

Svět BVE

Ročník 1

číslo 4

Červenec 2005

„Sliby chyby“

Tratě které měly vyjít a nevyšly

John Goncalves

rozhovor s brazilským
tvůrcem tratí

Edinburgh-Aberdeen

Recenze jedné z nejlepších a
nejdelších tratí pro BVE

Článek pro tvůrce tratí

... aneb Envidie II na obzoru?

X = 2.355

Časopis pro příznivce vlakového simulátoru BVE

Obsah:

článek	
Článek pro tvůrce	3
rozhovor	
John Goncalves	8
představujeme	
ČD 151 „Krysa“	11
recenze tratě	
Edinburgh-Aberdeen	13
pod lupou	
„Sliby chyby“	15
Surfujeme po internetu	
Anglické vlaky, stránka M.Finkena	18
pro vás	
Naše tipy pro BVE	20
Nejčastější dotazy	22
zajímavost	
Jak se řídí lokomotiva	24
připravuje se	
Moskevské metro	26
zamyšlení	
Ilegální downloady II.	27
galerie	
Maybank	28

Motto:
**Jedu, jedu krajinou,
nejedu dnes ale za jinou.
Jedu si jen tak pro sebe,
Já mám totiž BVE!**

Příští číslo vyjde **1.9.2005**

Slovo úvodem

Vážení čtenáři,

Blíží se doba dovolených a my jsme dlouho přemýšleli jak to udělat s naším časopisem, neboť i my si chceme pochopitelně užít nějaké ty dny volna. Vzhledem k tomu že v červenci tu většinou nebudeme, nestihlo by další číslo vyjít v řádném termínu, tj. 1. srpna.

Původně jsme zamýšleli červencové vydání vydat jako dvojčíslo, abyste měli o prázdninách co číst, ale díky různým problémům jsme se rozhodli s dvojčíslem počkat až na 1.9. a doufáme, že Vám zpříjemníme návrat z prázdnin a dovolených. Tímto se také omlouváme za určitou změnu obsahu vůči tomu co jsme psali minule pod titulkem „V příštím čísle najdete“.

A co v tomto čísle najdete? Gyzma zapátral po jednom „chytrákovi“, který vybízel ke spolupráci na tvorbě pražského metra. K metru se ještě z větší části vrátíme v článku nezvaném „Sliby chyby“. Pokud máte rádi brazilské tratě, můžete si přečíst rozhovor s Johnem Goncalvesem. Dočtete se rovněž něco o lokomotivě řady 151, mj. také to, jak se tento stroj řídí ve skutečnosti. Nebudou chybět samozřejmě tipy a odpovědi na nejčastější otázky, které jsme vybrali z různých diskusních skupin.

Příjemné počtení!

Vince Black

Tiráž



Vydávají:

Vince Black (Vince.Black.BVE@seznam.cz)

Gyzma (bve@centrum.cz)

Externí reportér:

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

Redakční e-mail:

bveredakce@seznam.cz

Vychází **1.7.2005**

Určeno pro tvůrce BVE, MTS, TRAINZ a MECHANIK aneb Envidie II.

Gyzma

Tento článek je upozorněním na pravděpodobný výskyt dvou podvodníků, co vybírají materiály z webů a snaží se dostat nezveřejněné projekty pod záminkou betatestu a dále pod spoustou slibů, vlastní chvály a záměrem něco vybudovat.

Jde o dva nezletilce přibližně ve věku 12 a 14 let vystupujícím pod jménem **Draks, Donim, Dominik a Langeric nebo Jakub Strzadala**. Co tyto dva hochy spojuje? Společné, nefunkční a nedodělané weby se spoustou gramatických chyb a vyjadřováním, které nemá v češtině obdoby. Zkrátka mluva pod úroveň. Povězme si o nich a jejich aktivitách něco blíže. Upozorňuji, že vycházíme z podkladů nalezených na internetu a z kontaktů, které s nimi byly uskutečněny. Tudíž se mohou vyskytovat malé nepřesnosti. **Podrobné záznamy rozhovorů a všech důkazů o jejich činnostech budou shromážděny na www.bve.wz.cz.**

Prvním, zatím moc neškodným je **Dominik Buchtela** narozený 25.10.1992, bydlícím Praha 9. Začneme aktivitami na webu www.metrodnsalias.org. Zde se zaregistroval 1.5.2005 do diskuze. Při čtení jeho příspěvků zjišťujeme, že jsou o ničem a člověk dané problematice vůbec nerozumí. Při shlédnutí jeho profilu se dozvíme zajímavé podrobnosti. Odkazuje nás na své stránky <http://kluby.quick.cz/klub.aspx?klID=18787&k=10> kde Vás uvítá nesmyslná věta „pro všechny příznivce metra a autobusů a taky pro ty co mají rádi Microsoft TRAINZ 2004“. Další důkaz o tom, že dotyčný nemá ani páru. Datum založení je 25.4.2005. Vstup do jednotlivých menu vyžaduje registraci v klubu. Doporučuji provést, neboť to, co naleznete pod jednotlivými odkazy nemá obdoby! Bez registrace si můžete kliknout na správce **DRAKS** a dostat se na info o jeho osobě. Nestačí se divit. Dotyčný zde uvádí své jméno **Dominik B.**, e-mail: Donim@quick.cz, datum narození 25.10.1990, bydliště Praha 6 a obor doprava, energetika, strojírenství. Tady je první nejasnost u bydliště a narození. Dle našich informací jsou

upravené neboť dotyčný chodí do školy na Prahu 6. I tak je s podivem, že tak mladý chlapec a zřejmě žák ZŠ má takovýto obor. Tady stopy končí a musíme pátrat dál.

Navštívíme-li web www.mechanik.wz.cz a knihu návštěv, zjistíme od počátku tohoto roku působení člověka jménem **Donim**. Ten se tady angažuje jako rádce a zpočátku jako netušící člověk zda Mechanik bude pokračovat či ne. Poté z ničeho nic vytváří textury do TRAINZ a tváří se jako spolupracovník. Najednou má všechny soupravy metra a nachází v nich chyby. Nikomu je poslat nechce, neboť jsou údajně ve špatném stavu. Vytváří nový e-mail metro.trainz@seznam.cz. Z Trainzu nemá údajně nic a během necelých dvou dnů tvrdí, že jsou daleko. Posílá lidi na <http://blog.lide.cz/b.dragons> založeno 18.03.2005. Když se zde podíváte detailně, zjistíte další e-mail B.Dragons@seznam.cz. Dotyčný se tu schází se svými vrstevníky kolem 15 ti let. Tato stránka je tedy dalším pojičkem k tomu, že osoby **Donim** a **Draks** jsou vlastně jedna a tatáž. Svědčí o tom různé diskuze a hlavně e-maily. 9.5.2005 se nám **Donim** z Mechanika vytrácí a nastupuje **Draks**. Ten dělá opět chytrého a odkazuje na stránky <http://metropraha.ic.cz/phpBB2/> (obr.1), kde samozřejmě velkou náhodou chybí úvodní screen z výstavby. On ani na serveru není, ale zřejmě si myslí, že ostatní takhle „oblaťne“. Celý web je pod úroveň. Vyjadřování a gramatika působí odporně a nic zde nefunguje. Podíváme-li se do návštěvní knihy a přečteme si všechny jeho příspěvky i pod jménem ADMIN, dojdeme k závěru, že tento člověk opět nic neví. Nalezneme i odkaz na <http://www.phpbbserver.com/phpbb/viewtopic.php?t=7&mforum=dominik&sid=2daaa78da32ea6a38ad2a5fe6bfccf47> což má být jakási diskuze a vede ji **Dominik**

B. Díky této diskuzi objevujeme další jeho stránky www.dominik.wz.cz (obr.2), kde nás čeká ohromné překvapení. Nevím jak vám, ale mě se ten design zdá povědomý. Že by kopie Jindrových stránek? Ano. Jen přepsaná jména a opět nic nefunguje a o českém jazyce ani nemluví. Vyjadřování neodpovídá dospělému jedinci nýbrž malému dítěti jako v předchozím případě. Spolupracuje zde **Langeric** a celý simulátor bude samostatná aplikace v C++. V době psaní tohoto článku stránka fungovala, ale nyní je zrušena a přesměrována na <http://www.metropraha.tk> (obr.3) který je vytvořen v budoucnosti 15.9.2005. Je to jen nová grafická úprava s děsným vyjadřováním a opět nefungujícími odkazy. Nakonec přiznává v návštěvní knize na www.mechanik.wz.cz, že **Draks** a **Donim** je tatáž osoba. Je odhaleno i jeho jméno **Buchtela** díky lidem co ho znají. Jeho reakce jsou opravdu hulvátské. Podařilo se mi spojit s člověkem jménem „**kanalizace00**“ který má údajně soupravu metra 8171 a **Draks** ji po něm chce, protože má jen zbylé dvě. Předtím, ale tvrdil, že má všechny. Takže další důkaz. To už se nám začíná na scéně objevovat jeho spolupracovník a údajný programátor **Langeric**. Je to druhý a zatím více „škodné“ individuum.

Langeric (Jakub Strzadala) začal zřejmě své aktivity také na www.mechanik.wz.cz. Vybízí zde lidi k tvorbě zcela nového simulátoru v C++ a tvrdí, že tvorba není tak složitá. Má v plánu dodělat trasu C do Mechanika zároveň naprogramovat nový simulátor Mechanik 2, pokud mu to autoři povolí. Samozřejmě je to blbost, neboť při naprogramování zcela odlišného simulátoru nepotřebuji přece svolení od autorů jiného simulátoru. Tady je již náznak toho, že dotyčný neví o čem mluví a jeho záměry budou zřejmě podivné. Dále shání lidi na programování v C++ i když tvrdí, že programovat umí. Též záhada. Udává svůj e-mail strzadala.jak@centrum.cz a očekává odezvu případných zájemců. V tu dobu napíše hlášku do diskuze na www.metrodnsalias.org ve znění: „Heleďte nechcete někdo udělat metro

do BVPci jak se to menuje ? je to dobrej simulator a ja nemam dobre zkusenosti s programovani pokud je aspon nekdo schopen mi to vysvetlit tak at a ja se pokusim ji vytvořit“. Opět je tu vidět úroveň jeho vyjadřování a znalost gramatiky. Neví ani jak se simulátor jmenuje a chce tvořit. To píše i v dalším příspěvku. Prý vytvoří trasu když mu někdo poví co a jak se dělá. To mi připadá směšné. To ho má někdo všechno učit? Je jasné, že nic neumí a opět ničemu nerozumí. Je odkázán na mé stránky a nabízí mi pomoc. Zde uvádím několik jeho mailů bez jakékoliv úpravy:

2.6.2005 ve 20:49

Dobrý den či Ahoj Rád bych se podílel na výrobě Meter do simulátoru BVE napište co
nejrychleji to pude!!

Je dotázán jak to myslí a co konkrétně chce dělat.

2.6.2005 ve 21:40

No tak bych zkusil něco udelat (stanice) pak asi dodávání materiálů (Zvuky atd....) a betatestovat Co na to říkáš??

Betatest mu je zamítnut, neznáme ho, ať napřed ukáže co umí.

2.6.2005 ve 23:21

Zkusím ale nic moc z toho nebude jj zkusím sehnat materialy a zvuky no nejsem ani jedno ale vim kde sehnat par zajimavych fotek a mohl bys mi prosim te poslat to co mas s trasy A neboj nepustim to do eteru a jen bych to rad vyzkousel ty materialy a zvuky budou chromazdeny nekdy o vikendu

Opět betatest zamítnut, neznáme ho, ať napřed ukáže co umí. Ať vysvětlí velikou náhodu, že týž den se někdo (**Langeric**) na <http://metro.dnsalias.org> ptal na metro do BVE a ani nevěděl jak se to správně jmenuje, nic neumí a chce tvořit. Zda to není on a nesnaží nás oblafnout.

3.6.2005 ve 6:53

Sorry me chování bylo velice neuvážené (Choval jsem se jako dítě) Opravdu mě to mrzí omlouvám se ale příspěvek opravdu můj není

Samozřejmě lže, že jeho příspěvek pod jménem **Langeric** není. Nechávám ho tedy být a jsem zvědavý, co se z toho vyvine. Jsou mu zaslány požadavky na materiály a je upozorněn, že nemá žádné fotky někde stahovat, že to si člověk může pak stáhnout sám, protože tohle se nedá považovat za pomoc - někde něco vzít. Krom toho to hraničí s autorskými právy.

3.6.2005 ve 18:42

Hoja mám tady pro tebe pár fotek kabin souprav 81-71 a 81-71M snad s nimi budeš spokojen a hele ja sem neco udelal a vubec to nechodilo jak ma hele radsí budu fotit jak barevnej a schanet mozna delat i textury sorry moc sem do sebe vkladal ale schanet a fotil bych rad

Hele mám pro tebe zprávu (dobrou možná špatnou) Nakonec se mi povedlo něco malého udělat a soudím ze nakonec se zapojím I do PROGRAMOVACÍ části projektu snad pomůžu. Jaké byly ty fotky???

Okopíroval fotografie z <http://kuba.petriny.net> a byl natolik hloupý, že poslal místo velkých fotek i nějaké miniaturní náhledy. Byl tedy vyzván aby vysvětlil kde je vzal a proč to Udělal, když mu výslovně bylo řečeno, že o stahované fotky na černo nikdo nestojí a pokud by uměl tvořit jak tvrdí, věděl by, že z tohohle se nic udělat nedá. Přišel mi následující mail:

Neděle:

5.6.2005 v 19:38

Heleď mám na tebe jeden dotaz a jednu prosbu 1)Jak děláš horní textury tunelu a celkově všeho???

2)poslal bys mi prosím nějaké textury tunelu a koleji ??

Textury mu nebyly poslány s tím, že když je umí dělat, tak ať si je udělá. Nelze přeci šířit části nevydaného projektu. Radu nedostal, neboť tento dotaz svědčí o tom, že nic neumí a má tu drzost se ještě zeptat jak všechno dělám. Byl opět vyzván aby vysvětlil ty kradené fotky a konečně poslal výtvar co sliboval a tvrdil že má.

Po týdnu slibů a jeho lží mi došla trpělivost. Neozýval se a tak byl vyzván

aby vysvětlil své počínání a předložil svou práci, jinak bude považován za podvodníka. Došla mi opravdu zajímavá odpověď:

9.6.2005 v 19:49

Pane Gymzo

Rád bych vám zděil že s vámi nehodlám pracovat clovek vam nabydne spolupraci a vy se mu to oplatite takovymi e-mail to se na me nezlobte ale to opravdu nejde S mírem a pozdravem JA

Udělal ze sebe chudáka a ze mě blbce. Je vidět, že se snaží z problému nějak vybruslit. Byl vyzván znovu aby vysvětlil své počínání a zavčasu se přiznal co má přesně v úmyslu. Byla mu dána další šance a takto s odpověď:

10.6.2005 v 19:43

Víte lidi chtěl sem a rád někomu pomoci jen sem nevedel par věci a zeptal jsem se ale byl sem odmitnut s tim ze sem totální neschopák omlouvam se pokud ste si mysleli ze si delam blbe vtipky ale není tomu tak tedy aspon se si je nechtel delat a ani nechci nemam o to zajem moc se omlouvam pokud ste to vzali jako muj pitomy vtip Nashledanou snad nekdy priste

Mám už dojem, že komunikuji s Tatarem. Zase dělá chudáka a couvá, neboť mu dochází, že asi byl odhalen. Je opětovně vyzván a je mu vysvětleno, že nikdo nemá zájem špinit jeho jméno a ať se tedy obhájí, odpoví na několikrát vznesené dotazy a ukáže jeho um, co se tvorby týče.

11.6.2005 v 12:32

Doooobře zkusím udělat textury všeho možného co pude z stanice florenc ale ted nebudu tejden u kompu takže ti to pošlu někdy pozdě asi za dva tejdny

Souhlasil jsem a upozornil jsem ho na to, že na „obšlehlu“ práci z MTS není nikdo zvědavý. Určitě textury nemá a tak předpokládám, že je nějak „splácá“ ze screenů. Nezbyvá nic jiného než čekat. Ozvat by se měl kolem 25.6.2005 i s jeho výtvozem.

Po týdnu mi přišel email s názvem „Velký pokrok“ Už sem se těšil na nějaký výtvar a po otevření sem si přečetl následující:

18.6.2005 v 19:57

Tak hele poridil sem si dobry program a delam kabinu 81-71M a mam 50% Co to mu rikas ???

Řekl jsem mu ať se pochlubí:

18.6.2005 v 20:54

Tak tady máš nějakou tu texturu kabiny tohle je uplnej neutral a ještě se musí udělat jiné polohy páky ale to bude chvilku trvat uznej není odkud brát materiál a ještě fotka ze které to je delane a byla porizena na www.metroweb.cz ale pokud ji upravim tak uz to je muj copyright takže nebudou problemy s autorskými pravy :-))) Snad se bude libit to je alfa verze nabidni co zlepšit a ja to udělám :-)))

Je zajímavé jak si to dotýčný představuje s autorskými právy. Podívejte se na dva obrázky. První je originál a druhý je jeho výtvar který je už „z 50% hotový“:



Mě to připadá stejné. Jen použil funkce zesvětlení a ztmavení. A je hrdý, že má

polohu páky neutrál, která byla již v originálu. Je vidět, že nemá vůbec tušení jak se do BVE tvoří. Přišel mi další mail:

18.6.2005 v 22:18

Tak promin ale z tvého mailu se nedalo vyčíst estli se ti to libilo nebo ne vim ne protože je to blbe vyfocene ale jinak je to docela dobra textura ne?? Krom toho ze stim nic neudělám

Proč se nepochválit, že? Nic neudělal, ale zřejmě ořez a použití nějakého předdefinovaného filtru považuje za veledílo. Pořád očekávám stanici Florenc a přichází mi toto:

19.6.2005 v 14:45

Ach jo- Hele bude ti hodne vadit když udělám jen textury

No, je vidět, že opravdu nic neumí. Tímto zatím jeho aktivita končí. Termín dodání ukázek kolem 25.6.2005 nedodržel a i když sliboval Florenc, textury a další ukázky objektů, vůbec se neozval. Reagoval pouze na mail kde jsem po něm chtěl údaje pro zapsání lidí podílejících se na tvorbě. Nechám na vás udělat si představu o tom co měl dotýčný v úmyslu. Od 2.6.2005 slibuje pomoc, říká že umí tvořit do BVE a má své výtvary. Dnes je 1.7.2005 a nikdo nic neviděl.

Našemu týmu se podařilo zjistit, že jde opravdu o **Jakuba Strzadalu**, narozeného 12.10.1990, bydlištěm Praha a navštěvujícího ZŠ Currieových (8.třída).

Co dodat na závěr. Oba zmínění pánové vyvíjejí aktivity na výše uvedených stránkách s různými e-maily. Dělají ze sebe důležité, snaží se nabrat lidi na spolupráci a tvrdí, že na něčem pracují. Ve skutečnosti nikdo nic neviděl a i když se pořád obhajují, že mají screeny a výtvary, nejsou schopni to dokázat. Společně mají vyjadřování na hodně špatné úrovni a nefunkční stránky. U BVE se jim již nepodaří uspět, neboť jsou odhaleni.

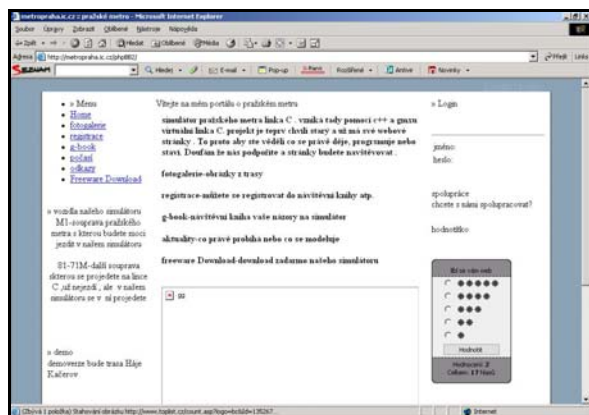
Betatest není rozhodně určen lidem, kteří nevědí jak se simulátor jmenuje a vůbec nemají tušení v oblasti tvorby. Ale kdo ví. Třeba nás čeká velké překvapení

v podobě záhadných stránek www.bve.ic.cz (obr.4). Každopádně bych si na tyto individua dal velký pozor. Je možné, že po zjištění svého odhalení změni jména i emaily.

Nebylo by to poprvé a všichni jistě máme v živé paměti osobu jménem **Envidie**.

Obrázkové přílohy:

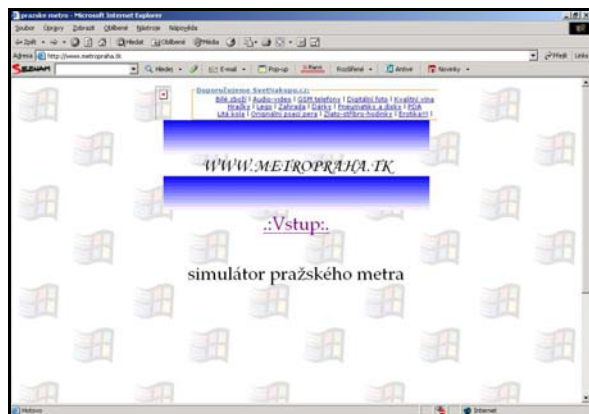
Obr.1 - <http://metropraha.ic.cz/phpBB2/>



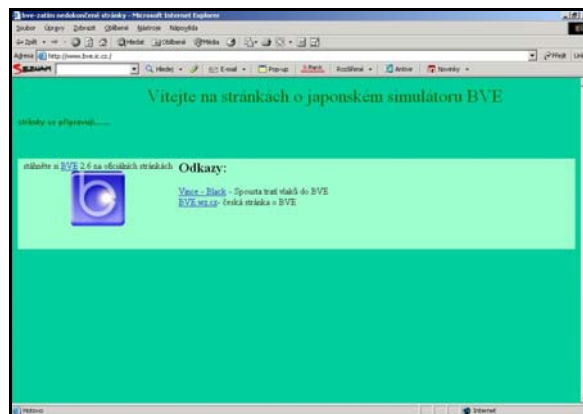
Obr.2 - <http://www.dominik.wz.cz>



Obr.3 - <http://www.metropraha.tk>



Obr.4 - <http://www.bve.ic.cz>



Rozhovor: John Goncalves

Vince Black



Pokud dáváte přednost kvalitním tratím, jistě vám neunikly Brazilské tratě jako Jacareí-Taubate, Caldas-Grama, Pinda-Expericionária nebo Guaianazes-Mogi. Dnes vám přinášíme rozhovor s dvačtyřicetiletým tvůrcem těchto tratí, jehož plné jméno zní João Carlos Goncalves. Tratě můžete najít na stránce <http://joaocg.topcities.com/>.

Johne, tvoje stránka existuje od roku 2001, s BVE si se poprvé setkal o 5 měsíců dříve, kdy jsi navštívil stránku Japanese Railway Society (JRS), která verze BVE tehdy byla?

Ano, máš pravdu. Pamatuji se, že jsem jako vždy navštívil stránku JRS a v červencovém vydání jsem v novinkách narazil na titulek článku který zněl: „**Volná jízda v kabině u vás doma**“. K článku pak byl připojen obrázek kolejí a staniční budovy, který rozhodně nebyl z MTS. Velice mě to zaujalo, hledal jsem už mnohokrát nějaký nový simulátor a když jsem si článek přečetl pozorně, dozvěděl jsem se, že je to BVE, volně stažitelný simulátor, který pochází z Japonska. První verze, která se tak ke mně tehdy v roce 2001 dostala, byla 2.03.0008.

Co jsi vůbec na BVE poprvé říkal? Pro mě osobně to bylo něco

jedinečného, po jednoduchých simulátorech jako Mechanik nebo Zusi ...

Pamatuji se, že jsem si říkal, je to úžasné, ten pohyb vlaku, fyzikální vlastnosti, reálné zvuky vlaků, rozumná grafika a realističnost japonských tratí.

Ve tvých stránkách se můžeme v profilu dočíst, že první tratí, kterou jsi vyzkoušel je Tanigumi, vracíš se ještě dneska k téhle trati?

Nemohu zapomenout na Tanigumi, mou první trať ... Nadefinovaným vlakem tam byla japonská tramvaj z roku 1920 pod názvem Meitetsu, s krásnými zvuky elektromotoru během akcelerace ... Pamatuji se jak jsem byl ohromený, nikdy předtím jsem neslyšel tak reálné zvuky tramvaje. Ano, jezdím tuto trasu i

dnes, myslím, že se mám ještě od japonských tvůrců co učit.

A kdy jsi se rozhodl postavit svou první trať? Předpokládám že jsi nechtěl být jen pouhý uživatel?

Rozhodl jsem se postavit svou první trať (z Jacarei do Taubate) v září 2001 s použitím všech objektů od jiných autorů. Pamatuji se, že jsem pro stojící vlak použil objekt anglického vlaku. Trať byla hotova v prosinci 2001, kdy jsem také spustil své stránky. Vzpomínám si, jak nějaký Angličan na fóru napsal: „Co dělá anglický vlak v brazilské trati? Jenom jsi ho zkopíroval a pak tam vložil, co???” To mě dostalo, od tohoto okamžiku jsem se rozhodl, že budu dělat jen své vlastní objekty.

Vím že všechny tratě děláš sám, můžeš našim čtenářům přiblížit co všechno tvorba obnáší? Vím že jezdíš na horském kole podél skutečné trati a fotíš si objekty, které chceš použít ...

Ano, tvorba tratí je velmi příjemná a prospěšná. Rád sdílím svou práci a svou vlast s ostatním světem. Myslím že je to hobby, z části je to modelování železnice a z části práce s počítačem (měl jsem některé modely v HO velikosti, ale žádné kolejiště). A jízda na kole je mé druhé hobby, tak toho využívám, šlápnu do pedálů a jezdím na místa mezi Pindou a Piracuamou (38 km od domova) abych nafotil materiály pro svou BVE trasu.

Jak dlouho tvorba trati trvá?

Dobrá trasa zabere přinejmenším rok, než je hotová. Tvorba jednoho kompletního objektu trvá nejméně dva dny.

Neuvažoval jsi někdy o tom, že bys měl pomocníka?

Občas jsem přemýšlel o tom, že bych pomocníka potřeboval, ale všichni bydlí příliš daleko.

V Brazílii jsi jediný, kdo něco pro BVE tvoří, nemrzí tě to někdy?

Ne, takto o tom nepřemýšlím, je velmi příjemné vědět že jsem první, ale stále čekám, že se nějaký další tvůrce objeví a pak se zkontaktujeme.

Navíc jeden další přece jen existuje, je to Kleber Figueiredo z webové stránky TM & VA, který vytvořil trať Jundiai – Francisco Morato (odkaz lze najít na mé stránce). Kleber dodnes mou pomoc s tratí nepotřeboval, i když o mě ví, ale je dobré mít různé styly a úhly pohledu na brazilské tratě.

Jaké jsou tvé plány ohledně tvorby pro BVE do budoucna?

Rád bych pro BVE vytvořil trať ABPF-VFCJ Campinas–Jaguariuna bývalé železniční společnosti Mogiana. Tuto trať v nynější době spravuje společnost ABFP, nezisková organizace, která usiluje o záchranu brazilských historických tratí.

Máš v plánu vytvořit nějaký další brazilský vlak?

Ne, tvorba tratí do BVE mi už takhle zabírá většinu z toho mála volného času. Kdyby to šlo, udělal bych někdy rád brazilskou elektro-motorickou jednotku postavenou v roce 1970, s perfektními zvuky během rozjezdu. Ale je téměř nemožné získat fotografie z kabiny tohoto vlaku.

Máš nějaké oblíbené tvůrce, tratě či lokomotivy z jiných zemí?

Mám rád anglické vlaky, ty mají nejlepší zvuky.

Je poměrně těžké říci kdo je mým oblíbeným tvůrcem, všichni jsou dobří, excelentní, kdybych někoho jmenoval, mohlo by se to těm druhým zdát nefér.

Co si myslíš o BVE 4.x?

Rád bych měl v simulátoru ještě externí pohled, tím by BVE převládalo ty ostatní a bylo by nejlepší.

Vím že jsi spojil dva své koníčky – tvorbu tratí do BVE a horské kolo, dá se říci že jsi šťastný člověk ...

Ach ano, miluji ten pocit svěžího větru ve tváři. Ať už jedu po horské cestě nebo po asfaltové silnici, je to pro mě vždycky potěšení a dělám taky něco pro zdraví (*smích*). Začal jsem s tím v roce 1983, kdy jsem měl své první kolo.

Řekni nám prosím něco ze svého soukromí – jsi ženatý? Nebo máš přítelkyni?

Ne, zatím jsem se neoženil, žiji se svou matkou ve vlastním domku. Nedávno jsem jeden vztah s přítelkyní ukončil, musela se stěhovat do jiného státu v Brazílii, velmi daleko odsud.

Pracuješ jako pokladník v bance, myslíš si že ti na tvé koníčky zbývá dostatek času?

Ano, času mám dost. Ale bohužel cítím že postrádám dostatek inspirace pro tvorbu do BVE a tak cítím nutnost dát si pauzu, tak dva měsíce nebo víc ...

Myslím si, že v Brazílii je těžké udržet si dobrou práci, takže jsi určitě rád, že ji máš ...

Ano, v Brazílii a i v dalších státech je práce ve Federální vládni bance považována za skvělou. Byl jsem šťastný, když jsem v roce 1980 tuto práci dostal, dneska už to tak jistě říci

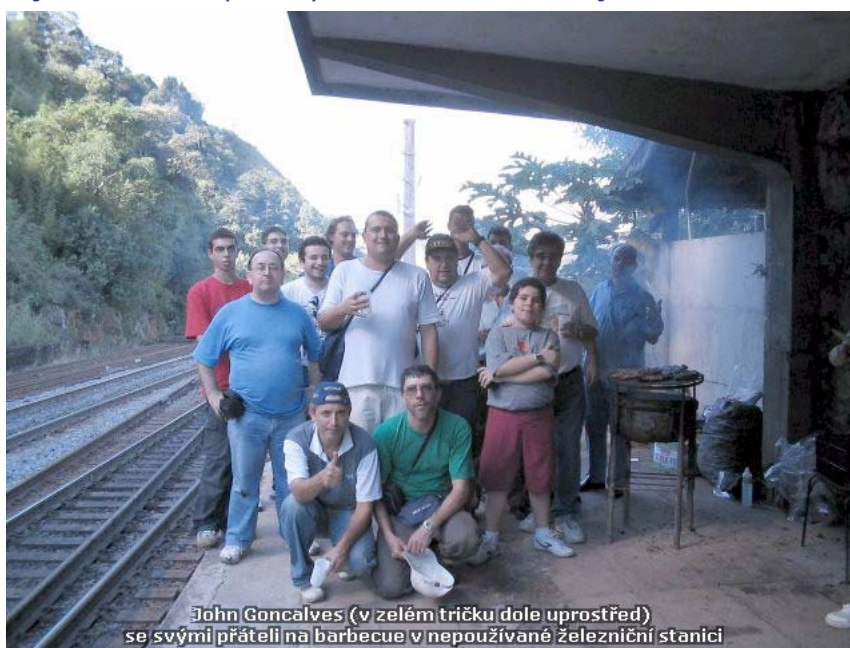
nemohu, ale dosáhnout úspěchu v zaměstnání dnes není tak snadné.

Ví někdo jiný o tvém hobby? A pokud ano, co na to říká?

Vědí o tom všichni mí kolegové v práci, přijde jim to opravdu zajímavé a nezvyklé, i když vlastně nejsou zrovna fanoušci vlaků.

Jako Brazilec jsi jistě pravý fotbalový fanda, nemám pravdu?

No jasně, vždyť jsem chlap! Fandím mužstvu Corinthians, i když v poslední době se jim moc nedaří.



John Gonçalves (v zelém tričku dole uprostřed) se svými přáteli na barbecue v nepoužívané železniční stanici

Máš ve svém životě nějaké krédo?

Jsem katolík, věřím v boha, ale nechodím do kostela každý týden.

Chtěl bys něco vzkázat začátečníkům v tvorbě do BVE?

Začátečníkům bych řekl: „Budte houževnatí a dosáhnete svého cíle, v životě se stále něco nového učíte, buďte trpěliví, když se něco nedaří, nevztekejte se, je to přece jen hobby!“ Těm, co již tvoří, bych vzkázal: „Pokračujte ve vaší skvělé práci a hodně štěstí s novými projekty!“

Děkuji za rozhovor.

To nestojí za řeč.

Představujeme: „»Krysu« pro BVE

Vince Black

Dnes si představíme první lokomotivu, která byla vytvořena jak pro BVE 2.x, tak i pro verzi 4.x. Ano, je to lokomotiva řady 151.



Historie

Lokomotiva, které se kromě „Krysy“ také přezdívá „Banán“ (při pohledu na barvu horní části lokomotivy je pochopitelné proč) prošla za 27 let své existence dvojí úpravou maximální rychlosti – ta první byla (na dnešní dobu) poněkud paradoxní, neboť maximální konstrukční rychlost 160 km/h byla při výrobě snížena na 140 km/h (oproti na pohled podobné řadě 350, která je ovšem majetkem výhradně Slovenských železnic), z odůvodněním, že tak velkou rychlost lokomotivy nikdy nevyužijí. Jak správně tušíte, druhá úprava probíhala opačně a tak od roku 1992, kdy „Krysa“ dostala své označení 151 z původní 150, jsou schopny tyto mašiny dosáhnout opět 160 km/h rychlosti.

Současnost

Dnes je na řadu 151 přeznačeno 13 lokomotiv, všechny jsou v majetku depa Praha-Vršovice. Další rekonstrukce se zatím neplánují. Na tratích ČD lze vidět obě řady a na první pohled jsou téměř nerozeznatelné, ovšem řada 151 disponuje mnoha technickými změnami. Kromě zvýšené maximální rychlosti jsou to např. nová přední bezpečnostní skla, jsou 16 mm silná a jsou vyhřívaná. Mírně pozměněno je i stanoviště strojvedoucího, obsahuje např. novou rychloměrnou soupravu a nový zabezpečovač. Kromě toho dostali tyto mašiny nový nátěr, byly upraveny horní části pantografů nebo byly dva staré kompresory nahrazeny jedním novým.

Dnes tyto lokomotivy patří nejen k nejhezčím, ale především

k nejvýkonnějším a nejrychlejším. Můžeme je vidět v čele rychlíků nejvyšších kategorií, jako jsou např. EuroCity nebo InterCity.

Přezdívka

Stroje 150 a 151 mají přezdívek více, ovšem nejčastějšími jsou právě zmíněné „Banán“ a „Krysa“. První z přezdívek je odvozena z béžového nátěru horní skříně, druhá pak ze zkoseného čela a zapuštěných světlometů.



Technické údaje

Výrobce	Škoda Plzeň
Rok výroby (rekon.)	1978 (1994-2002)
Trakční systém	DC 3 kV
Délka	16,7 m
Šířka	2,9 m
Hmotnost	82,4 t
Trvalá tažná síla	126 kN
Trvalý výkon	4000 kW
Maximální rychlost	160 km/h

BVE

Základem pro tvorbu této mašiny do BVE byla fotografie kabiny od ing. Stanislava Peksy. Verze pro BVE 2.x měla animovanou řídicí páku a zvuky použité z MTS. Od verze 4.x se nabízí více možností, a tak má „Krysa“ navíc animovanou směrovou páku, ampérmetry, hlavní vypínač a také stěrače, které během jízdy „deštivou“ trati opravdu stírají kapky z předního sklad. „Čtyřka“ BVE také umí definovat potvrzování tlačítka bdělosti a tak jsou intervaly nastaveny na hodnoty co nejbližší realitě. Zvuky byly oproti původní verzi pro 2.x také upraveny. [x]



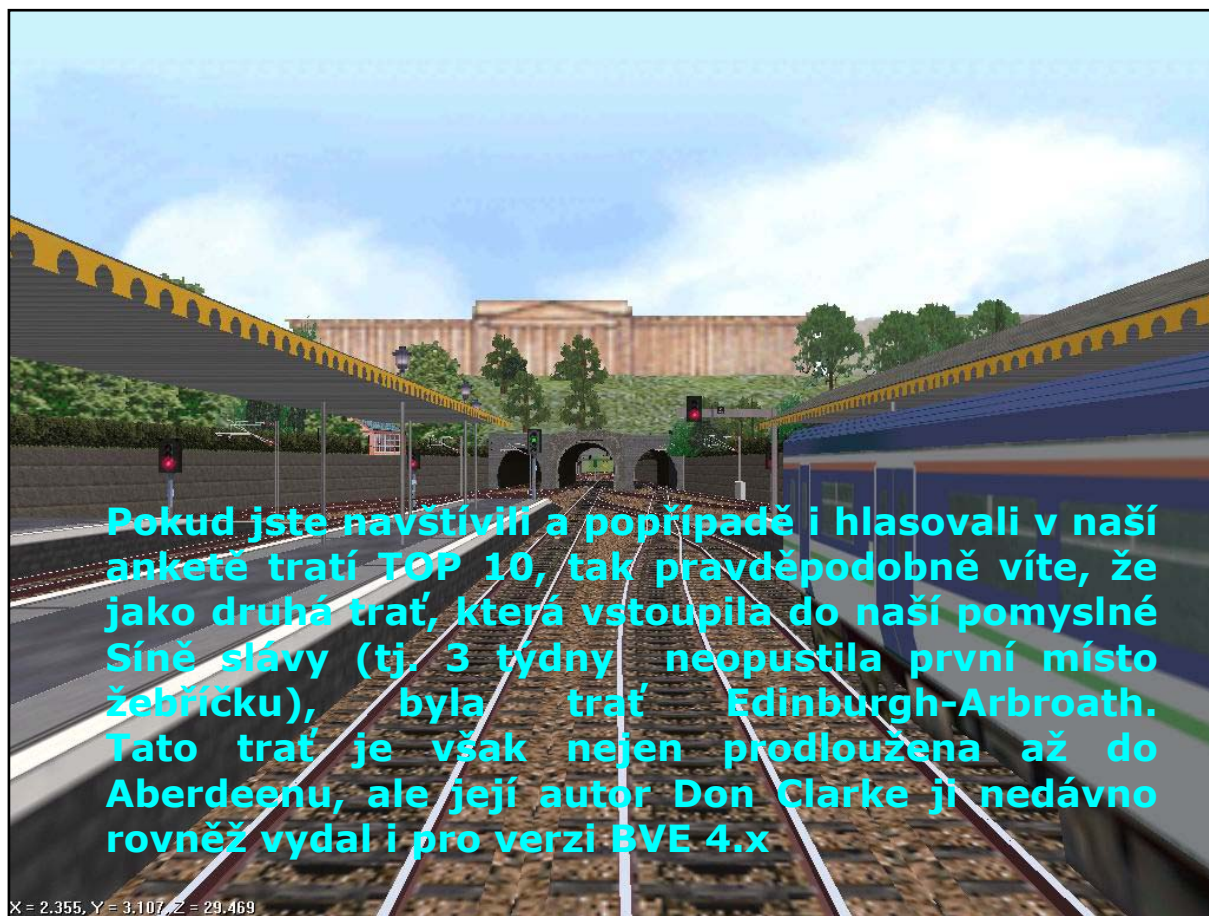
reklama



Stránka Martina Finkena – německé vlaky, trasy, objekty (<http://bve-train.de/>)

Recenze tratě: **Edinburgh-Aberdeen**

Vince Black



Jde o velice úctyhodný počín – doba jízdy trvá více jak dvě a půl hodiny, během kterých projedete 210 km reálné trati! Původně bylo pro tuto trať nadefinováno několik vlaků, např. cl170, ale jelikož žádný z nich zatím neexistuje pro BVE 4.x, vydal autor dodatečně jízdní řád pro velice povedený motorový vůz cl158, který využívá všechny „vymoženosti“ čtyřkové verze.

Vyjíždím ze stanice **Waverley** a vjíždím rovnou do tunelu pod kopcem. Po krátké jízdě je tu první nádraží. Za nádražím projíždím hustou sítí výhybek, po pravé straně vidím nejen haly depa, ale hned na to dokonce i fotbalový stadion. Čtyřkolejná neelektrifikovaná trať mi umožňuje jet rychlostí maximálně 90 mil/h. Brzy přichází první zrada v náhlém omezení rychlosti na 75 mil/h, a to bez toho, že bych minul patřičný předvěstník. Z „devadesátky“ to opravdu není možné ubrzdít a v horní části

obrazovky naskakuje obvyklá hláška o překročení rychlosti.

Zjišťuji, že v jízdním řádu jsou označeny až na jedinou výjimku pouze stanice, na kterých mám zastavit, malé stanice pouze s perónem a čekárnou v jízdním řádu zapsány nejsou. Doufám tedy, že nepřejezu stanici na které mám zastavit a bedlivě si kontroluji čas příjezdu do nejbližší stanice a hodiny v levém dolním rohu.

Po čase vjíždím na most přes jakési jezero, konstrukce mostu je červená, vysoká a most je pěkně dlouhý. Konečně mám jasno na které stanici mám zastavit, protože rychlost před dotyčnou stanicí je postupně snižována a na návěstidle za stanicí svítí červená.

Náhlá omezení rychlosti bez předvěstníků se v této trati objevují poměrně často. Zajímavé je, že v Maybanku nebyl problém je použít ... Asi budu muset brzdit pokaždé když v dále nějaký rychlostník uvidím. Asi po

půl hodině jízdy jakoby byly moje úvahy vyslyšeny a objevil se první předvěstník. Když se rozhlížím po krajině, musím opět vzdát hold autorovi či autorům, kteří pečlivě propracovali každou zatáčku, každý můstek, každý keř ...

Jsem v městečku **Ladybank**. Za touto stanicí pokračujeme poměrně rovnou krajinou, kde koleje jsou oplocené, trať je dvoukolejná a drobné keře ji lemují nalevo i napravo. Ani po 10 km se trať nijak dramaticky nemění, ale nudná rozhodně není.

Přijíždíme na malé nádražíčko s typickým anglickým stavědlem napravo. Trať se rozdvíjí, pokračuji dále vlevo podél řady žlutých rodinných domků.

Konečně jsou v dáli vidět obrysy kopců a také se začíná tvořit mlha. Opět přijíždím na most přes jezero, červenou konstrukci nahradila černá, nižší. Most je pikantní v tom, že po určité vzdálenosti „zatáčí“ doprava a rychlost je zde omezena na 30 mil/h.

Z mostu sjíždíme do většího města, kde lze vidět odstavené vagóny, vjíždíme do nádraží pod úroveň města a tunelem vyjíždíme posléze do průmyslového předměstí, kde lze vidět sklady a provozní budovy.

Počasí se vyjasňuje. Za chvíli lze vidět jezero po pravé straně. Trať je stále dvoukolejná, nádraží v malých vesničkách jsou téměř stejná, v dáli jsou pořád vidět kopce, jinak žádná změna.

Zajímavá je stanice **Arbroath**, kde je nádraží umístěno pod něčím co vypadá jako kostel, ovšem textura je tak nekvalitní že objekt vypadá spíš jako rozplácly dort nebo papírový hrad na který si omylem někdo sedl.

Dá se říci, že během další cesty není již žádné velké překvapení, trať si samozřejmě udržuje svůj standard až do rozvětvenějšího zhlaví cílové stanice **Aberdeen**. Tady je možná trochu škoda, že textury mezi kolejemi ve zhlaví nejsou příliš detailní, vlastně je to jen hnědý podklad, o textuře se možná ani nedá mluvit. Vypadá to spíš jako kolejiště z Trainzu nebo kolejiště položené na jakémsi plátně či koberci. Za nádražím již lze vidět panelové domy a typickou městskou výstavbu.

Přes tyto drobnosti jde o trať, která patří nejen k nejdelším, ale vedle „**Birminghamu X-city South**“ i k tomu nejlepšímu co v BVE vzniklo. [x]



trať najdete na <http://www.gotopcs.net/bve.html>

Pod lupou: „Sliby-chyby“ aneb dočkáme se metra?

Vince Black



Existují tvůrci, kteří nejprve vytvoří trať, ať už jakékoliv kvality, poté vytvoří svůj vlastní web, aby měli své dílo kde vystavit. Jsou tvůrci, kteří napřed vytvoří webové stránky, s oznámením, že se na daném projektu teprve pracuje, uvedou popř. termín dokončení, který také splní. A pak jsou tzv. tvůrci, kteří také nejdřív vytvoří webové stránky, spoustu toho naslibují, ovšem bez výsledku. S jedním takovým případem vás seznámil Gyzma ve svém úvodním článku. Podívejme se ale na některé další.

Pražské metro od Angličana.

Před časem mě přes e-mail kontaktoval v angličtině člověk, který si říkal Thomas Corcoran. Prý je z Anglie a rád by udělal pražské metro, konkrétně trasu A směrem na Dejvickou, ovšem nepochopil jsem, zdali chce udělat celou trasu, popř. jaký úsek.

V následujících mailech se mě ptal na různé věci, např. jestli nemám fotografii kabiny nebo nějaké zvuky. Neměl jsem bohužel ani jedno, a protože v té době ještě neexistovala žádná stránka s nabídkou zvuků metra, nabídl jsem mu, že se zvuky pokusím namluvit sám a upravit tak, aby zněly jako z metra. Poptával jsem se také po nějakých náhledech z jeho stavby metra nebo webové stránce, která by informovala o stavu projektu. Prý zatím nic ještě nemá. S navrženým vytvořením staničních hlášení souhlasil, poslal jsem mu tedy hotové zvuky a od té doby se již neozval. Samozřejmě žádné metro ani webová stránka nikdy nevznikla a tak zůstalo jen u „chtěl bych ...“.

Mexxovy stránky.

Kapitolou sama pro sebe jsou stránky člověka, který si říká Mexx, Mexi nebo také Mexicannos (<http://www.bvesimulator.wz.cz/>).

Vytvořil stránky, které by pro začátečníka v BVE byly ideální, díky tomu, že na jednom místě nabízejí samotný instalační program, několik vlaků a také trať v samorozbalovacím souboru, který obsahuje nejen trať, ale i potřebné vlaky. Problém je ovšem v jisté ilegálnosti tohoto počínání, dočtete se o něm blíže v článku „Ilegální downloady podruhé“.

Co je však na této stránce zajímavější je fakt, že po odkliknutí na tlačítko „Trať“ jste si jistý čas mohli přečíst informaci o chystané trase pražského metra a to konkrétně trase C. Ovšem i tady, stejně jako u T.Corcorana chyběly jakékoliv konkrétnější údaje, např. obrázky z rozestavěného projektu. Sám kolega Gyzma autora několikrát bezvýsledně kontaktoval a jelikož na stránkách byl dokonce i termín dokončení, objevilo se po čase omluvné hlášení o nedodržení termínu, slibujíc nicméně dokončení trasy, i když s dvouměsíčním zpožděním. Když však uplynul i tento termín, objevil se ve zmíněné sekci „Vlaky“ běžící nápis (cituji bez jazykové korekce):

„neboť jsem mimo republiku nahrávky stanice vyšehrad - haje nemám, tudíž je budu nahrávat až přiletím zpět do čech všem se omlouvám“.

Vzhledem k tomu že stránka nebyla nejméně dva roky aktualizovaná a nabízí verzi BVE 2.5 (v současnosti je na světě již verze 4.1), můžeme se domnívat že i tento „projekt“ skončil někde v propadlišti dějin BVE a nebo že bohužel dotyčný Mexx již v zahraničí zůstal.



Tomííí na scéně.

Na Pampaliniho stránce (<http://trainsim.igames.cz/>) se 19. září 2003 objevila tato zpráva:

„Aby toho metra nebylo málo, mám pro všechny majitele a fanoušky freeware simulátoru BVE dobrou zprávu. Již brzy se dočkáme beta verze Pražského Metra a to trasy C přímo pro BVE.!”

Jaké to překvapení, říkal jsem si, žádné dotazy, žádné stránky oznamující blízké dokončení projektu, za to metro téměř na spadnutí. S trochou nedůvěry jsem očekával další zprávy o tvůrci jménem Tomííí, kterému na konci zprávy Pampaliny děkoval za informaci.

Hned o čtyři dny nato, 23. září se na téže stránce objevila další zpráva s textem:

„Od Tomííí Toma mi dorazil první screen z připravované trasy C pro simulátor BVE. Již brzy se dočkáme první beta verze s označením 0.8. Podle autora by finální verze měla vyjít o 14 dní - měsíc později. Všechno samozřejmě záleží na volném čase. A co bude beta obsahovat? Kompletní 15ti kilometrovou trasu C, zřejmě jen jedním směrem. Projedete všech 15 stanic. Zvuky ještě nebudou kompletní a pokud ano, tak v nízké kvalitě. A co se velikosti týče, měla by překročit 10 MB. Nevím jak Vy, ale já se na betu docela těším. Díky Tomíííííí za info.”

Text zprávy byl umístěn vedle tohoto obrázku:



Kdyby nebyla zpráva datována z 23. října, mýsl bych si že jde o Apríl - v pravém šedém pruhu ještě můžeme vidět název stanice „Hlavní nádraží“, ale tohle že má být Hlavní nádraží? Na „Céčku“ se zřejmě podle autora jezdí vlevo, a zmíněnou stanicí snad

připomínají pouze sloupky mezi kolejemi, jinak skutečnosti neodpovídá naprosto nic, textury stěn, nástupiště, koleje ... Autentičnost má zřejmě vzbudit reklama Metrostavu po levé straně, ovšem nepamatují si že by kdy Metrostav měl v metru reklamu. Celá trasa (nebo spíše kus ze kterého náhled pochází) je nejspíše ukradená z některé anglické či japonské trasy, autor pouze přiděl pár textur, ovšem se změnou koleje z levé na pravou si už neporadil. O panelu a la japonský vlak ani nemluvě.

Naštěstí se tento blábol již na Pampaliniho stránce po oprávněné kritice či spíše výsměchu návštěvníků dále neobjevoval. Nabízí se otázka zdali Tomííí není náhodou Mexx, odpovídala by tomu nejen zvolená trasa, ale i údajné problémy se zvuky, na které se vymlouval Mexx na své stránce. Ale upřímně - „Díky Tomíííííí“ - za nic!

„Áčko“ podruhé.

Jak se zdá, pražské metro láká. Není divu, mnohým potencionálním tvůrcům by se mohla tvorba trasy metra zdát jednodušší - stačí přeci jen udělat stanice a textury tunelů a je to - žádné složité objekty kolem trati, jako domy, stromy, kopce nebo mosty. Ovšem ony dva nebo tři neúspěšné pokusy o kterých jsem psal v předchozích odstavcích, svědčí o tom že to tak jednoduché nebude.

Dalším magnetem je pravděpodobně fakt, že metro již existuje pro Microsoft Train Simulator, konkrétně trasa B směrem od Zličína a neustále se prodlužuje. Několika stanicemi trasy C, přesněji v úseku Florenc-Kačerov jste se mohli projet i ve starším simulátoru Mechanik, ten je však již dnes „mrtvý“ a pokusy polských tvůrců tento simulátor oživit v podobě jakéhosi „Mechanika 2“, zatím příliš neuspěly.

A při tom spousta zemí, či spíše měst má svou „sít metra“ v BVE poměrně rozvinutou - slušnou nabídku tras můžeme najít pro londýnské metro, většina z nich je provedena velmi kvalitně, stejně hustou sítí, ovšem kvality nevalné, má i metro v New Yorku. K zemím, které se ještě mohou řadit k pomyslným „mocnostem metra“ můžeme ještě přiřadit Japonsko, Hong-Kong nebo Německo.

U nás je tedy jedinou jiskřičkou naděje zatím Gyzmův projekt několika stanic metra na trase A směrem na Dejvickou. Až donedávna byly na jeho stránce (<http://www.bve.wz.cz/>) k vidění obrázky ze stanic Staroměstská nebo Hradčanská, ovšem po neustálých dotazech typu „kdy už to konečně bude“ nebo „vydej to i bez vlaku, zvuků, signalizace, beze všeho“ se autor rozhodl stránku s projektem uzavřít. Přispěla k tomu ovšem také neochota spolupracovat či spíše plané sliby mnoha návštěvníků stránek („nafotím vám co budete potřebovat, určitě“) a pak také dokonce smyšlené informace o stavu prací, termínech dokončení a rozsahu projektů. Přesto však mohu díky tomu že jsem ony náhledy viděl, směle napsat že se jedná o jeden z nejlepších výtvorů pro BVE a pro metro vůbec.



Podívejme se do ciziny.

Ani v cizině se ovšem podobným stránkám s „projekty“ nevyhneme. Zmíním se jen o některých – na stránce <http://www.kcmultimedia.co.uk/metrosi/m/> najdete informace o chystané trase pařížského automatického metra, lince 14. Ještě donedávna pocházela poslední zmínka o aktualizaci někdy z roku 2003. Letos se objevila další zpráva, datovaná 18. února, kde tvůrci hledají beta-testery. Nad zprávou je ovšem již několik měsíců umístěna zpráva o tom, že tvůrci „stále“ pracují na testovací trase, ze které se poté vyvine zmíněná linka 14, s reálnými stanicemi, jízdou na kolech s pneumatikami a dokonce s možností automatického řídiče, tak jak je tomu ve skutečnosti. Ukazatel stavu projektu v pravé horní části se však z původního jednoho prosvíceného dílku z devíti zatím nezměnil, a tak kdo ví ...



V Paříži ještě chvíli zůstaňme – kdysi se na fóru jistý člověk sháněl po informacích ohledně objektů stanic v Londýně, plánoval totiž postavit linku č.2 pařížského metra (která je ovšem ze značné části vedena nad povrchem, po mostech). Dokonce mě žádal o postavení vlaku metra MF67, ale ani on se už poté neozval a posléze o něm více nebylo slyšet ani na fóru.

S Francouzi je to vůbec těžké, možná ještě pamatujete na stránku, která dnes už sice neexistuje, ale tehdy neustále slibovala první trať pro rychlovlak TGV, autor už dokonce psal že má smlouvenou schůzku se strojvůdci tohoto vlaku. Stránka pak následovala osud většiny těch o kterých v tomto článku píšeme – dlouho byla neaktualizovaná, posléze úplně zanikla.

Podobně to až dosud vypadalo s první trasou moskevského metra, na stránce <http://jvs.ru/bve-route/> se dlouhé dva roky nacházelo několik velmi slibných náhledů objektů a stanic, ovšem teprve nedávno se na anglickém fóru objevily další náhledy s informací, že je metro již ze 70% hotovo (píšeme o tom v článku „Připravuje se“).

Závěrem.

Z článků v tomto čísle můžete vidět že není těžké vytvořit vlastní web a naslibovat „hory doly“. Mnohem těžší už je vydržet u tvorby do BVE i po opadnutí počátečního nadšení a dodržet vytyčené cíle a termíny. Ne každému se to podaří. Možné je, že někteří tvůrci stránek o kterých jsem v tomto článku psal, touží jen po určitém zviditelnění a obdivu co všechno chtějí pro BVE postavit. Možná že jsou to také jen –náctiletí kluci, kteří se pro něco nadchli a později zjistili jak těžké je své „sny“ uskutečnit. [x]

Surfujeme: Stránky, které byste měli znát

Vince Black

Dnes si představíme velmi přehledné britské stránky, které hostí značný počet vlaků, a také stránku Němce Martina Finkena.

Anglické vlaky přehledně



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

Pokud jsem někdy hledal nějaký britský vlak, zašel jsem nejčastěji na tuto stránku. Je totiž jednou z nejpřehlednějších a nejobsáhlejších. Barevně je laděna do přechodů mezi bílou a šedou a vytváří tak dojem chromového lesku.

V horní části se nachází tlačítkové menu, kde kromě tlačítek pro zobrazení novinek, odkazů či kontaktů, najdete i tlačítka pro přehled lokomotiv či jednotek. Lokomotivy i jednotky se dále dělí na motorové nebo elektrické, nabídka se zobrazuje formou podobně laděného svislého menu v levé části obrazovky. Po výběru požadovaného typu vlaku se pod příslušným tlačítkem rozbalí sada dalších tlačítek, ze kterých si již vyberete konkrétní řadu. Tlačítka jsou vytvořena velice pěkně, každé obsahuje jakousi kontrolku, která se při najetí na tlačítko kurzorem myši rozsvítí.

Pokud máme mašinu vybranou, zobrazí se nám napravo od tlačítek spousta údajů k dané mašině. Kromě základních technických dat můžeme vidět náhled kabiny, můžeme se mj. dozvědět složení vlaku, do jaké složky bude vlak nainstalován a pak také co všechno samotný vlak obsahuje – zdali se např. můžeme těšit na originální zvuky, animace rychlostní či brzdové páky apod. Následují různá poděkování za spolupráci na tvorbě vlaku, nezbytný odkaz pro

stažení, popř. přehled verzí a opravných souborů, stránku zakončuje odkaz na podporu v nesnázích při používání daného vlaku.

V době psaní tohoto článku se na stránce nacházely pouze vlaky pro verzi BVE 2.x, navíc se na úvodní obrazovce objevila informace o brzkém přesměrování stránek na nový server. Doufejme tedy, že se změnou serveru najdeme brzy na těchto kvalitních stránkách také stejně kvalitní vlaky i pro BVE 4.x. [x]

Německá stránka s vlaky a tratěmi



URL: <http://bve-train.de/>

Každá země, kde se něco tvoří do BVE, má svou dominantní stránku, na které lze najít nejvíce vlaků, tratí, ale také informace ke stažení, návod k ovládání nebo příslušnou jazykovou mutaci. U nás je to – co se tipů a rad týče – Gyzmova stránka (www.bve.wz.cz), v Anglii například Trainsimcentral (<http://www.trainsimcentral.co.uk/>), v Německu je to právě stránka Martina Finkena, na kterého si možná vzpomínáte z rozhovoru v prvním čísle.

Na jeho stránce je zajímavé to, že prošla několika proměnami. Současná stránka je – dá se říci – staronová. Finken se dnes věnuje tvorbě pro BVE 4.x, ale dříve se pochopitelně věnoval BVE 2.x, ovšem s přibývajícimi kritikami na hardwarovou náročnost jeho tratí, se rozhodl tvorbu pro „dvojkovou verzi“

ukončit. Na nějakou dobu tak Německo přišlo o svého největšího „výrobce“ lokomotiv.

Po nástupu BVE 4.x se Finken opět k tvorbě pro BVE vrátil, ovšem staré produkty pro BVE 2.x už na své stránky neumístil, a tak dnes tyto jeho výtvary kolují pouze mezi ostatním fandý BVE. Stránka také v nedávné době prošla drobnou změnou designu, žlutý podklad nahradil modrý. Sám Finken je také ještě moderátorem diskusního fóra na stránkách

http://www.foren.de/system/index.php?id=martin_finken (viz samostatný článek), kde lze najít obrázky z připravovaných tratí, a to nejen jeho, ale i dalších německých tvůrců.

Stránky jsou bohužel celé v němčině, ovšem ovládání není složité. Při spuštění stránek uvidíte vždy jako první buď panel nejnovějšího vlaku, screenshot poslední tratě nebo projektu, na kterém autor právě pracuje. Poslední dobou při první návštěvě stránek poněkud obtěžuje nabídka stažení zvukového souboru steam.mp3. Finken asi chtěl uvítat návštěvníky zahoukáním parní mašiny, ale neuvědomil si, že ne každému se tento zvuk přehraje automaticky.

V levé části obrazovky je umístěno tlačítkové menu, ze kterého se lze dostat např. na stránku tipů nebo objektů ke stažení. Pro běžného návštěvníka „z ciziny“ však budou nejzajímavější 2 tlačítka – a to „Züge“ (vlaky), kde se menu dále dělí podle typů lokomotiv (parní, elektrické, motorové, atd.) Po výběru některého z tlačítek se vedle menu zobrazí tabulka příslušných vlaků ke stažení. U každého vlaku najdete obrázek vlaku v reálu, náhled panelu, informace o tom, co všechno vlak obsahuje (animace pák, fotorealistický panel, využití os_ats atd.). Samotné stažení se spustí kliknutím na ikonu semaforu, který se při najetí kurzorem myši změní ze „stůj“ na „volno“.

Dalším nejpoužívanějším tlačítkem bude pravděpodobně „Strecken“ (trasy), kde do uzávěrky tohoto čísla byly k dispozici tři tratě – tramvajová trať č.10, trať

metra U-bahn a krátká horská trať Bergbahn.

Stránkám by určitě anglická verze prospěla, ale i tak si myslím že během chvilky zjistíte, co všechno lze zde najít. [x]

Fórum německých tvůrců tratí



URL:

http://www.foren.de/system/index.php?id=martin_finken

Jak už bylo zmíněno v předchozím článku, jde o typické diskusní fórum věnované z drtivé většiny BVE 4.x, které moderují Martin Finken a Peter Schötz (další renomovaný tvůrce). Barevný design je laděn ve stejném tónu jako Finkenova stránka. Můžeme zde najít příspěvky informující o stavu jejich projektů či novinkách obou moderujících, ale nechybí ani informace o projektech dalších tvůrců. Samozřejmostí jsou rubriky zabývající se různými problémy v BVE, novinkami apod.

Sympatické je, že fórum má i několik rubrik v angličtině, kam mohou přispívat návštěvníci z celého světa, popř. diskutovat právě se zmíněnými pány Finkenem a Schötzem.

Za pozornost určitě toto fórum stojí, neboť náhledy z připravovaných projektů jsou velice slibné. Takže – Sprechen Sie Deutsch? [x]

Tipy a rady

... dnes o systému TPWS v britských tratích

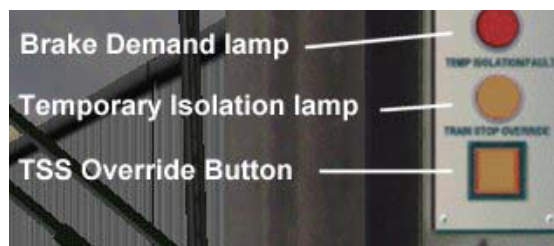
Vince Black

Možná jste už zkoušeli nějakou britskou trať jako třeba Maybank a dostali jste se do situace, kdy vám začala blikat červená kontrolka v pravém horním rohu kabiny, např. u řady 158, vlak se zastavil a vy jste dost dobře nevěděli proč. Způsobil to anglický zabezpečovací systém TPWS a tak si ho popíšeme trochu blíže.

Co to je.

Systém **TPWS** (**T**rain **P**rotection and **W**arning Systém neboli Vlakový zabezpečovací a varovný systém) se na britských tratích používá několik posledních let. V podstatě se stará o to, aby vlak včas zabrzdil před signálem Stůj na návěstidle.

Existují dva typy systému **TPWS** – prvním je **OSS** (**O**verspeed **S**ensor, tj. Senzor překročení rychlosti), který zpomalí vlak, pokud jede příliš velkou rychlostí a **TSS** (**T**rainstop **S**ensor, Senzor zastavení vlaku).



Na obrázku je zobrazen panel kontrol systému **TPWS** u zmíněného vlaku c158. Není to typické umístění, jde spíše o snadnější zobrazení pro uživatele BVE. Horní červená kontrolka se rozbliká v okamžiku kdy systém **TPWS** začne brzdit vlak. Prostřední žlutá kontrolka signalizuje dočasné vypnutí systému **TPWS** a spodní hranatá kontrola svítí v případě že jsme systém **TPWS** vypnuli (klávesou PgDn).

Jak to funguje.

Senzor **OSS** je umístěn mezi kolejemi a



je aktivní v případě, že je na návěstidle

signál stůj. Právě tento senzor může aktivovat vlakové brzdy. Maximální rychlost, kterou může vlak přes tento senzor přejet, bývá mezi 30-60 mil/h, záleží však na umístění na trati. Společný limit pro tratě BVE je 35 mil/h. Senzor **TSS** je umístěn mezi kolejemi poblíž nebo vedle návěstidla se signálem Stůj. Pokud tedy na tento signál nezastavíte, senzor aktivuje vlakové brzdy.



Co dělat když vlak zastaví.

Když se rozbliká červená kontrolka na panelu **TPWS**, nelze již dělat v podstatě nic. Musíte potvrdit tlačítko **AWS** (klávesa Insert), červená kontrolka poté přestane blikat a svítí nepřerušovaně. Vlak se ale přesto úplně zastaví. Musíte poté vyčkat 1 minutu, po uplynutí této doby červená kontrolka zhasne a je možné se opět s vlakem rozjet. To platí pro oba výše popsány případy – překročení rychlosti u **OSS** senzoru nebo nezastavení na signál stůj (**TSS** senzor).

Jak tomu předejít.

Systém TPWS je provázán s návěstidly. Pokud na určitém návěstidle svítí signál Stůj, na předchozích 2 návěstidlech svítí nejprve dvě žlutá a poté jedno žluté světlo (viz schéma níže).

Pokud míjíte návěstidlo se dvěma žlutými světly, neměli byste jet rychleji než 80 mil/h, neboť k následujícímu návěstidlu (s jedním žlutým světlem)

budete potřebovat snížit rychlost až na 45-50 mil/h. Jedině takto jste schopni snížit rychlost před blížícím se **OSS** senzorem na požadovaných 35 mil/h a posléze zastavit na signál Stůj. [x]

Schéma systému TPWS:



reklama



Italská stránka fanoušků BVE, obsahuje mj. vlaky a tratě (italsky a anglicky)
<http://bve.altervista.org/>

FAQ: Nejčastěji kladené dotazy

Vince Black, Gyzma

Dnes se budeme opět věnovat dotazům, které se vyskytly v návštěvních knihách na stránkách www.vince-black.me.cz a www.bve.wz.cz. Tentokrát se budou týkat jak verze 2.x, tak 4.x.

Jak poznám jestli „vezu“ nějaké lidi a popřípadě kolik?

Tato otázka se týká pouze verze 2.x, kde je možné stiskem klávesy F3 zapnout jakýsi peplemeter. Grafický sloupec je zabarven zeleně, pokud jsou cestující spokojeni. S rostoucí nespokojeností se sloupec rozšiřuje a mění barvu ze zelené, přes žlutou až k červené, stejně tak se mění ikonka nalevo od sloupce (tzv. Smajlík). Nikdy ovšem nezjistíte počet cestujících.

Pokud sloupec není zobrazen vůbec, jedete s „prázdným“ vlakem.

Když vyberu v úvodním okně nějakou trať, vypíše se mi hláška „Vlak nenalezen“, proč?

Toto je nejčastější chyba, kdy ve složce \Train není příslušná podsložka vlaku, který je nadefinován v souborech s trasou - tyto soubory mají příponu .csv nebo .rw a nacházejí se ve složce Railway\Route. Podrobněji je vše popsáno v prvním čísle našeho časopisu v této rubrice (otázka „**Jak mám změnit vlak u určité trasy?**“) nebo na Gyzmově stránce (www.bve.wz.cz) v sekci „Tipy a rady“.

Objekty se mi normálně nahrávají, ale když se objeví načítání scénáře, BVE se kousne a musím jej restartovat.

U některých tratí to nemusí být „kousnutí“ BVE, ale pouze se tratě tak dlouho načítají. Pokud je trať dlouhá nebo obsahuje hodně objektů, může načítání tratě trvat také třeba více jak 10 minut. Záleží samozřejmě na konfiguraci daného PC ...

Natáhl jsem si mapu „xxx“ z verze 2.x a ve verzi 4.x mi pustit nejde ...

Pokud je trať určena pro verzi 2.x, tak ve verzi 4.x pravděpodobně spustit nepůjde. Např. některé parametry příkazů v souboru tratě byly v BVE 4.x změny nebo vypuštěny, přibýly také parametry nové.

Kde se zastavuje ve stanici? BVE mi napíše že stojím špatně a když kousek popojedu, tak že sem to přešel. Co mám dělat?

Pokud jde o **BVE 4.x** ... simulátor v případě špatného zastavení vypisuje zmíněnou hlášku v horním levém rohu a také zdali pro správné zastavení popojed dopředu nebo dozadu. Pokud se již vlak nachází v požadovaném limitu, hláška zmizí. Druhá možnost je vybrat volbu "Jump to" (po kliknutí pravým tlačítkem myši kdekoliv na obrazovce) a skočit na stanici, ve které se právě pokoušíte správně zastavit. Pak se ocitnete na správné pozici. Chce to ovšem znát název dané stanice. Někdy pomůže záhlaví jízdního řádu, kde je např. uvedeno, že se trať projíždí s vlakem se 3 vagóny, pak je ve stanicích nutno zastavit u značky s číslem 3. Záleží ovšem na jízdním řádu a trati.

Pokud jde o **BVE 2.x** ... tam je to snadné - stačí sledovat žlutý proužek v horní části pomocného šedého panelu na pravé straně - jakmile se dá do pohybu, máte toleranci ke správnému místu zastavení + - 5m.

Nainstaloval jsem si novou japonskou trať - může mi někdo poradit jak se zbavit japonských názvů stanic a přepsat do latinky?

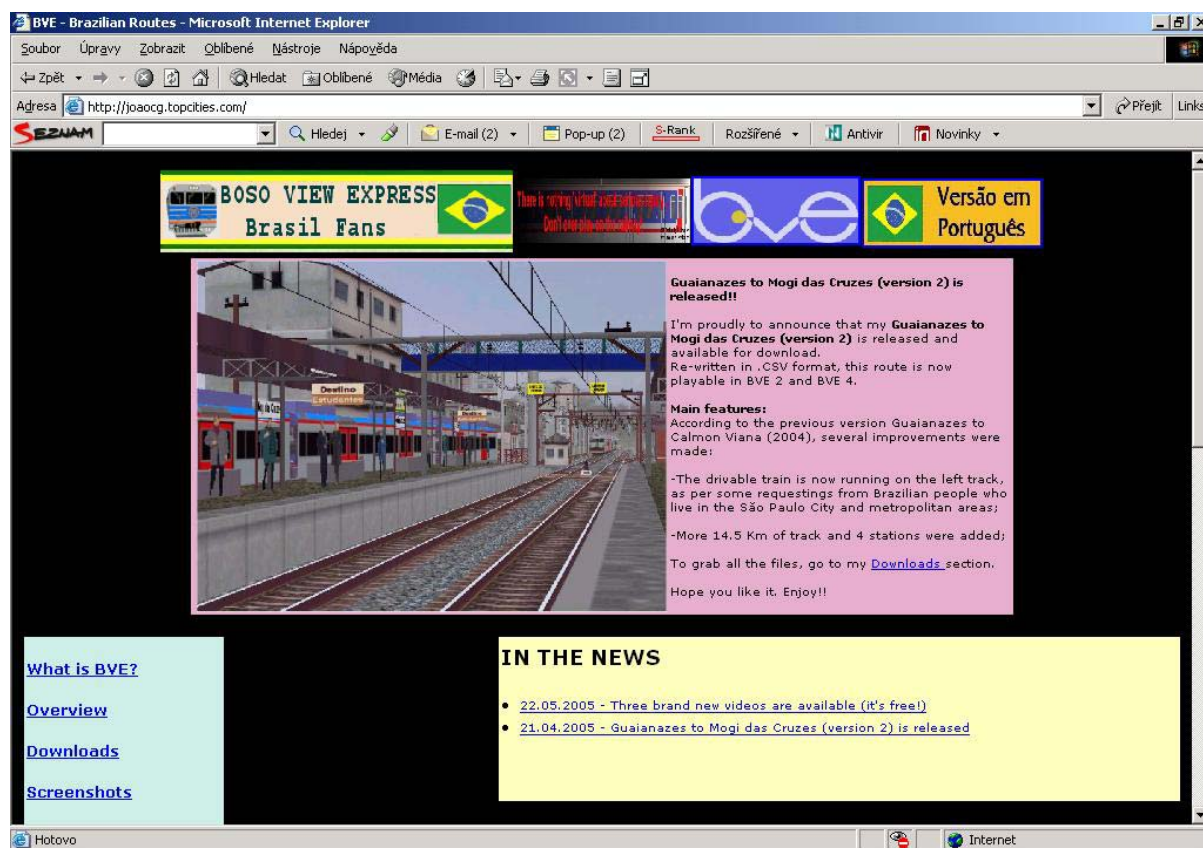
Pokud se podíváte do souboru tratě (.csv nebo .rw soubor ve složce

Railway\Route, tam kde máte nainstalováno BVE) a vyhledáte řádku s výrazem "Sta" nebo "Station", hned první parametr za tímto názvem je jméno stanice. Stačí ho přepsat požadovaným názvem stanice v latince.

Nedaří se mi rozjet německou lokomotivu Baureihe 796. Funguje všechno, i střecha, ale rozjet ji nemohu.

U některých lokomotiv je nutno nejprve zapnout hlavní vypínač - v případě několika německých lokomotiv je nutno stisknout klávesu 6 (klávesou 7 se motor vypíná). U britského vlaku cl158 se zapnutí a vypnutí provádí pomocí kláves 2 a 3. Doporučuji zkusit požit klávesy pro tzv. zoom nebo kurzorové klávesy na numerické části klávesnice - u některých lokomotiv bývá nápověda pod panelem nebo napravo od panelu.

Reklama



Stránka kvalitních brazilských tratí (<http://joaocg.topcities.com/>)

Zajímavost: Jak se řídí (skutečná) lokomotiva II.

Článek a fotografie převzaty se svolením z Atlasu lokomotiv (www.atlaslokomotiv.cz)
Graficky upravil Vince Black

V minulém čísle jsme vám mohli díky Atlasu lokomotiv přiblížit reálné řízení lokomotivy cd163 „Peršink“, která existuje i v BVE. Doufejme že vás článek zaujal, a proto vám dnes představíme další lokomotivu, řadu 150, s jejíž podobnou verzí 151 se můžete projet i v BVE a to dokonce v obou verzích (2x a 4x).

(původní text článku z Atlasu lokomotiv:)

Tento popis se vztahuje k elektrické lokomotivě ŠKODA 65 E (řada 150/151 ČD). Slovem "moderní" v nadpisu není myšleno to, že by tato lokomotiva byla moderní (což není již z principu regulace, absence mikroprocesorů apod.), ale skutečnost, že se jedná o moderní lokomotivu ze skupiny odporňkových strojů, a to zejména díky trvale

zatížitelným fechralovým odporňkům, unifikovanému stanovišti strojvedoucího a elektrodynamické brzdě, což ji odlišuje např. od starších řad 121, 140, 141, které jsou také vybaveny odporovou regulací. Vzhledem k tomu, že oživení a odstavení lokomotivy, jakož i řídicí pult se v podstatě shodují s řadou 163 ČD, nebudu zde všechno opět vypisovat a zaměřím se na samotné řízení odporňkové lokomotivy.



Lokomotiva se řídí dvěma pákami - směrovým kontrolérem (levá páka) a řídicím kontrolérem (pravá páka).

Polohy směrového kontroléru (směrem ke strojvedoucímu)
Sh, P, 0, Z - všechny polohy aretované

Polohy jízdního kontroléru (směrem ke strojvedoucímu)

+, +1, J, -1, 0, B-, B, B+ - aretované polohy jsou J, 0, B

ŘÍZENÍ LOKOMOTIVY V REŽIMU JÍZDA

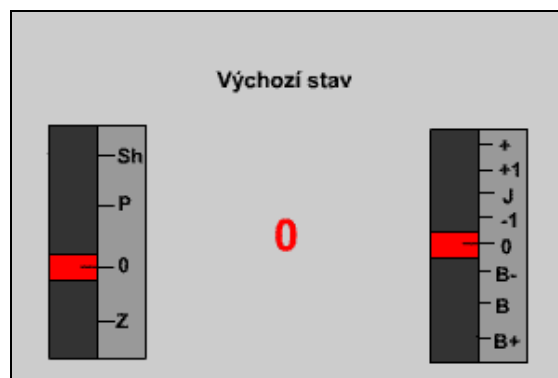
Pokud chceme lokomotivu uvést do pohybu (samozřejmě po oživení stroje, zvednutí sběrače a provedení zkoušky brzdy a prohlídky stroje), zařadíme směrovým kontrolérem (levá páka na

řídícím pultu) směr jízdy vpřed, tj. přepneme páku z polohy **0** do polohy **P**. Jízdní kontrolér poté přesuneme z počáteční polohy **0** až do polohy **J**, čímž lokomotivě sdělíme, že se pojedje v režimu Jízda (jinak to při rozjezdu ani nejde). Poté jízdní páku přepneme do polohy **+1**, čímž dojde k zařazení 1. jízdního stupně na sériovém zapojení, vyřadí se první část rozjezdového odporníku, trakčním obvodem začne procházet proud a lokomotiva se dá do pohybu. Protože poloha **+1** je nearetovaná, páka se automaticky vrátí do polohy **J**. Tento úkon (přepínání páky do polohy **+1**) provádíme až do 27. jízdního stupně, což je hospodárny stupeň (na každém motoru je napětí 3 000/4 V). Nyní přesuneme směrový kontrolér z polohy **P** do polohy **Sh**, čímž dáme lokomotivě najevo, že se jde na šunt. Nyní můžeme jízdní pákou řadit šuntovací stupně (28.-32. stupeň). Poté, co je kontrolér na 32. stupni (tedy stupni s nejnižším buzením trakčních motorů řazených do série), přesuneme směrový kontrolér z polohy **Sh** zpět do polohy **P**. Přesunem jízdní páky do polohy **+1** se zařadí 33. stupeň a zahájí se přechod ze série na sérioparalel. Zařazením 34. stupně je přechod dokončen. Nyní můžeme až do 51. stupně řadit vyšší stupně běžným způsobem (jízdní páka do polohy **+1**). 51. stupeň je hospodárny stupeň na sérioparalelním zapojení trakčních motorů, tzn. že rozjezdový odporník je zcela vyřazen. Pro další zvýšení rychlosti přesuneme směrovou páku z polohy **P** do **Sh** a jízdní páku opět přepínáme do polohy **+1**. Tím zařazujeme další stupně (52.-56. stupeň), které postupně zeslabují buzení elektromotorů. Při zařazeném 56. jízdním stupni je buzení motorů maximálně zeslabeno a lokomotiva jede nejvyšší možnou rychlostí. Chceme-li snížit rychlost, můžeme řadit nižší jízdní stupně přepínáním páky z polohy **J** do polohy **-1**, čímž se zařadí nižší jízdní stupeň. Pokud lokomotiva jede ve výběhu a po jeho ukončení se potřebujeme dostat rychle na stupně, použijeme polohu **+** na jízdním kontroléru. Kontrolér pak samočinně krokuje nahoru.

ŘÍZENÍ LOKOMOTIVY V REŽIMU BRZDA

Lokomotivy řad 150 a 151 jsou vybaveny výkonnou elektrodynamickou odporovou brzdou (EDB), ovládanou rovněž jízdním (řídícím) kontrolérem. Pokud stroj jede v režimu Jízda, musíme pro zahájení elektrodynamického brždění nejprve z krokůvat ze stupňů. To provedeme přesunutím jízdní páky z polohy **J** do polohy **0**. Kontrolér zkrokuje na **0**, a potom již můžeme jízdní páku přestavit do **B**. Tím dojde k zapojení brzdného schématu. Nyní jízdní páku přesuneme z polohy **B** do polohy **B+**, čímž navolíme požadovanou brzdnu sílu. Poloha **B+** není aretovaná, takže páka se vrátí zpět do polohy **B**. Navolením brzdné síly regulujeme tlak v převodníku, který mění tlak vzduchu na elektrický signál, který je přiváděn do regulátoru elektrodynamické brzdy. Chceme-li snížit brzdnu sílu, posuneme jízdní páku z polohy **B** do polohy **B-** a upravíme brzdnu sílu. Ani tato poloha není aretovaná, páka se tedy vrací zpět do polohy **B**. Chceme-li ukončit brždění, přejdeme zpět do polohy **J** na jízdní páce. Zařazen je nultý stupeň, takže opět najedeme na požadovaný jízdní stupeň a pokračujeme v jízdě.

Poznámka: Při brždění pneumatickou brzdou je elektrodynamická brzda uváděna do činnosti samočinně. [x]



Připravuje se: Moskevské metro

Vince Black

Na stránce <http://jvs.ru/bve-route/> se v roce 2003 objevily celkem slibné náhledy z projektu trati Moskevského metra:



Stránka, která je navíc celá v azbuce však nebyla od 9.6.2003 (což je asi 3 měsíce po spuštění stránek) vůbec aktualizována. Až teprve 10. května 2005 se na anglickém fóru objevil příspěvek s titulem **Moscow Metro in developing** (Moskevské metro ve výstavbě). Můžeme se v něm dočíst, že výstavba 3,5 km dlouhého úseku z trasy Kahovskaja je již téměř ze tří čtvrtin

hotova. Autor, kterým není nikdo jiný než **Evgeny Shatohin** z Ruska, na fóru vystupující pod přezdívkou JVS, je pravděpodobně velice znám tvůrcům tratí, neboť má „na svědomí“ soubor programků pro tvorbu do BVE, pod názvem **Easy Tools** (psali jsme v minulém čísle). Ve svém příspěvku na fóru uveřejnil neméně zajímavé náhledy:



Doufejme tedy že se „svět BVE“ brzy rozšíří o další zemi a kvalitní trať. [x]

Ilegální downloady podruhé

Vince Black

V prvním čísle našeho časopisu jsem se v rubrice „Pod lupou“ věnoval problematice ilegálních downloadů a případu kolem „ukradených“ vlaků, mj. Pendolina a Acely. Jelikož se i v tomto čísle zmiňuji o jedné takové stránce a v Gyzmově článku se můžete dočíst o jistých pokusech přivlastnit si některé objekty z jiných tratí, pokusím se vysvětlit co nám tvůrcům, na té pro někoho zdánlivě maličkosti vadí.

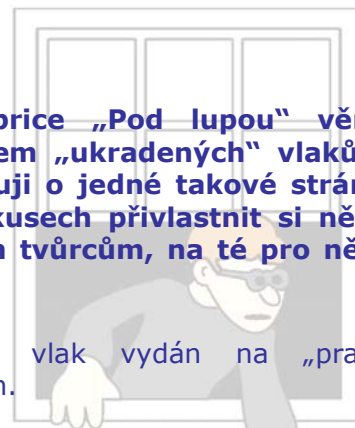
Podívejme se na příklad: jak už píše v článku „Pod lupou: sliby-chyby ...“, existuje člověk s přezdívkou Mexx, který vytvořil jakési ideální české stránky pro začátečníky (<http://www.bvesimulator.wz.cz/>), kde lze najít instalační program BVE, českou mutaci, několik vlaků a tratí z celého světa, přičemž instalace tratí jsou vytvořeny tak, aby se s příslušnými soubory tratě nainstalovaly také potřebné vlaky.

Má to ovšem několik háčků – tvůrce BVE, Japonec jménem Mackoy zakázal jakýkoliv download jeho programu odjinud než z jeho stránek a pochybuji že by autoři vlaků nebo tratí dali Mexxovi svolení k umístění na jejich stránky. S českým překladem je to obdobné. Možná se vám zdá že jde o banalitu, BVE je přece zadarmo, tratě a vlaky taky, tak proč ten humbuk, řeknete si.

Podívejte se na to ale z druhé strany, ze strany tvůrce – vytvoříte dejme tomu vlastní vlak, dalo vám to nějakou tu práci a spolklo to několik hodin vašeho volného času. Těšíte se na to, jak vám to uživatelé pochválí, ale najednou zjistíte, že spousta lidí už má vlak stažený z jiné stránky. V lepším případě si jej nepřivlastní, ale pouze umístí na své stránky k downloadu. I tak už ovšem přicházíte o „svůj díl slávy“, neboť většina uživatelů si vlak automaticky spojí se stránkami na kterých je umístěn a pak poplácává po zádech ne vás, ale webmastera oné stránky.

V tom horším případě – a to byl právě zmíněný případ Pendolina nebo Acela – „webmasteri-lapkové“ něco málo pozmění a automaticky se již pasují na tvůrce. Dokonce jsou ještě tak drzí, že změní i datum vydání na svých stránkách a to dokonce i o týden dříve

než byl vlak vydán na „pravých“ stránkách.



Podle mé zkušenosti za těmito problémy stojí spíše kluci mladší patnácti let, jejich povědomí o tom co mohou a co ne je velmi chabé, např. dotyčný „chameleón“, o kterém píše Gyzma ve svém úvodním článku v jednom mailu napsal: „ještě fotka ze které to je delane a byla porizena na www.metroweb.cz ale pokud ji upravím tak už to je můj copyright takže nebudou problémy s autorskými právy ...“

V těchto případech ale mohou nastat dvě možnosti:

- 1) někdo se bude chlubit „cizím peřím“, tedy Vašimi vlaky
- 2) předělaný vlak bude dost nekvalitní, a uživatel, který si jej stáhne může dokonce i smazat nebo „rozházet“ některá data. Takováto nepřijemná věc pak bude spojována s vaším vlakem, což vás jistě nepotěší, zvlášť když se o tom zmíní v některé diskuzi (v tomto případě je ještě horší když tam nechají vaše jméno)

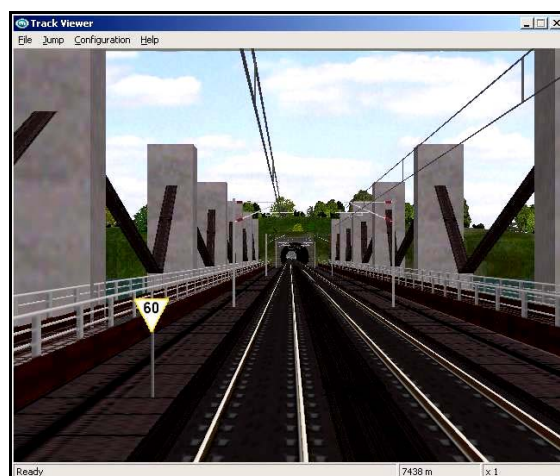
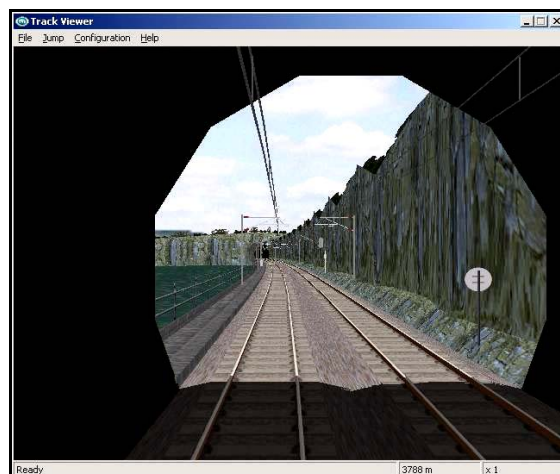
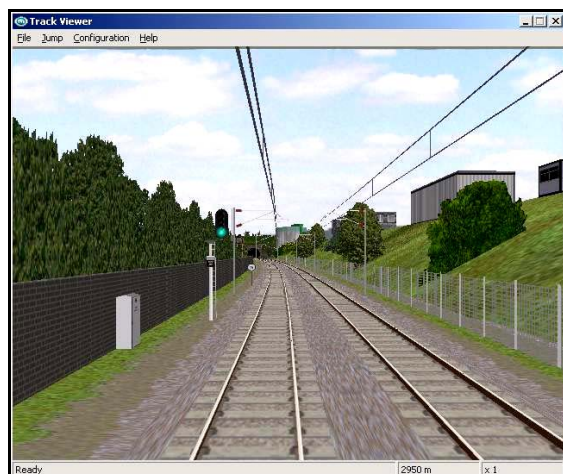
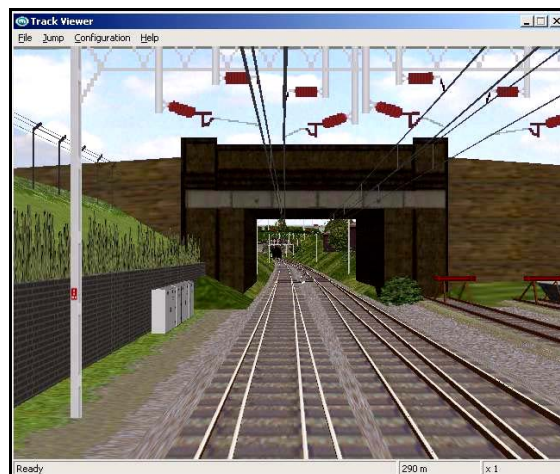
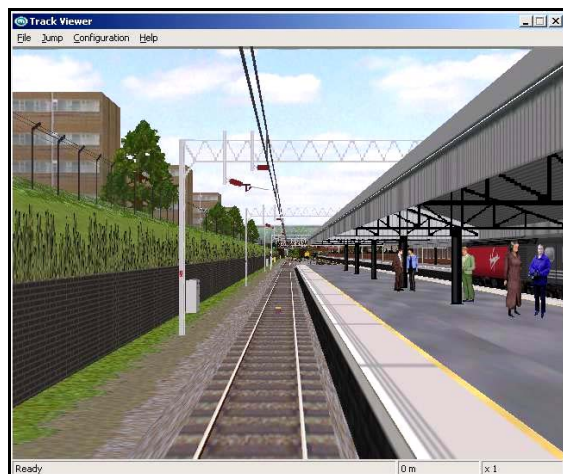
Pak je tu další aspekt – některé stránky si podmiňují bezplatný webhosting jistou atraktivitou stránek, která se může odvíjet také např. z počtu návštěv za měsíc. Je pak dost těžké nalákat návštěvníky na váš nový „výtvar“ a zvýšit si tak návštěvnost, když si polovina lidí stejný vlak stáhla odjinud. A to nemluvím o stránkách, které žijí z reklamních bannerů, tam je jistá návštěvnost přímo nutná.

Výše popsaných případů zatím nebylo mnoho, ale díky snadné dostupnosti na internetu si každý z tvůrců přeje, aby jich i v budoucnu bylo co nejméně. [x]

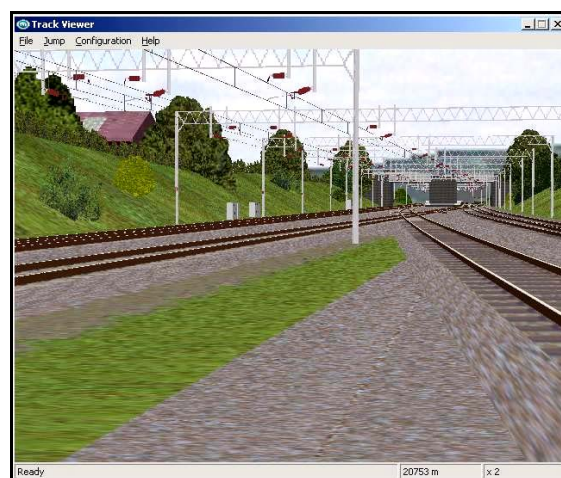
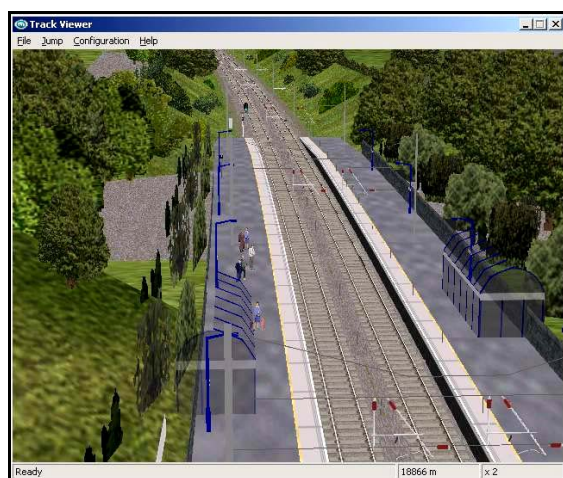
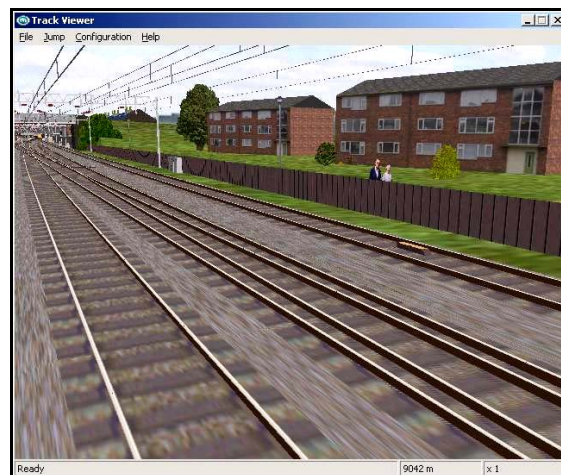
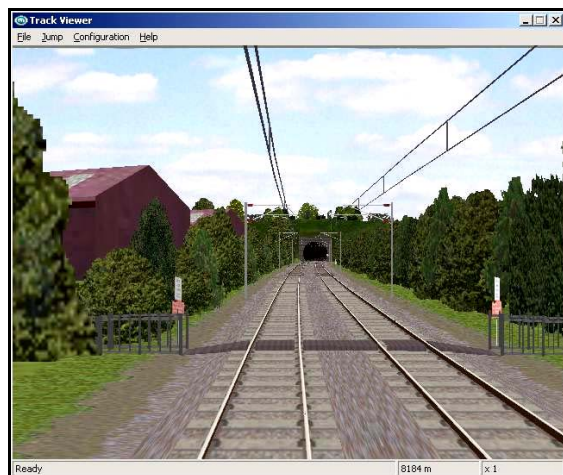
Putujeme obrazem: **Maybank**

Vince Black

Obrazem vám tentokrát představíme velice zdařilou fiktivní trať ve Velké Británii, která existuje pro obě verze BVE (2.x, ze které naše obrázky pocházejí a 4.x).



Putujeme obrazem: **Maybank**



Putujeme obrazem: **Maybank**

