi „South“. Stejně tak by měla být trasa, která je nyní údajně z 50% hotova, k dispozici pro obě verze BVE, 2.x i 4.x. Opět se dočkáme několika variant (High – pro PC s dobrou grafikou, až pro Low – pro slabší počítače). Pro každou z těchto variant náročnosti na hardware bude dále možnost zvolit zda chcete jet v létě či v zimě, v případě první varianty ještě můžete zvolit, zda pojedete ráno, během dne nebo večer.

Bohužel kromě několika malých náhledů, neuvolnil autor žádné větší obrázky.



Pokud se tedy dostanete na výše zmíněnou adresu stránky, klikněte na „Click here to enter“, posléze z horizontálního menu vyberete „Project“ a poté v levé části kliknete na banner „Birmingham Cross-City North“, uvidíte pouze diagram s názvy stanic a tři malé náhledy. Volba „screenshots“ vede na zatím prázdnou stránku. Pokud se chcete podívat na několik fotografií z reálné trati, zvolte „Photos“.



Myslím si, že vzhledem k oblíbenosti a kvalitě již existující „South“ varianty, se máme opravdu na co těšit. A tak doufejme jen, že tuto trať Anthony Bowden, spolu se svými spolupracovníky Stevem Greenem a Robertem Glassem, dokončí co nejdříve!

[x]

Zkušenost: Jak jsem zpracoval fotky Pantografů

Vince Black

V minulém čísle jsem popisoval svou první zkušenost s pořizováním vlastních fotek pro kabiny BVE na stanovištích strojvůdce v „Ešusu“ (řada 471) a klasickém „Pantografu“ (řada 452). Nyní se s vámi podělím o pár zkušeností se zpracováním získaného materiálu v počítači.

Jak pravděpodobně víte, BVE 4.x umožňuje simulaci pohledů do různých stran kabiny, tedy jakéhosi plynulého otáčení pohledu doleva/doprava či nahoru/dolů. V praxi jde v podstatě o to, že je nutno mít obrázek kabiny určitých rozměrů a v konfiguračním souboru pak pomocí souřadnic nadefinovaný „výřez“ tohoto obrázku. Měnit pohled v samotném simulátoru pomocí šipek na numerické klávesnici lze totiž jen v případě že obrázek kabiny přesahuje nadefinovaný výřez (rozsah pohybu záleží na velikosti původního obrázku). Spousta vlaků totiž má rozměr původního obrázku kabiny shodný s rozměrem výřezu, a v těchto případech pak nelze efekt pohybu využít.

Ideální fotografie kabiny vlaku by tedy měla být v co největším rozlišení a pokud možno panoramatická. Pokud nemáme speciální širokoúhlý objektiv, lze nasimulovat panoramatický pohled umístěním fotoaparátu na stativ a nafotit plynule několik záběrů zleva doprava, popř. ještě odshora dolů. Tyto fotky poté na počítači „slepit“ k sobě a vytvořit panoramatický efekt.

Jak jsem zjistil, má začátečnická nezkušenost v této oblasti se projevila velice brzy. Již v minulém článku jsem se zmínil, že jsem fotil na digitální i „klasický“ fotoaparát. Bohužel oba přístroje byly automaty a mě hned nedošel základní problém – jak asi každý ví, automat si nastavuje clonu a čas dle potřeby, tj. dle intenzity denního světla. Pokud fotíte levou část kabiny, která je ve stínu, je clona i čas pochopitelně jiná než při focení pravé části kabiny, která je ozářena sluncem. Výsledné fotografie se pak samozřejmě liší v kontrastu a jas. Naštěstí se dá v nějakém šikovnějším editoru fotografií ledacos zachránit, ale člověk si přidělá spoustu práce.

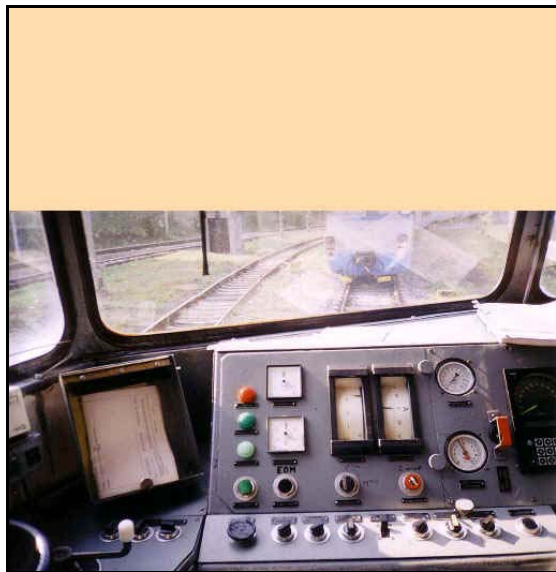


Jak tedy vyplývá z předchozích řádků, měl jsem ke každému vlaku dvě sady fotografií – ty z kinofilmu (skenované) a ty stažené z digitálního aparátu. Začal jsem s těmi skenovanými.



Základním obrázkem byl pohled přímo dopředu, s větší částí panelu, k němuž jsem se rozhodl „přilepovat“ další záběry, nejprve horní část kabiny.

Prvním krokem bylo otevření příslušného obrázku ve Photo Shopu (dále jen PS) a zvětšení velikost podkladu:



Poté jsem vložil výřez obrázku, na kterém bylo zachyceno čelní sklo se stěračem a částí „rolety“ proti sluníčku:



Pochopitelně horní obrázek vyžadoval ještě další úpravy, roztáhnout, doladit přechody mezi oběma obrázky. To vše vyžadovalo velké zvětšení obrázku a pak tu typickou práci v editoru, kterou tvůrci vlaků pro BVE znají – kopírování či klonování textur, ztmavování, zesvětlování určitých částí atd. Musím přiznat, že jsem to alespoň zpočátku čekal horší. Dobral jsem se k výslednému spojení dvou obrázků:



Dále bylo nutno dodělat „roletu“ a panel byl nakonec upraven do této podoby:



Stejným způsobem jsem pak pokračoval s pravou částí kabiny. Dalšími technickými detaily a postupy, které jsou v podstatě stejné, vás unavovat nebudu. Myslím si, že hlavní problematiku zpracování fotografií pro co nejvíce panoramatickou kabinu, jsem zde nastínil, a každý, kdo někdy s aplikací typu PS pracoval, jistě chápe o co jde.

Jak jsem již předeslal, můj další postup ve vytváření kabiny 452 je stejný. Píšu úmyslně v přítomném čase, neboť kabina ještě není hotova.

Samozřejmě až vznikne výsledný obrázek, bude nutno ještě vyplnit okna transparentní barvou a teprve poté začít s tou hlavní činností tvorby vlaku – zadávat parametry v konfiguračním souboru, vytvářet animace, zpracovat zvuky a mnoho dalšího. Přesto však je to práce radostná, neboť člověk pracuje s vlastnoručně získaným materiálem, i když onen materiál není pochopitelně tak dokonalý jako od profesionála.

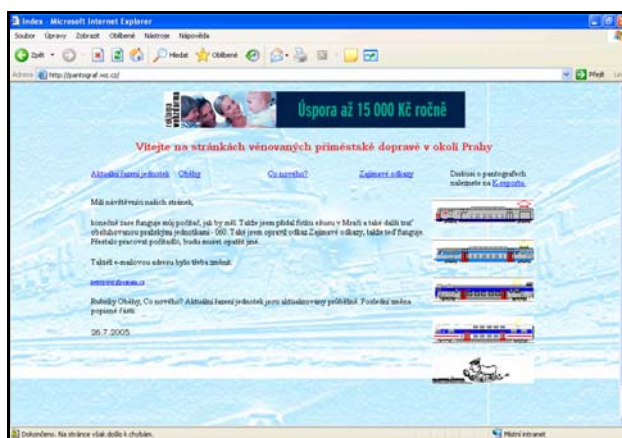
Pokud by si někdo v budoucnu chtěl sám zkusit pořídit fotografie kabiny a posléze je zpracovat, doporučuji rozhodně digitální zrcadlovku, vyřadit automat, nastavit optimální clonu a čas, kterou budete používat na všech záběrech v kabině. Jedině tak se vyhnete výše zmíněným pracím navíc, jako např. úprava jasu a kontrastu. Samozřejmě ideálním pomocníkem je stativ. Pak už to chce jen dostatek času na focení a nějaký šikovný program na zpracování a editaci fotografií.

[x]



část nedokončené kabiny „Pantografu“ 452 ... (prozatímní rozlišení 2048x1348)

reklama

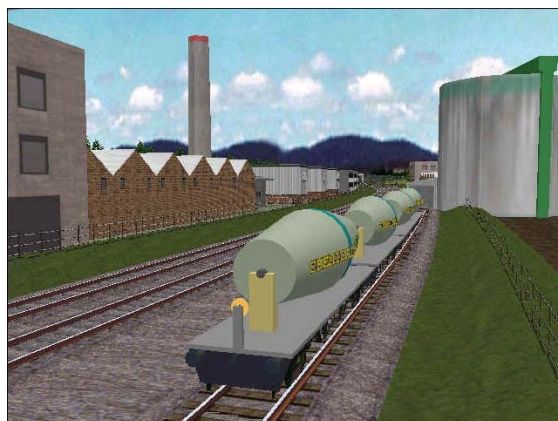
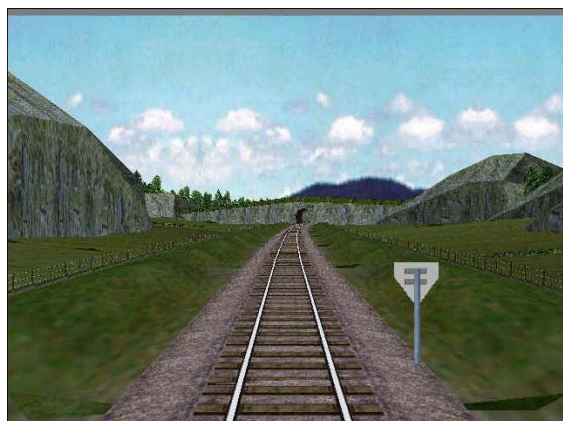


<http://pantograf.wz.cz/>

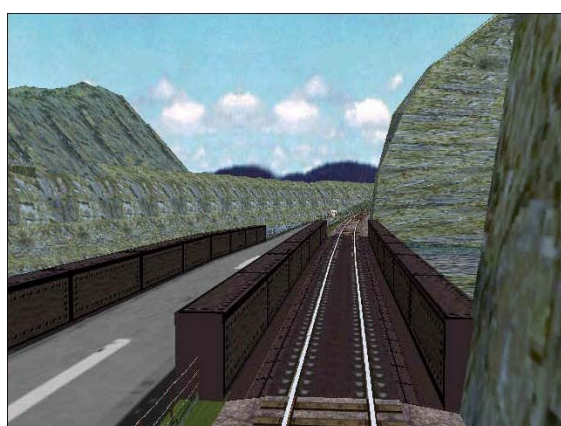
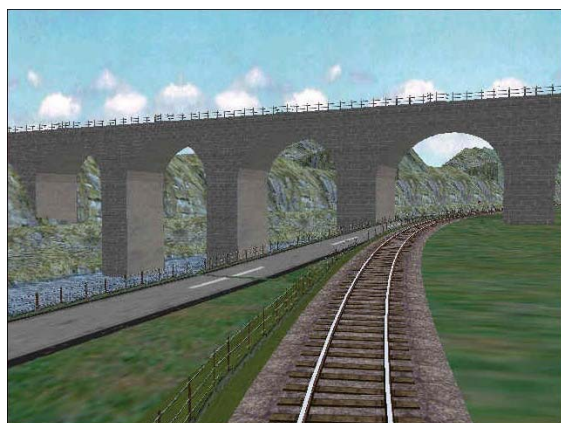
Stránky věnované příměstské dopravě

Putujeme obrazem: **Sandymill Loop Route**

Tato fiktivní trať ve Velké Británii je svým způsobem ojedinělá – jde o trať, kdy se po necelé hodině jízdy vracíte do výchozí stanice. Poměrně oblíbená trasa se nedávno dočkala i úpravy pro verzi BVE 4.x. Naše obrázky pocházejí z verze 2.x.



Putujeme obrazem: Sandymill Loop Route



Putujeme obrazem: Sandymill Loop Route



Okno ke konkurenci: **Mechanik, Zusi a jiné** (1.část)

Vince Black



V minulém čísle jsme vám v této nové rubrice představili největší „konkurenty“ **BVE**. Než však **BVE**, **Trainz** či **Microsoft Train Simulator** přišly na svět, existovala (a dodnes existuje) spousta dalších simulátorů řízení vlaku. V první části článku se podíváme na ty nejznámější z nich.

Mechanik



(<http://www.heland.3miasto.net/>)

A začneme opravdu tím nejznámějším. Tento polský simulátor se těšil veliké oblibě, především díky na svou dobu velice dobré grafice, hardwarové nenáročnosti a také možná díky faktu, že byl (na rozdíl od dalších simulátorů, o kterých bude řeč v tomto článku) úplně zadarmo. Polští autoři vydali spolu se samotným simulátorem i několik tratí ze své domoviny. Každý ví, že Polsko je rovinatá země a tratě tak také vypadaly. Vedly mezi poli a loukami, občas lesem, s minimem zatáček. Brzy se však komunita tvůrců rozšířila i do dalších zemí, kromě Německa, Francie a dalších tak máme i my v této komunitě své zástupce.

Ano, mám na mysli trať pražského metra ze stránek <http://mechanik.wz.cz/>. Jde vlastně o úsek úplně první metra v Praze, otevřený v roce 1974, a to mezi stanicemi Florenc (dříve Sokolovská) a Kačerov (trasa obsahuje současné

textury a názvy). Zde bych se chtěl zastavit u tvorby tras pro **Mechanika**. Pokud někdo pražské metro vyzkoušel, jistě si nemohl nevšimnout některých odlišností od skutečnosti. Nebudu teď rozebírat, jestli kabely v tunelu vedou tady či támhle, ale fakt, že v tunelu chybí zatáčky a že kabina rovněž nevypadá příliš jako kabina 81-71M.

První problém má svou příčinu v poměrně složité tvorbě zatáček. Podobně jako pro **BVE**, ani pro **Mechanika** neexistuje žádný editor, a vše se píše pomocí příkazů s parametry v jednoduchém textovém editoru. Vytvořit jednu zatáčku znamená poměrně složitý výpočet řady parametrů a spoustu řádků v souboru trasy. K tomu musíme připočít fakt, že objekty v trase **Mechanika** se na rozdíl od **BVE** nedefinují již jako hotové soubory (1 objekt v **BVE** trase zabere max. 2 řádky – 1.ř. pro definici objektu, 2.ř. pro jeho umístění na trati), ale každá stěna objektu představuje jeden řádek s množstvím parametrů.

Proto tedy mají trasy **Mechanika** minimum zatáček, zvláště chtějí-li autoři dát přednost co největšímu počtu objektů.

Dalším problémem je tvorba samotné kabiny. **Mechanik** byl dodáván s polskou jednotkou EN 57, která má trojdílné přední okno kabiny. Samotný simulátor sice nepřímou umožňuje změnu řídicího

pultu, ale s děleným oknem bohužel nic dělat nejde. A tak ve světě sice pro **Mechanika** vznikly další vlaky, ale tvar oken byl pokaždé stejný. A jinak je tomu i u soupravy 81-71M.



Pokud jde o další vývoj, vydali autoři **Mechanika** několik updatů, které obsahovaly jen nepatrná vylepšení. Později se začalo mluvit o úplně nové verzi **Mechanik 2**. Na internetu můžeme najít zmínku z 1. dubna letošního roku, a to o **Mechanikovi XP**, který by měl řešit nefunkčnost starých verzí pod tímto operačním systémem.

V roce 2002 se ještě objevila snaha o pokračování Mechanika v podobě **SKM Simulatoru**. Na internetu byla ke stažení zkušební verze s vylepšenou grafikou, kde již bylo možno mj. plynule měnit pohledy v kabině. Samotná kabina však vypadala jakoby byla sestavená z dřevěných desek, o vysoké náročnosti na hardware, díky níž byl simulátor téměř nehratelný, ani nemluvě. Nakonec autoři vývoj této verze ukončili.

Přesto však naši severní sousedé nespí, a tak je možné, že ještě v budoucnu více uslyšíme o simulátoru s názvem **Maszyna** (EU07), který jeho tvůrci stále vylepšují. Ale o tom až někdy příště.



Maszyna EU07

Zusi



(<http://www.zusi.de/>)

Tento simulátor pochází z Německa. Na rozdíl od svého polského „kolegy“ není zadarmo, a tak se našinci, pokud nechtějí utratit nějakou tu Marku či později Euro, musí spokojit pouze s demo verzí. Původní simulátor byl, co se grafiky týče, poměrně primitivní (s **Mechanikem** se srovnat nedal), a to jak po stránce kabin, tak po stránce krajiny. V posledních verzích však již jdou použít fotografie kabin, čímž je jízda v tomto simulátoru o něco reálnější, primitivnost textur krajiny však zůstala. Bohužel, k usnadnění rozhodnutí zda koupit či nekoupit, nepřispějí ani hardwarové nároky. Přes zmíněnou primitivnost vyžaduje **Zusi** např. DirectX 9, plná instalace dokonce vyžaduje cca 1,8 GB volného místa na pevném disku.



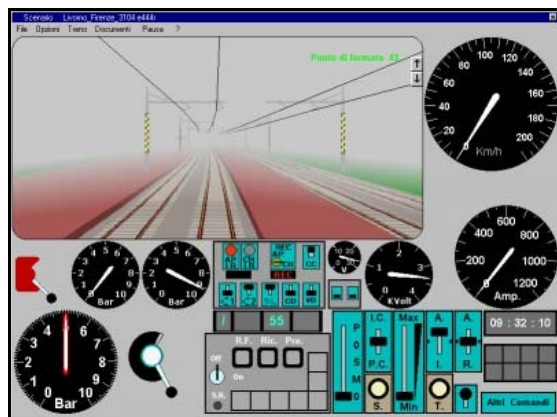
Jedním z kladů tak může být např. editor tratí nebo přechody světla v kabině např. při vjíždění nebo vyjíždění z tunelu (ano, čtete správně, v tomto **Zusi** mnohem dříve předběhlo BVE 4.x). Cena plné verze se v době uzávěrky časopisu pohybovala kolem 40 EUR (!).

Simulatore di treno



(<http://argo.texnet.it/sbapao/>)

Jak již je z názvu patrné, jde o italský simulátor. Co se grafiky týče, je velice podobný německému **Zusi** v jeho dřívějších verzích. Ani tento simulátor si nezahrajete zadarmo, jeho cena je však poměrně příznivější, pouhých 5 Euro. Dle autorů však „treno“ nefunguje na Windows NT, a pochybuji, že by fungoval na Windows 2000 nebo XP. Poslední systémové požadavky uvádí totiž ještě Win 95 (!). Ostatně hardwarové „nároky“ rovněž mluví za vše – Pentium 600 MHz, 128 MB RAM, DirectX 8 ...



Pravda je, že podobně jako např. v **RailSimu** (budeme psát v příštím čísle) nebo **Zusi** díky nenáročnosti stavby tratí a existenci editoru, je k dispozici velké množství tratí. Otázkou však je, kdo by dnes, v době **BVE**, **Trainzu** či **MTS** ještě chtěl zkoušet nějaký primitivní simulátor z Itálie, kde navíc ještě chybí anglická verze.

ArcRail



(<http://www.mirakron.com/ArcRail/Mainarcrail.htm>)

Když jsem při psaní tohoto článku hledal na internetu nějakou zmínku či domovskou stránku tohoto produktu, našel jsem výše uvedený odkaz. Zpočátku jsem přemýšlel, jestli jsou údaje o tomto simulátoru ještě vůbec aktuální nebo jestli si z nás dělají autoři legraci. Ale pak jsem se ujistil, že tento neuvěřitelně jednoduchý simulátor (vlak se ovládá klávesami + a -, „kvalitu“ tratě posuďte sami) je skutečně stále na této stránce nabízen za necelých 20 dolarů!.

Osobně bych to považoval za poměrně velkou drzost či nesoudnost. V době dnešních kvalitních freewarových či komerčních simulátorů nabízet něco tak stupidního za takovou cenu?! Např. **Trainz** ve verzi 2004 (**TRS 2004**) stál v začátcích necelých 500,- Kč, což je ještě pořád méně než zmíněných 20 \$ (cca 600,- Kč). Při tom grafika a možnosti **TRS 2004** jsou oproti **ArcRailu** tisíckrát větší!

Co dodat závěrem. Z výše zmíněných simulátorů stojí „za řeč“ snad pouze **Mechanik**. S kolegou Gyzmou jsme se nedávno o **Mechaniku** bavili. Tvrdil, že bych se divil, kolik lidí ještě dnes **Mechanika** „jezdí“. Kdo ví, možná díky nízkým systémovým požadavkům (chodil i na procesorech 486 kHz), díky určité nostalgii nebo kvůli existenci pražského metra. Ostatně na domovské stránce trasy metra stále přibývají nové a nové příspěvky (poslední pochází v době psaní tohoto článku z 24.11.2005).

V příštím čísle se podíváme na simulátory, na které se dnes nedostalo. Mimo jiné na ve své době známý **RailSim** a jiné (z dnešního pohledu) „lahůdky“.

[x]