

Svět BVE

Ročník 1

číslo 7

Říjen 2005

Alfred Barten

Psaní je velkou částí mého života (rozhovor s vydavatelem časopisu Virtual Railroader)

„Určitě ano, určitě ne“

tentokrát o vlacích

Taipei Metro Blue Line

Příjemná novinka z Tajwanu

Helikoptéra, letadlo, balón

Co všechno lze v BVE „řídít“

Časopis pro příznivce vlakového simulátoru BVE

Obsah:

článek	
Problémy s ats.dll	3
rozhovor	
Alfred Barten	4
představujeme	
ČD 451	8
recenze tratě	
Taipei Metro Blue Line	10
pod lupou	
Které vlaky (ne)stojí za projetí	11
surfujeme po internetu	
Stránka italských fanoušků, Stránka tratě Birmingham	16
pro vás	
Naše tipy pro BVE	18
Nejčastější dotazy	21
připravuje se	
Watford-Rugby	23
zajímavost	
Tvorba huby.buby do BVE	25
Co vše se dá v BVE „řídit“	27
galerie	
Straßenbahn I.3	28

Motto:

**Podzim se už blíží,
nám se ale oči neklíží.
Na podzimní chmury znám lék,
s depkami jsem díky BVE sek'!**

Příští číslo vyjde **1.11.2005**



Slovo úvodem

Vážení čtenáři,

Podzim se blíží, ale to v žádném případě není důvod ke chmurám nebo depresím. Myslím si, že každé roční období má svůj půvab a pokud jen trochu člověk chce, dokáže si najít i v těch všedních a na první pohled nudných dnech trochu zábavy.

My co máme rádi BVE, o tom víme své. V aktuálním čísle se dočtete něco o tom jak by v budoucnu mohly vypadat tratě s použitím 3D objektů. Musím uznat, že je na co se těšit. Určitě byste neměli vynechat rozhovor s Alfredem Bartenem, zakladatelem, tvůrcem a šéfredaktorem v jedné osobě. Díky jemu vychází totiž časopis Virtual Railroader, který byl, jak už jsem se zmínil, inspirací i pro tento časopis.

Pokud dáváte přednost raději spíše tomu, co se BVE bezprostředně týká, určitě vás zaujme článek o problémech s knihovnamí dll, samozřejmě v čísle nechybí recenze, představení dalšího vlaku pro BVE a mnohem, mnohem více

Příjemné počtení!

Vince Black

Tiráž



Na titulní straně:
Birmingham (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 3.10.2005

Článek: Problémy s ats.dll

Gyzma

Jistě každý z Vás zaznamenal změnu ovládání a vlastností vlaku ve verzi BVE 4 oproti verzi předchozí a zjistil, že současná celobrazovková verze BVE 4 skýtá mnohem více možností, které jsou na druhou stranu provázeny zvýšeným počtem problémů. O co vlastně jde?

BVE 4 přichází s novinkou možnosti tvorby vlastního plug-inu ve formě programové knihovny dll. S tím se rozšiřují i možnosti celého simulátoru a šance přiblížit určitý stroj co nejvíce realitě. O to se také všichni tvůrci snaží, ale nemyslete si, že je to nějak jednoduché. Poprvé tu v BVE máme požadavek na znalost programování. V našem případě jde o **Visual C++**, se kterým je spjata funkčnost zabezpečovacího systému, animace ovládacích prvků a jejich funkce, přehrávání zvuků, návěstidla a spousta dalšího. Jako první se svou vlastní knihovnou dll se objevil **Oskari Saarekas**. Ten vytvořil plug-in **OS_Ats1.dll** s možností externího konfiguračního souboru. A jaké má tento soubor výhody? Tvůrce tu má velké množství možností. Určit si lze o jakou trakci půjde. Zda o elektrickou, motorovou nebo parní. Zabezpečovací systémy jsou pouze britské a to AWS a TPWS (o těch se dočtete v předchozích číslech v článku Vince Blacka). Nastavit jde tlačítko bdělosti, hlídání povolené rychlosti, animace veškerých prvků ovládacího panelu, kde mezi ty speciální patří animace reverseru, rychlostní páky, brzd, ampérmetr, teplota, animace stěračů, vypínání, zapínání a přerušení proudu v izolovaném úseku a efekt deště dopadajícího na sklo kabiny. S postupem času se objevil další plug-in **ukmu.dll** určený pro motorové a elektrické jednotky britských drah. Opět je zde možnost externího konfiguračního souboru a tak nastavitelnost různých parametrů je plně na tvůrci. Autorem tohoto plug-inu je Simon **Gathercole**. Nejznámější a nejpovedenější vlaky co tento plug-in používají jsou cl 158, cl 37 a cl 323. Zajímavostí je ovládání

některých funkcí. U motorových lokomotiv tu máme možnost nastartování a vypnutí motoru. Ne vždy motor ihned naběhne a tak tuto vymoženost považuji za dost reálnou. U elektrických lokomotiv pro změnu máme zdvižení sběrače, bez kterého těžko odjedete. Tohle všechno co bylo u těchto dvou nejznámějších plug-inů řečeno, je spojeno opět s několika problémy. Problémem číslo 1 je kompatibilita lokomotiv s jinými tratěmi, než na které byli určeny. Tady je vidět, že programování plug-inu souvisí i se znalostmi stavby tratě. Takže se Vám může jednoduše stát, že britská nebo německá lokomotiva, na japonské trati nepojede. Příčinou je tedy plug-in spjatý s nastavením tratě. Problém číslo 2 je funkčnost na jednotlivých počítačích. Ne, že by plug-in nefungoval, ale při jakékoliv situaci kdy zapnete nějakou z rozšířených funkcí o kterých jsme si povídali, je váš reverser vyhozen na neutrál, rychlostní páka též a začne reagovat zabezpečovací systém. Při troše štěstí se Vám podaří páku reverseru rychle zařadit a pokračovat v jízdě. V tom horším zastavíte a možná se už nerozjedete. Tato situace nastává např. při těchto situacích: spuštění a vypnutí stěračů, potvrzení tlačítka bdělosti a potvrzení zabezpečovacího systému. Je to opravdu nepříjemné a krom toho pokud Vás tento problém potká, není ani možné jiným způsobem zařadit neutrál. Zatím se nám s Vincem Blackem a dalšími, nepodařilo zjistit příčinu tohoto problému. Budeme tedy rádi, když se s námi podělíte o své poznatky a případně sdělíte i jiné problémy, které Vás potkaly s použitím těchto plug-inů.

[x]

Rozhovor: Alfred Barten

Vince Black

V minulém čísle jsme se zmínili o stránce „BVE Works in progres“, která bývala jakýmsi základem pro nováčky v BVE a o časopise Virtual Railroader, který se stal inspirací právě pro tento časopis. Za obojím stojí člověk jménem Alfred Barten, s nímž vám přinášíme rozhovor.

Kdy jste se poprvé rozhodl vydávat vlastní časopis?

Začal jsem s tím v prosinci 2003. Předtím jsem více než rok pomáhal Brianu Eckhardovi s jeho časopisem **Train Simulation Craftsman**, což byl multimediální časopis distribuován čtvrtletně na CD, na základě ročního předplatného. Byl jsem Brianovým šéfredaktorem a během té doby jsem zjistil, jak moc si tuhle roli užívám. Předtím jsem si totiž myslel že bych mohl maximálně jen psát.

Brian začal mít s časopisem těžkosti, protože měl problémy doma. Nakonec jsem se rozhodl jeho časopis opustit. Ale psát články se mi líbilo – jak nakonec můžete vidět z mé další webové stránky **alfredbarten.com**. Když jsem dostal inspiraci, začal jsem psát a posílat to dál. Několik lidí, které také mrzel konec Brianova časopisu, mi dodávalo kuráž, abych se pokusil o vlastní časopis. A tak vznikl **Virtual Model Railway Journal** (VMRJ; Časopis modelové železnice).

V počátcích VMRJ jsem zjistil že nedokážu psát o všech simulátorech najednou. Doufal jsem také ve spolupráci se společností Auran (*výrobce Tranzu, pozn.red.*), takže jsem se zaměřil na **Trainz**, který jsem znal nejlíp. Auran však nechtěl být spojován se slovem „model“, a tak jsem časopis přejmenoval na **Virtual Railroader** (VR; Virtuální železničář), což je nakonec lepší, protože koneckonců nevíme co nám budoucnost přinese.

Kolik máte spolupracovníků? Můžete nám je ve stručnosti představit?

Mám čtyři členy redakčního kruhu – jsou to Rich Blake, John D'Angelo, Scott

Monsma a Brian Eckard. Jejich povinností coby redaktorů je

respektovat vše co dělám. Nevyžadují po nich aby psali články, ačkoliv na to každý z nich má, možná mnohem více než jiní.

John toho napsal nejvíc. Je to bývalý vedoucí pracovník televize z New Yorku, nyní v důchodu a psaní miluje. Má také velký smysl pro obsah článků. Nyní je mým zástupcem šéfredaktora. Sám také vytvořil několik tratí pro **Trainz**.

Rich je Starší lodmistr v americkém námořnictvu (US NAVY). Má rád lesní železnice a úzkokolejky. Je také expert na 3D modelování v **Gmaxu**, takže vytvořil spoustu výborných lokomotiv, vagónů a tratí.

Scott je internetový designér a manažer v biotechnologické společnosti. On je první za kým jdu s dotazem ohledně tvorby internetových stránek. Má rád železniční muzea, cestování vlakem a také **Trainz**.

Brian píše manuály do elektronických médií. Rád modeluje budovy a je sběhlý v různých simulátorech, nejen v **Trainzu**.

Jste všichni v jednom městě, vídáte se nebo jste jen v mailovém kontaktu?

Nikdy jsme se nepotkali. John je ve státě New York, já v Massachusetts, Scott je z Wisconsinu, Rich a Brian žijí ve státě



Washington. Je to opravdu jen virtuální organizace.

Jakým způsobem tedy spolu komunikujete?

S Johnem jsem v kontaktu téměř denně. Ostatní kontaktuji pouze když mám nějakou otázku nebo nápad a chci vědět co si o tom myslí. Také všem rozesílám zprávu s termíny co mají do kdy udělat. Část této zprávy tvoří tabulka v Excelu, kde je osnova článků pro aktuální a budoucí číslo a stav tvorby.

Kolik času příprava nového čísla zabere?

To se dá opravdu těžko říci. Nějaký čas s tím strávím, ale píši o všem možném, co dělám nebo o čem přemýšlím, a tak je těžké konkrétně rozhodnout co je pak pro časopis a co ne.

Nebojíte se někdy že budete mít nedostatek materiálu pro další číslo?

Občas jsem měl takový nejistý pocit, ale nemyslím, že by to byl problém, protože píši o tom, co dělám. Pokud budu dělat pořád, bude i dost materiálu. Je to velká pomoc mít někoho jako John, kdo je ochotný přispívat několika články měsíčně. Bez něj by byl časopis mnohem menší. Ale uvítal bych mnohem více příspěvků od čtenářů. Ušetřilo by mi to spoustu času a mohl bych se zajímat i o jiné věci.

Takže si tedy sebe jako novináře umíte představit?

Od roku 1980 jsem psal manuály, takže psaní je velkou částí mého života. Napsal jsem také řadu článků pro komerční časopisy. Rozdíl u VR vidím v tom, že mohu psát o čem chci, kdy chci. Sice mě za to nikdo neplatí, ale nemusím se bát že bych někoho zklamal nebo se na mě někdo zlobil. Jinak řečeno, dělám to z lásky k tomu co dělám. Není to práce, ale koníček.

Nepíšete vůbec o Microsoft Train Simulatoru (MTS). Je to tím že na to není dost lidí nebo prostě nechcete?

Zpočátku jsme s **MTS** počítali také, ale nedostalo se nám žádné odezvy z **MTS** komunity. Navíc jsem **MTS** nezkoušel více než rok a nemyslím si, že bych dokázal zvládnout **MTS** i **Trainz** najednou. Také díky tomu, že se Auran vyjádřil ve smyslu, že by koupili několik našich článků pro svůj web, bylo snadné rozhodnout dále se **MTS** nezabývat. Dodnes se ke mně nedonesl žádný zájem ze strany komunity **MTS**, nicméně kdyby články o **MTS** někdo psal, zahrnul bych je do časopisu. Mám naplánován rozhovor s Timem Courtem, který pracuje na vývoji **TrainMaster Train Simulator**, takže možná to nám otevře cestu i k té **MTS** komunitě.

Vytváříte časopis rovnou v nějaké aplikaci pro tvorbu PDF formátu nebo články píšete nejprve dejme tomu ve Wordu a posléze je převádíte do PDF? Pokud to není „šéfovo tajemství“ ...

Vše vytvářím v MS Wordu a pak to převádím do PDF. Je to otázka několika vteřin. Je to mnohem snadnější a zabere to méně času, než formátovat vše v HTML formátu. Někteří lidé nemají PDF formát rádi, ale má tu výhodu že umožňuje kvalitní tisk a vyhledávání slov.

V některých skutečných redakcích často nastává problém stihnout dopsat a zařadit všechny články do termínu uzávěrky, stává se vám to také?

Termín se někdy může posunout opravdu až do poslední minuty. V zářijovém čísle je článek od Marka Goodspeeda, který s ním přišel pár dní předtím, než jsem začal sestavovat číslo. Bylo to nečekané, ale v pohodě nakonec nahradil článek, který jsem očekával a který jsem naopak neobdržel. Původně jsem měl místo toho připraven jiný článek, který by ten chybějící mohl nahradit, ale takto mi zbyl do říjnového čísla. Mám také v zásobě

pár nápadů, které bych mohl v případě potřeby poskládat do krátkého článku.

Všiml jsem si ve vašem časopise že také tvoříte svou vlastní trať v BVE (Carlisle-Sunderland) ... Je to vaše první trať?

Pro **BVE** jsem vytvářel trať **New York Third Avenue Elevated** a vytvořil jsem také několik modulů pro **Trainz**. Co se týče **BVE**, tak jsem ještě také vytvořil tramvajovou trať **Shelburne Falls & Colrain**, která vede blízko místa kde v současnosti bydlím. Můžete si projet trať celou, ale spoustu krajiny ještě zbývá dodělat. Bohužel se mi na to nedostává času.

Tvořil jste také nějaké vlaky?

Neměl jsem nikdy představu jak se to dělá. Dobře, pro **Rail3D** jsem vytvořil pár tramvají, ale to je všechno.

A neděláte případně nějaké vlastní kolejiště v TRS2004?

Nikdy jsem nevytvářel žádné objekty pro **Trainz**. Když jsem se rozhodl věnovat se plně časopisu, uvědomil jsem si, že se budu muset spoustu věcí naučit, třeba modelování v Gmaxu. Ale na vše je tak málo času. Myslím si ovšem že časem uvidíte jak stále více a více lidí pracuje společně v týmu, protože je těžké se všechno naučit, navíc někdo raději tvoří to, druhý zase ono.

Souhlasíte s názorem že žádný simulátor není perfektní a že by bylo nejlepší spojit např. všechny tři známé simulátory, tedy MTS, BVE a Trainz?

Souhlasím s tím, že žádný simulátor není perfektní. Ale nemyslím si že by bylo praktické spojit je všechny do jednoho. Např. některé z nich jsou dobré jako simulátory dispečinku (např. **Train Dispatcher**), jiné zase coby simulátory dopravní sítě (třeba **Bahn**, **Rail3D**) a jiné zase jako simulace dopravní společnosti (**Railroad Tycoon**,

Locomotion). Jistě by šla vylepšit fyzika **MTS** nebo **Trainzu**, ale grafika těchto dvou simulátorů by šla dost těžko napasovat do **BVE**, protože je to velice náročné na systém. Nebo – grafika **Rail3D** se může zdát primitivní v porovnání s **Trainzem**, ale u simulátoru dopravní sítě – jak moc detailní grafiku byste chtěl? A samozřejmě strategické hry by s grafikou v reálném měřítku moc nefungovaly. Ale kdo ví, možná čím budou počítače výkonnější, dočkáme se nějakého pospojování. Myslím si že je to podobné jako s optikou u fotoaparátů. Hodně z nás používá zoom, protože je stále lepší. Ale fotografie bez zoomu je stále pořád ta nejostřejší, nezkreslená, barevně věrná, atd.

Před časem jsem navštívil Vaši stránku „BVE Works“ ... Bývala dobrým průvodcem pro začátečníky, ale zdá se mi že nyní tam mnoho informací o BVE 4.x není. Plánujete nějakou aktualizaci? Já vím že někdy je těžké věnovat se časopisu i webovým stránkám ...

Nejraději bych tu stránku zrušil, ale má větší návštěvnost než VR. Rád bych měl na aktualizaci více času, ale v nejbližší době to nespíš nebude. Ve skutečnosti jsem pro tyhle stránky začal nedávno vytvářet novou sekci. Měla by být o hrách, které jsme hráli jako děti – kostky, baseball, atd. Ale ve skutečnosti nemám čas ani na to.

Mimochodem, co si myslíte o BVE 4.x? Hodně lidí s ní má problémy, myslíte si že by se tahle verze měla ještě vylepšit nebo jste spokojený?

O **BVE 4.x** mám smíšené pocity. Líbí se mi ta vylepšená grafika, ale mám problémy se zvukem. Nedávno jsem si koupil novou zvukovou kartu, ale ještě jsem neměl čas ji nainstalovat. Koupil jsem si také laptop abych mohl dělat prezentace ve zdejším železničním muzeu. Má extrémně širokou obrazovku, která se dobře hodí pro **Trainz**. Bohužel v **BVE** neexistuje žádný způsob jak upravit aspekty obrazu, takže obraz je zkreslený. **BVE 2.x** je zase pro mé

vysoké rozlišení příliš malé, celé okno **BVE 2.x** je malé. Ale MĀM rád **BVE 2.x** pro ty informace, které jsou na obrazovce zobrazeny. Alespoň vím kde jsem a co dělám. Byl bych úplně spokojený, kdyby Mackoy (*autor BVE, pozn.red.*) zachoval formát **BVE 2.x** a pouze ho dal do většího rozlišení. Bez smilek se sice obejdu, ale jsou roztomilí.

A na závěr – můžete nám prozradit něco o sobě? Jste ženatý, máte rodinu ... ?

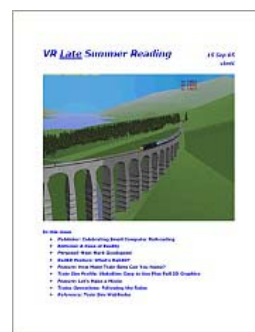
Jsem již 35 let ženatý. S mojí ženou Lindou děti nemáme. Žijeme na venkově v Massachusetts, ale oba jsme vyrůstali poblíž velkých měst nebo v nich. Od 1. července jsem v důchodu. Od roku 1980 jsem se živil psaním manuálů. Ještě předtím jsem byl (a stále jsem) architektem. S manuály jsem začal ještě když jsem pracoval v architektonické firmě. Tehdy potřebovali manuál, který by poskytl detailní analýzu spotřeby energie při používání počítačového modelování. To mě donutilo naučit se něco o počítačích (tehdy Apple 2 a TRS).

O vlaky jsem se zajímal už od mládí. Modeloval jsem tramvaje v měřítkách S, O, HO a N (to je tak měřítko na konferenční stolek).

S vlakovými simulátory jsem začal když Microsoft vydal jejich simulátor (*MTS, pozn.red.*) na jaře roku 2001. **BVE** jsem objevil hned na to a strávil s ním nějakých 8 či 9 měsíců. Poté jsem se zaměřil na **Rail3D**, **MTS** a nakonec **Trainz**. Mnohem později jsem se začal zajímat o strategie, které mě baví dodnes. Vlakové simulátory jsou velká věc. Stále se učím.

Děkuji za rozhovor.

[x]



Alfred Barten s mladými fandy železnice v muzeu tramvají v Shelburne Falls (USA)

Představujeme: »Pantograf« pro BVE

huba.buba

Kdo by neznal staré dobré „Pantáky“ (řada 451 nebo 452). Každý, kdo např. dojíždí z okolí Prahy do hlavního města za prací vlakem, se s nimi určitě svezl nebo je někde na trati potkal. Pro někoho půvabné, nostalgické, staré stroje, pro jiné (zejména pro ty, co jsou nuceni jimi cestovat) zastaralé, často přeplněné a špinavé. Ať tak či onak, k naší železnici rozhodně patří a své místo má tento model i v BVE.



Historie

Prototypy byly vyrobeny podniky Vagónka Tatra Studénka a MEZ Vsetín (elektrická část) v roce 1959 a byly označeny jako EM 475.0. Sériová výroba mírně pozměněných jednotek s novým označením EM 475.1 (451) započala o pět let později, tj. roku 1964, a pokračovala v pěti sériích až do roku 1968. Plánovaná životnost jednotek byla 15 let, tj. do let 1979-83, v závislosti na roku výroby. Pokrokové řešení, spolehlivost a dobrý stav ale umožnily ponechání v provozním stavu až do dneška. Z důvodu zpožděného vývoje nových elektrických jednotek řady EM 488.0 (460) byla v letech 1972-73 jako nouzové řešení obnovena výroba

jednotek řady EM 475.1 (451). Řadové označení této nové série bylo EM 475.2 (452). Od roku 1997 jsou jednotky řady 451 postupně nahrazovány moderními elektrickými jednotkami řady 471 s asynchronními trakčními motory.

Současnost

Jednotky řady 451 a 452 se používají v příměstské osobní dopravě v pražském okolí (Praha-Benešov, Praha-Beroun, Praha-Roudnice nad Labem), tři vozové soupravy ve složení 451+051+451 je možno spatřit i v okolí Olomouce. Přestože jednotky přesluhují již více než 20 let, jsou to velmi spolehlivá vozidla, k čemuž přispívá i péče opravce, firmy Pars nova. Přesto jsou tyto soupravy již

v mnohých ohledech velmi zastaralé a pro cestující nepříliš pohodlné. Až budou staré jednotky řady 451 nahrazeny novou řadou 471, budou původní soupravy řady 451 přemístěny z Prahy do jiných působišť.

Přezdívk

Trvale a na celém území se používá přezdívk Pantograf (Panták).

Technické údaje

Výrobce	Vagónka Tatra Studénka, Mez Vsetín
Rok výroby	1964-1968
Délka soupravy (451+051+051+451)	95,3 m
Šířka	2,8 m
Hmotnost soupravy	182 t
Trvalá tažná síla	78 kN
Trvalý výkon	1320 kW
Maximální rychlost	100 km/h

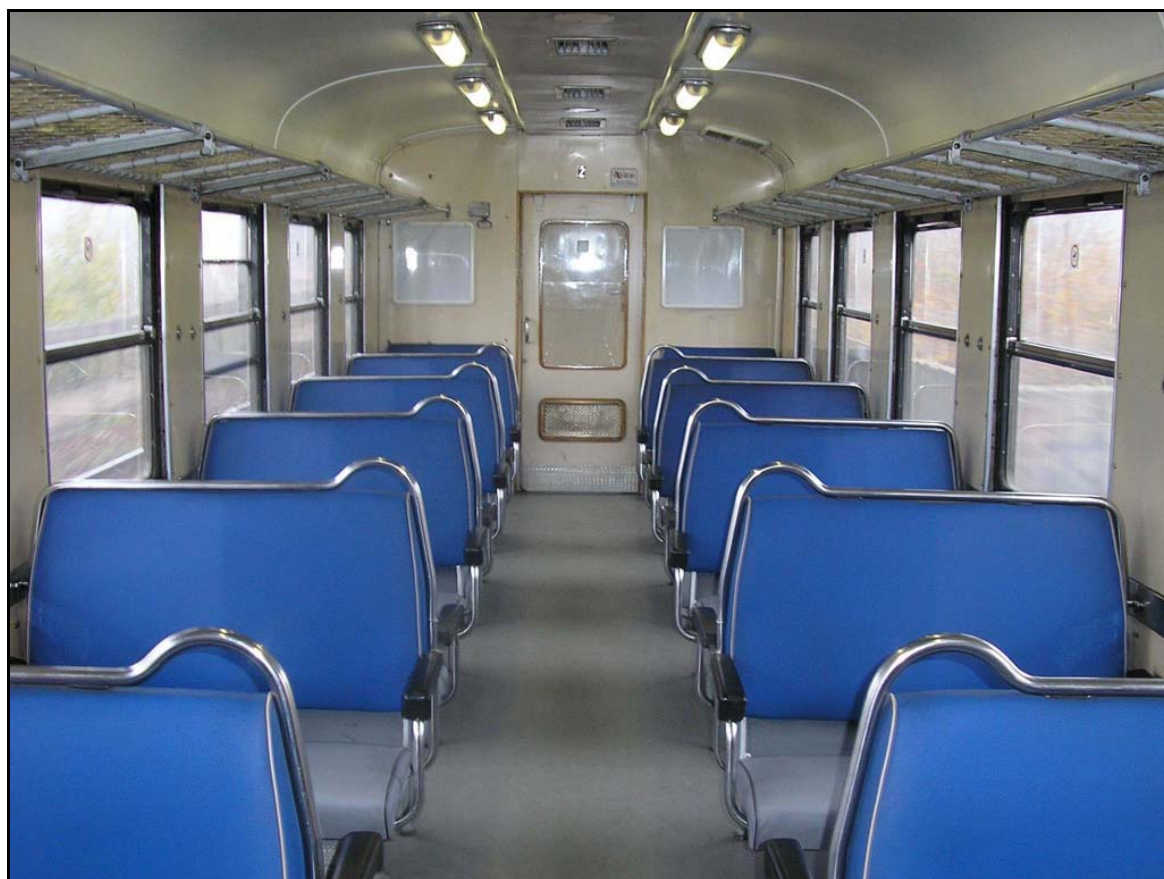
BVE

Pro simulátor má tato řada již druhou sadu zvuků, ovšem ani jedny nejsou originální, neboť ty se doposud nepodařilo sehnat.

Druhá sada zvuků je Pantografu velmi podobná, ovšem pochází z jistého vlaku metra v Londýně (1. sada pocházela z Japonské jednotky). Kabina byla vytvořena z fotografie náhodně nalezené na internetu, ale musela být ještě upravena. V současnosti se uvažuje o pořízení lepší fotografie a o vytvoření verze pro BVE 4.x



[x]



Recenze tratě: Taipei Metro Blue Line

Vince Black



Trasu lze projet se dvěma vlaky (TRT C321 a TRT C341, obě kabiny jsou ovšem stejné) a to oběma směry, což je velmi příjemný fakt, neboť mnoho tratí (s výjimkou těch postavených pomocí Route Builderu) toto neumožňuje. Můžete si tak vyzkoušet jaké to je, dojet na konečnou stanici a po chvíli jet zase zpět, jako ve skutečnosti.

Některé úseky trasy mohou připomínat naše metro, konkrétně na výjezd z konečných stanic navazuje křížení kolejí velmi podobné tomu na trase C Pražského metra za stanicí Florenc směrem k Hlavnímu nádraží. Tunely jsou velmi pěkně zpracované a já se během jízdy neubráníl postesknutí nad tím, že se takto nemůžeme projet nějakou trasou „našeho metra“.

Nástupiště jsou, jak vidíte i z našeho obrázku, velmi povedená, nechybí eskalátory, stánky s novinami (skrz skla

je skutečně vidět), výtah, orientační cedule, lavičky či reklamy.

Jediné, co jsem na této lince postrádal, jsou lidé na nástupišti, které by už tak velmi realistické trase dali ještě větší opravdovost.

[x]



Tratř najdete na:

http://www.geocities.jp/bvetrt_route/trt.htm

Pod lupou: Vlaky, se kterými byste se určitě měli projet a vlaky, kterým se raději vyhněte.

Vince Black

V minulém čísle jsme chtěli „oddělit zrna od plev“ a zaměřili se na tratě, které bychom vám mohli s klidným svědomím doporučit, a tratě, jejichž projížďení je ztrátou času. Tentokrát se v podobném duchu zaměříme na vlaky. Nejdříve se podíváme na ty, které jsou vytvořeny pro verzi 2.x, a to v pořadí lepší – horší, posléze se poněkud stručněji podíváme i na verzi 4.x. I tentokrát se při tom budeme posouvat na pomyslné mapě světa. A stejně jako minule, musím připomenout, že tento článek není v žádném případě snahou zesměšňovat autory vlaků, o kterých budeme v článku konkrétně psát.



BVE 2.x – „top“ vlaků.

Jedním z nejpłodnějších autorů pro „dvojkovou“ verzi je Němec Martin Finken, jméno v našem časopise poměrně známé. I když v tomto případě není u „dvojkové“ verze přítomný čas na místě, neboť s nástupem verze 4.x ukončil autor pro verzi 2.x všechny práce (jeho produkty pro „dvojku“ od té doby již na internetu nejsou k dispozici) a plně se věnuje pouze „čtyřce“.



BR110

Co se týče kabin, byly povětšinou velmi fotorealistické (**BR103**, **BR110**, **BR141**), ovšem se zvuky to bylo již poměrně slabší, neboť většina z nich byla nevýrazná, a co je horší – i stejná. Ve své době jsem zkoušel několik jeho elektrických lokomotiv, ovšem když jsem zavřel oči, jel jsem pořád stejnou mašinou.

Další zemí, která na svět přivedla celkem slušné množství lokomotiv, je Itálie.

Pokud se podíváme

na některé kabiny, zjistíme, že původ z Microsoft Train Simulatoru (MTS) nezaprou. Jedním z nejpovedenějších vlaků je např. **Aln663**, který existuje i pro verzi 4.x, ale k tomu se dostaneme později.

Pokud zůstaneme ještě v Evropě, nejvíce vlaků většinou ve slušné kvalitě najdeme ve Velké Británii, spousta z nich má fotorealistickou kabinu, hodně je však také bohužel „kreslených“. Mezi ty lepší bychom mohli jmenovat **411cep**, **421cig**, **BR_class37**, **cl314**, **cl321**, pohledy cestujícího z **cl323**, **cl377**, **ECML_MK4DVTP** nebo **HST**. Existuje kolem 20 vlaků pro Londýnské metro, většina z nich je kombinací realistických částí panelu a dokreslování, z těch lepších bych zmínil **LT_C69_77**, **Lt1938**, **Lt1972_MkII** nebo ještě **Lt1996**.

Podívejme se do Ameriky. Úmyslně vynechám metro v New Yorku (NY), to bude bohužel patřit do jiné kapitoly tohoto článku. Pokud jde o lokomotivy, nenajdeme zde mnoho typů s „celoobrazovkovým“ panelem. Jednou z mála lokomotiv je **Dash8**, dále bych k ní přiřadil pěkně provedené **DSPP_2-6-0**, **EMDF7A** a **F40ph**. Oč horší či jednodušší jsou vlaky pro metro v NY, o to lepší jsou vlaky pro metra v jiných městech či pro fiktivní tratě – podívejte se na **ttc_t1** nebo na vlaky typu **Nvta** a dáte mi zapravdu.



EMDF7A

Nemůžeme ovšem zapomenout na domovskou zemi BVE – Japonsko. Japonci mají na kontě nejvíc tratí pro BVE a mají i pochopitelně slušnou zásobu vlaků. Ty se však na internetu velmi těžko hledají, navíc pro jeden typ existuje několik variant, lišících se např. dle toho na jaké trati jsou provozovány nebo dle počtu vagónů v soupravě. Za velmi pěkné vlaky lze (především po zvukové stránce) považovat ty z dílny „kame“, např. **kame_tobu8000**, **de10_kame**, **eidan8000** a spoustu dalších.

BVE 2x – „hrob“ vlaků.

Tentokrát to vezmu od Japonska zpět k nám do Evropy. Co se Japonců týče, s grafickým provedením je to u spousty vlaků bohužel horší – jak už jsem naznačil, hodně z nich je sice velmi reálných, co se fyzikálních vlastností a zvuků týče, ale původní „poloviční“ panely zde najdeme v hojné míře.



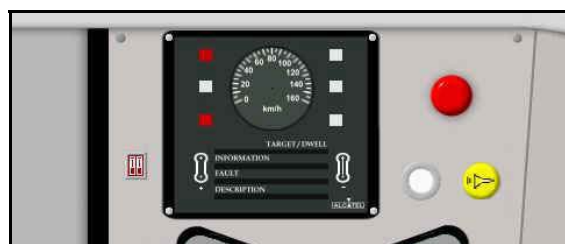
103k

Ještě horší je to v Hong-Kongu. Kreslené panely můžeme najít např. u mtr_p1 nebo u k_stock.



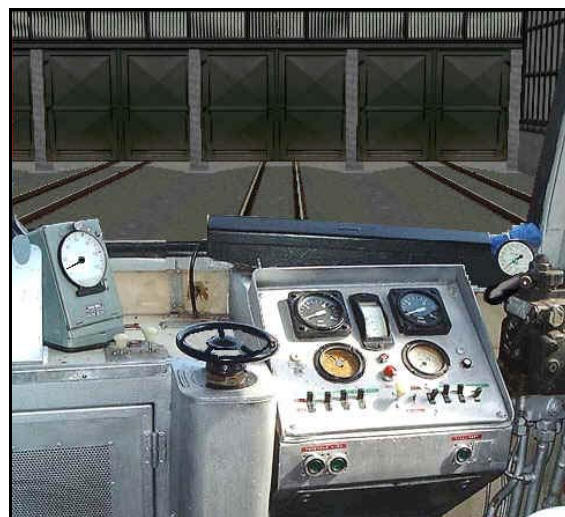
mtr_p1

Pokud vím, tak v Hong-Kongu také zatím buď verzi 4.x ještě nezpozorovali nebo zpozorovali a potají tvoří, aby nás něčím mohli překvapit.



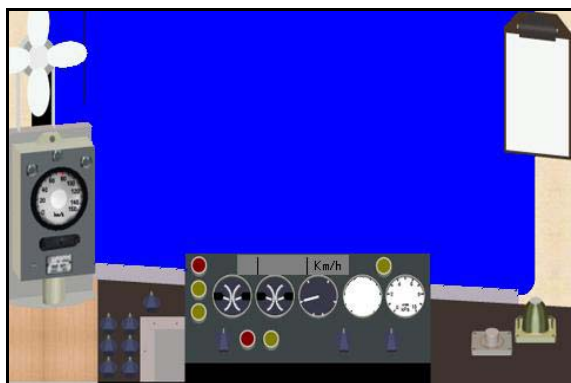
sp1900wr

Nyní zpět do Evropy. V poslední době se celkem „roztrhl pytel“ s vlaky z Maďarska. Kvalita panelů je ovšem velmi špatná, pokud jsou fotorealistické, bývají hodně zkosené, takže při jízdě máte pocit, že neřídíte, ale koukáte přes rameno neviditelnému strojvůdci (**BTX**, **Ev**, **M41**, **M61** aj.).



BTX

Největším „výkřikem“ je pak kabina motorového vozu **BzMot**. Jde o obdobu naší 810 a maďarští tvůrci od „našich“ také převzali primitivně kreslenou kabinu (která připomíná dětskou tabuli s počítadlem) z jakési prastaré verze z počátků MTS či Trainzu.



BzMot

Další „zemí katastrof“ je Španělsko. I to je poměrně plodná země, ovšem posuďte sami – rychlovlak **Alaris** má dokreslený celý vršek kabiny (!), **balandrau** má zkosenou kabinu, stejně tak jako **ferrobus** nebo **noufonts**.



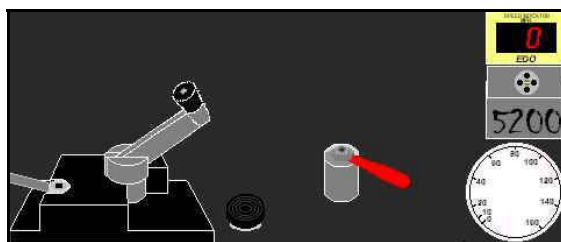
Alaris

Ani zde nechybí různé kreslené „lahůdky“, např. v podobě elektrické jednotky **Caf-s112**. Když tak o tom přemýšlím, nedá se říci téměř o žádném Španělském vlaku že by byl povedený. Přesunujeme se do Anglie. Už jsem psal o tom, že je to země patrně s největším počtem vlaků. Většina z nich má „celoobrazovkový panel“, ovšem i zde se někdy najdou „úlety“ typu **cl444**, kde kabinou prosvítá jakýsi fialový paprsek (!) nebo různé „animované úlety“ typu **144**, **2-epb**, naprosté hrůzy **Black_5** nebo **King**, **cl141**, **cl142** a další.



cl444

Pokud jde o londýnské metro, hodně kabin je různě dokreslovaných a poslepovaných, ale mají určitou úroveň, navíc byly často aktualizovány. Poslední zastávka v kategorii vlaků 2.x bude v USA. Když se probereme existujícími vlaky, zdá se, že mnozí tvůrci nejenže nezaznamenali existenci BVE 4.x, ale ani možnosti tvořit „celoobrazovkový panel“. Nebo s tvorbou pro BVE skončili. A tak zde ještě, jak jsem se již zmínil, najdeme spoustu mašin s původním „polovičním“ panelem – **Alco PA-1**, **BigBoy**, **Dash9** apod. Samostatnou kapitolou je metro v New Yorku – v minulém čísle jsem psal, že pro toto město existuje spousta tratí, ovšem většina z nich je velmi fádních – trasy jsou dlouhé, stanice jedna jako druhá, bez lidí, hranaté zatáčky apod. S vlaky je to stejná bída – převažují buď panely okopírované z japonských vlaků (**r32**, **r36t**) nebo panely ručně dokreslené, na úrovni dítěte základní školy. Typickým příkladem je **r68a**, podobné najdeme i u **r62**, **r46_t**, **r142** nebo **r143**.



r68a

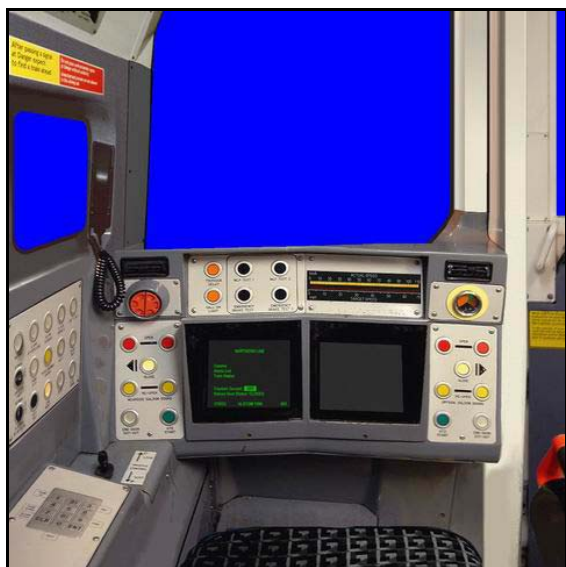


r143p

BVE 4.x – „top“ a „hrob“

BVE 4.x umožňuje panely ve vysokém rozlišení, na celou obrazovku, bez šedého postranního pruhu, se spoustou animací, o jakých se uživatelům BVE 2.x ani nesnilo. Spousta tvůrců toho využila a jízda s takovými vlaky je opravdový, téměř reálný požitek.

Pro tuto verzi ovšem zatím ještě tolik vlaků neexistuje, proto to vezmu velice stručně. Za nejpovedenější v době psaní toho článku považuji britský **cl158**, kde tvůrci využili výše uvedené možnosti beze zbytku – tento vlak je např. nutno před odjezdem nastartovat, lze zde najít animaci přepínačů čelních a zadních světel. Neméně povedený je i **cl170**, z Londýnského metra pak **Lt1995**.



Lt1995

Ani Italové nezůstaly pozadu – aktualizace se dočkal i motorový vlak známý již z verze BVE 2.x, **aln663**, nedávno byl nově vytvořený, rovněž pěkný „motorák“ **Aln773**.



aln663

Zmínil jsem se i o Martinu Finkenovi, který se od vydání „čtyřky“ věnuje pouze této verzi – ani on nezahálel a tak dnes již můžeme stahovat např. jeho **Baureihe 194**, **Baureihe V200** nebo **V 36**. Vytvořil také několik tramvají, ovšem ty kvalit vlaků nedosahují.



V 36

Zatímco Japonci jsou s vlaky pro 4.x poměrně zdrženliví, jistý Američan jménem Ron Dollard neváhal a vytvořil „čtyřkovou“ verzi své parní mašiny **DSPP_2-6-0**, která j důkazem co všechno lze ve „čtyřce“ animovat. Aby toho nebylo málo, přidal ještě další „páru“, **NYE39**, kde je nutno např. před odjezdem v kabině zasunout dveře.

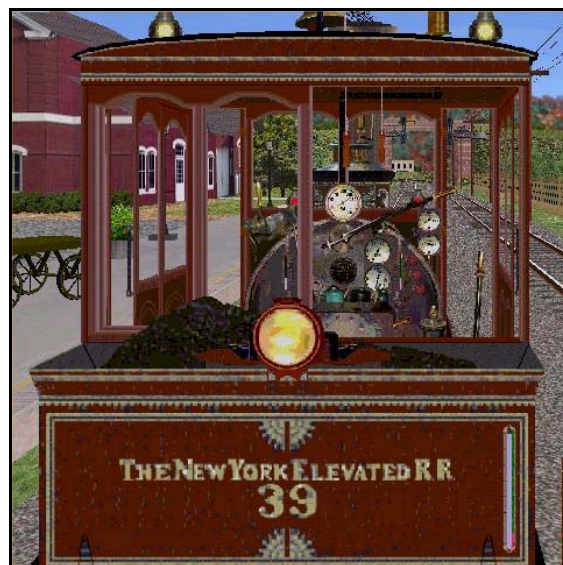
Těžko mluvit v BVE 4.x o nějakých nepovedených vlacích. Tvorba pro tuto verzi je totiž mnohem těžší, ale na druhou stranu lze při troše šikovnosti a snahy udělat opravdu reálný vlak. Každý tvůrce si tedy dobře prostuduje co může a dobře si stavbu vlaku rozmyslí. A

pokud se do ní již pustí, výsledek většinou stojí za to.

[x]



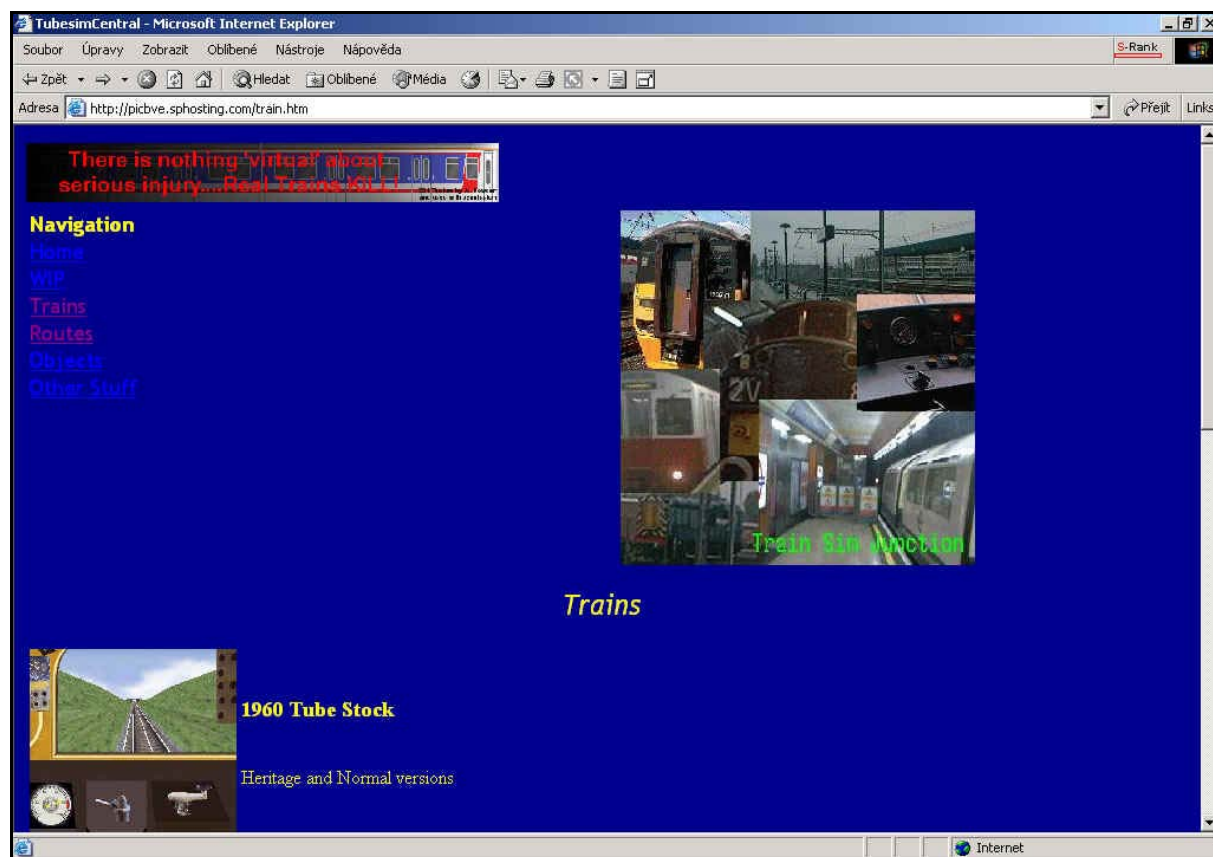
DSPP_2-6-0



NYE36

..

reklama



TubesimCentral – stránky Londýnského metra - několik tratí, 2 vlaky
(<http://picbve.sphosting.com/train.htm>)

Surfujeme: Stránky, které byste měli znát

Vince Black

Tentokrát si v rubrice představíme italskou stránku BVE, která nabízí několik vlaků a tratí ke stažení. V druhém článku se podíváme do Velké Británie, na stránku, která je mj. domovem pro známou trať Birmingham X-City South.

Stránky italských fanoušků BVE



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

Už jsem se v minulých recenzích zmínil o tom, že každá země, kde se něco tvoří pro BVE, má jakýsi svůj portál, tedy „vstupní bránu“, stránku, kde uživatelé kromě vlaků a tratí mohou najít příslušnou jazykovou mutaci, tipy či objekty pro případné tvůrce tratí. V Itálii je to stránka kterou spravuje postarší, ale velice slušný pán, jménem Luigi Cartello.

Úvodní stránka obsahuje pouze několik odkazů, a to na stránku, kde jsou vyjmenovány některé další simulátory volně ke stažení a potom na jakési italské povídání o starém motorovém vlaku. Nás proto bude zajímat banner, který odkazuje na novou stránku „BVE Italia Fans“ (<http://bve.altervista.org/>).

Stránky jsou v italštině (modrý text) a v angličtině (hnědý text), anglický text je zobrazen vždy pod textem italským, což navíc díky malému písmu a dvěma jazykovým verzím na jedné stránce, se může zdát některým uživatelům poněkud nepřehledné.

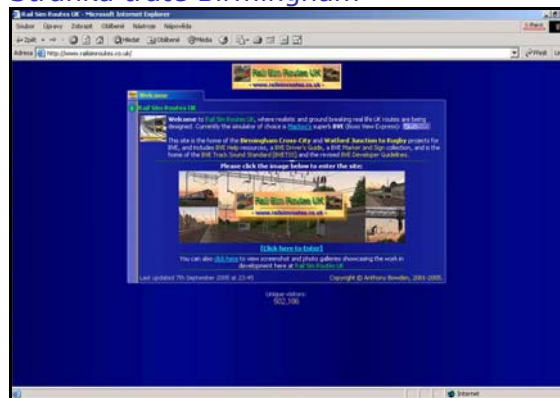
Jsou zde uvedeny v chronologickém sledu novinky ohledně BVE, včetně náhledů z případných nových tratí či vlaků. V nabídce v horní části obrazovky najdeme mj. tlačítko „Download“, které nás směřuje na stránku s přehledem materiálů ke stažení - najdeme zde (pouze v italštině) postup při stahování a instalaci jak BVE verze 2.x, tak 4.x. Můžeme si rovněž prohlédnout seznam

italských tratí a vlaků ke stažení, vyvedený v přehledné tabulce s poměrně velkými náhledy, včetně symbolů pro kterou z verzí BVE (2.x/4.x) je dotyčná trať nebo vlak určen. Nechybí ani informace o verzi či o délce tratě. V době psaní tohoto článku nabízely stránky 3 tratě a úctyhodných 17 vlaků.

$$[x]$$


Luigi Cartello

Stránka tratě Birmingham

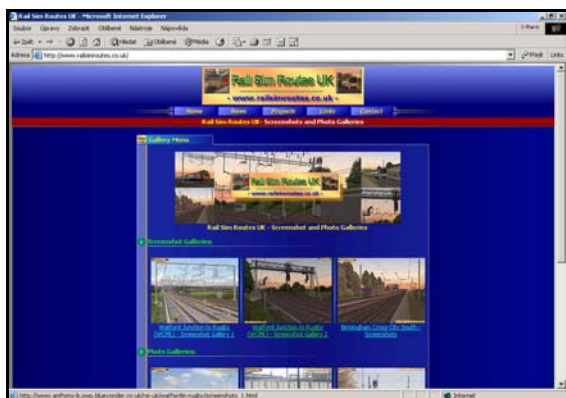


URL: <http://www.railsimroutes.co.uk/>

Zde samozřejmě nenajdete pouze zmíněnou trať, ale i projekt **Watford Junction-Rugby** (píšeme v tomto čísle v rubrice „Připravuje se“), spoustu užitečných rad, návodů a pomůcek, vše pochopitelně v angličtině. Autorem stránek (a zároveň i zmíněných tratí) je Anthony Bowden. Úvodní obrazovka je poměrně stručná a přehledná. Do jednotlivých sekcí se lze odsud dostat přímo nebo po kliknutí na odkaz „Click

here to enter". Dál už to s tou přehledností tak růžové není. Stránky jsou vyvedeny v podstatě pouze ve čtyřech barvách (žluté, modré nebo bílé písmo na tmavě modrém pozadí), díky malé velikosti písma, množství odkazů a informací, mi ale občas chvíli trvalo než jsem našel co jsem potřeboval.

Další stránka tedy nabízí jakýsi základní přehled o tom, která trať je hotová, která se chystá, dále několik malých bannerů, které vás zavedou na další užitečné stránky. Zmínil bych stránku věnovanou začátečníkům (představení BVE, systémové požadavky, instalace, ovládání), základní pravidla pro používání objektů (licence apod.), příručka pro „řízení“ vlaků v BVE (signalizace, značky), ukázky zvuků nebo kolekce objektů pro signalizaci. Ve spodní části obrazovky najdeme odkazy na některé partnerské stránky a rovněž odkaz na galerii náhledů z výše zmíněné chystané tratě.



Neměl bych zapomenout ani na horizontální menu v horní části obrazovky. Po kliknutí na tlačítko „News“ se přesunete na stránku novinek, mírně zavádějící tlačítko „Projects“ (Projekty) vás zavede do sekce nabízející tratě, které se nejen teprve připravují (můžete se zde např. dozvědět i o chystané trati **Birmingham X-City North**), ale i které již existují, tedy zmíněný **Birmingham** nebo starší trať **Watford Junction-Milton Keynes**. Opět i zde najdeme pár odkazů na jiné stránky nebo na stránky s různými návody.

Předposledním tlačítkem je „Links“ (odkazy), kde můžeme najít velkou zásobu odkazů na existující BVE stránky z celého světa, seskupené podle obsahů nebo rovněž několik odkazů na stránky zabývající se jinými simulátory. To vše s příslušným bannerem nebo malým náhledem dané stránky.

Posledním tlačítkem z horizontální nabídky se dostanete na stránku s kontakty.

Jde tedy o web, na kterém lze najít spoustu informací. Pokud budete trochu trpěliví s malým písmem a nevádí vám angličtina, určitě zde nějakou chvíli strávíte.

[x]

reklama



Informace, návody, tipy, galerie připravované tratě, tratě ke stažení, velký přehled BVE stránek z celého světa



Tipy a rady

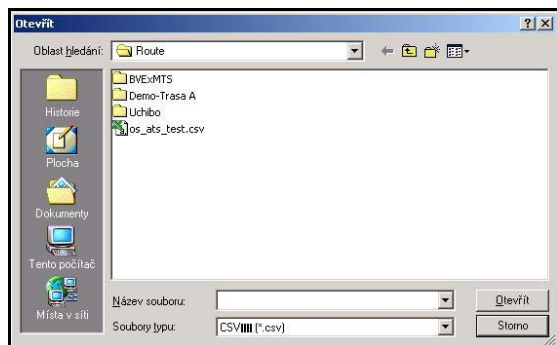
... dnes o prohlížení tratí v BVE 4.x a tvorbě náhledů

Vince Black

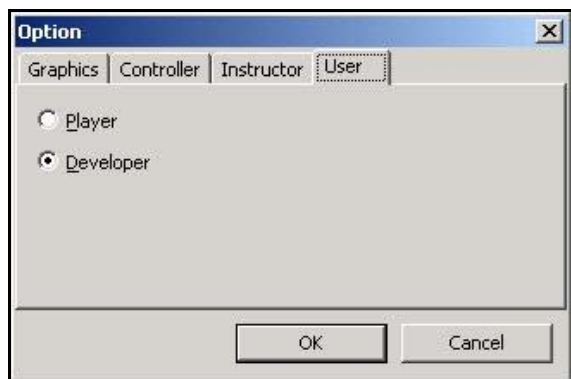
Pro vývojáře tratí nebo i pro ty, kdo si chtěli občas prohlédnout nějakou trať bez nutnosti instalace příslušného vlaku, existoval ve verzi BVE 2.x program Track Viewer (Prohlížeč tratí). S nástupem BVE 4.x se občas vyskytují dotazy typu „existuje něco podobného i pro čtyřkovou verzi?“. Odpověď najdete v této rubrice.

Virtuální prohlídka tratě.

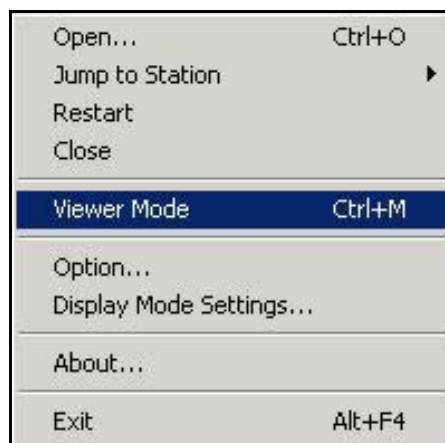
Tak předně – žádný externí prohlížeč typu **Track Viewer** neexistuje. Důvod je prostý, od verze 4.x je prohlížeč přímo ve stavěný v samotném simulátoru. Pojdme si říci, jak ho použít. Prvním předpokladem je mít v BVE nastavenou volbu uživatele nikoli jako „hráč“ (player), ale jako „vývojář“ (developer). Toto nastavení se provádí přímo v simulátoru a to buď po otevření konkrétní tratě nebo ještě předtím. Ve druhém případě je nutno stornovat automaticky zobrazené okno pro výběr tratě tlačítkem Storno:



Dále už je postup pro oba případy stejný – kliknete kdekoli na obrazovce pravým tlačítkem myši a v kontextovém menu vyberete volbu „**Option ...**“. Poté kliknete na záložku „User“ a nastavíte volbu „Developer“:

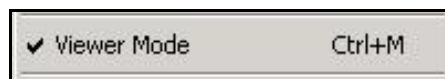


Potvrdíte tlačítkem OK a při opětovném kliknutí pravým tlačítkem (opět kdekoli na obrazovce) byste měli v kontextovém menu vidět volbu „**Viewer mode**“ (prohlížečský mód; tato volba při nastavení „Player“ nesvítí):



Pokud jste již předtím otevřeli běžným způsobem konkrétní trať, můžete si ji kdykoliv zobrazit v tomto módu buď kliknutím pravého tlačítka myši a zvolením „**Viewer Mode**“ nebo kombinací kláves Ctrl+M.

Ve druhém případě kontextové menu po výběru této možnosti zmizí a je nutno jej vyvolat opětovným kliknutím pravého tlačítka. Nalevo vedle textu se poté objeví symbol zaškrtnutí této volby



a poté již lze otevřít požadovanou trať klasickým způsobem, tj. pomocí volby „**Open ...**“.

Výhodou první z možností je jistá provázanost mezi simulací řízení a prohlížečským módem. Pokud totiž „dojedeme“ s vlakem na určité místo a přepneme se do prohlížečského módu, bude

„prohlídka“ navazovat od místa kde jsme přepnutí provedli a naopak.

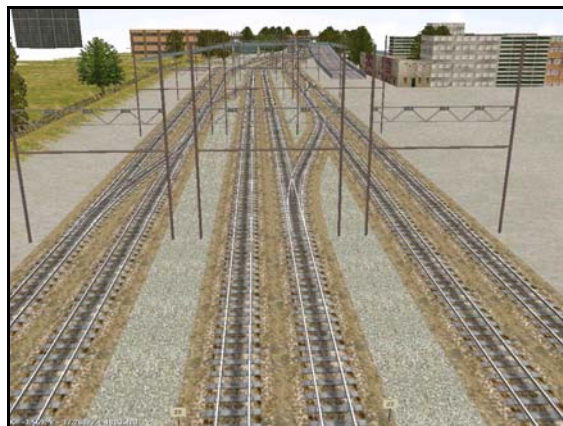
Pozor! Pro danou trať musí být nainstalovaný předepsaný vlak! Tím se velmi zásadně tento vestavěný prohlížeč liší od Track Vieweru pro verzi 2.x! Bez existujícího vlaku „Viewer mode“ nespustíte ani jednou z možností.

Podívejme se na ovládání prohlížečského módu. Základní pohled (pokud jsme se již nepřepnuli ve výše popsané situaci) vypadá zhruba takto:



V levém dolním rohu jsou umístěny tři údaje (v tomto případě) ve tvaru $X = 0,000$, $Y = 0,000$, $Z = 1000,185$. Jde o souřadnice místa (v metrech) ve kterém se „nacházíme“. Hodnota X značí pozici nalevo od středu koleje, po které jedeme (záporná hodnota znamená umístění nalevo), Y značí výšku, Z pak ujetou vzdálenost od počátku tratě (počátek je vždy roven nule).

Po trati se můžeme pohybovat pomocí **kurzorových** šipek dopředu a dozadu. Čím déle držíme příslušnou klávesu, tím rychleji se pohybujeme. Pokud použijeme klávesy šipek na **numerické** části, můžeme stejnými šipkami měnit výšku pohledu, šipkami vlevo a vpravo pak přesouváme pohled doleva nebo doprava (nejde o otáčení, ale o přesun na ose vzdálenosti Z). Stejně jako při řízení v kabině, můžeme použít klávesy pro ovládání zoomu (»,«, »0« nebo »5«). Pokud bychom chtěli otáčet pohled v daném místě, stiskneme levé tlačítko myši a držíme jej. Pak můžeme pohledem otáčet vlevo či vpravo, popř. sklánět pohled nahoru či dolů, záleží na pohybu myši (doporučuji vyzkoušet).

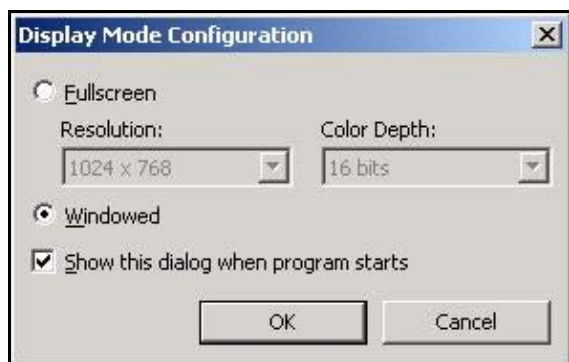


Vytvoření vlastních náhledů.

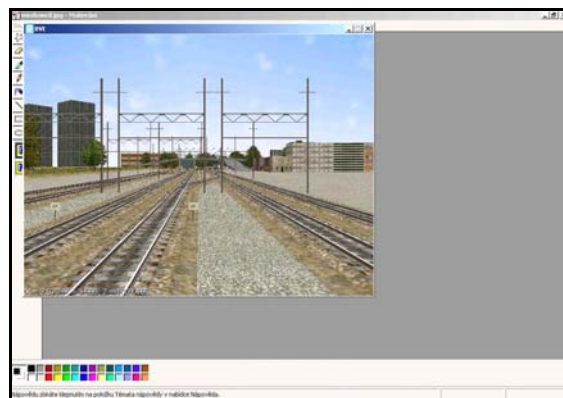
Dejme tomu, že jste si projeli nějakou pěknou trať a zabýváte se tvorbou stránek, které avizují nové či zajímavé tratě nebo prostě chcete jen pár obrázků poslat kamarádovi. Ve verzi 2.x to bylo celkem snadné, stačilo pustit **Track Viewer**, vybrat požadovanou trasu, na příslušném místě udělat „fotku“ pomocí známé kombinace kláves Alt+PrtScr, poté se přepnout do nějaké grafické aplikace (stačilo obyčejné „Malování“ ve Windows), obrázek uložit a bylo to.

Ve verzi 4.x je to trochu složitější – pokud nemáte nastavenou volbu „Windowed“ v úvodním dialogovém okně (viz níže) a nějaký obrázek v trati pořídíte, vložíte jej výše uvedeným způsobem do grafické aplikace a uložíte, už se zpět do BVE nedostanete. Lépe řečeno dostanete, ale již vám nebude umožněno pohybovat se po trati (totéž platí i pro běžnou simulaci řízení). Uvidíte pouze černou obrazovku, na které vám půjde pouze vyvolat kontextové menu. Pokud si myslíte že pak zvolíte „Restart“ nebo „Open ...“, jste na omylu. Jediné co funguje je volba „Exit“, tj. ukončit BVE a zkusit to znovu. **Za jeden z největších nedostatků osobně totiž považuji nefunkčnost BVE po přepnutí do jiné aplikace!**

Sami tak jistě uznáte, že pořizovat tímto způsobem více snímků jak dva, je poměrně nesnesitelné. Proto nezbývá nic jiného než v úvodním dialogovém okně zvolit výše zmíněnou volbu „Windowed“:



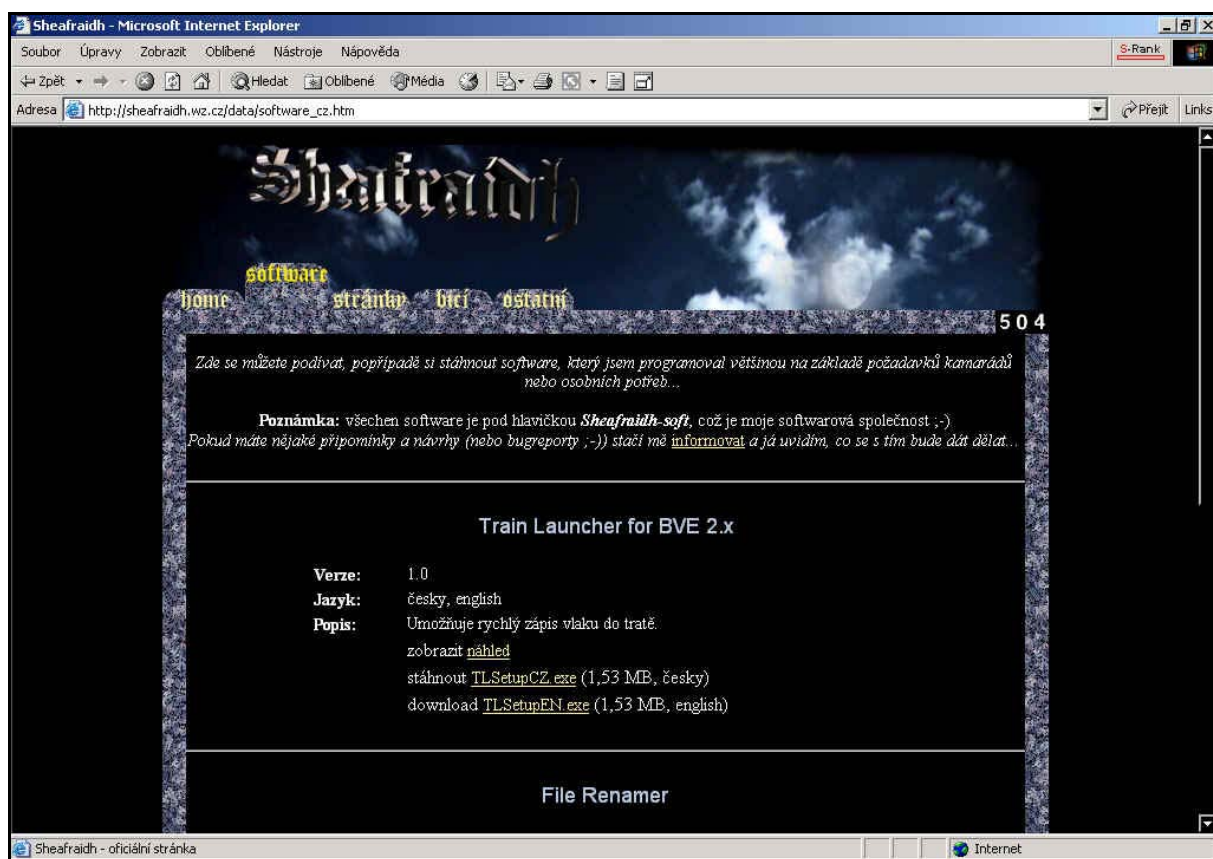
Bve tak sice poběží v mnohem menším okně, ovšem můžete se do něj kdykoliv znovu přepnout. Pokud tedy zvolíte „**Viewer mode**“, můžete dělat pomocí přepínání mezi BVE a grafickou aplikací libovolné množství snímků z tratě.



Přepnutí zpět do celoobrazovkového režimu (Fullscreen) je možné až při opětovném spuštění BVE.

[x]

reklama



Sheafraidh – domovská stránka programu Train Launcher – náhledy nainstalovaných vlaků, panelů, snadné spuštění tratí s libovolným nainstalovaným vlakem (http://sheafraidh.wz.cz/data/software_cz.htm)

FAQ: Nejčastěji kladené dotazy

Vince Black

Přestože již vyšlo několik čísel tohoto časopisu, kde jsme se hodně věnovali problematice spuštění tratí v BVE 4.x nebo výměny vlaku pro určitou trať, stále máme s kolegou Gyzmou v návštěvní knize opakující se dotazy právě na tuto problematiku. Dnes proto uvedu mj. znovu ty nejčastější dotazy, které se v návštěvních knihách nashromáždily v poslední době. Většina textů bude bez větších úprav, s uvedením autorů.

Mám takový problém! Když si stáhnou nějaké tratě, tak u nich nejsou dodávané vlaky! Tak jsem se chtěl zeptat jak mám dosadit nějaký vlak do té dané trati? Zkoušel jsem vše, ale nic nefunguje a pokaždé mi to napíše, že vlak nebyl nalezen! Děkuju za odpověď!

Martin

Tohle je jeden z nejčastějších dotazů – jak jsem mnohokrát odepisoval, celý postup je podrobně popsán na stránkách <http://www.bve.wz.cz> v sekci „Tipy a rady“, Kromě toho jsme o tom psali hned v prvním čísle našeho časopisu (4/2005).

Na některých tratích jsou taková divná návěstidla ... jsou to tři svítící koule. Někdy svítí tři vodorovně umístěné, někdy šikmo a někdy svisle. Mě by zajímalo, na co to je.

Trollino15

Přiznávám, tento dotaz se zatím nikde předtím neobjevil ... "tři světla" nad sebou znamenají, že následující návěstidlo je na Volno, šikmo znamenají následující návěst na Výstrahu (a tudíž omezení rychlosti) a vodorovně vedle sebe znamenají, že další návěst bude Stůj. Tato návěstidla se tedy umísťují před "klasická" světelná návěstidla. Vyskytují se v japonských tratích.

Prosím Vás, nevěděl by mi někdo poradit jak spustit BVE 4 ? Nainstaloval jsem vše podle návodu na www.bve.wz.cz , spouštím to též přesně podle návodu, ale "skončím" vždy v bodě č. 4 v návodu: kliknu pravým tlačítkem myši na tom velkém modrém obrázku, kliknu na „Otevřít“, a když kliknu v tabulce na

otevření té trati, nic mi to nenačte, zůstane mi zase jen to modré okno. Z tratí mám zatím nainstalovanu pouze základní trať Uchibo a používám Win98.

Jano

Tady jsem spojil dohromady dva dotazy a dovolil si je „přeložit“ ze slovenštiny ... Uživatel zjevně nepoužil poslední verzi 4.2, kde již dialogové okno pro otevření trati nabíhá automaticky. Vždy se doporučuje stahovat poslední verze, protože i když se uživateli může zdát, že se číslo verze příliš nezměnilo a že v podstatě nic nového ve verze nepřináší, jde často o aktualizaci právě kvůli opravám podobných chyb na některých PC. Zde konkrétně může být i problém ve win98, přece jen BVE 4.2 je poměrně nové a „stará“ Windows si s „novým“ BVE nemusí umět poradit.

Existuje přeložený manuál pro Route Builder?

Jano

O existenci českého manuálu nikdo z nás zatím neslyšel a pochybujeme, že by nějaký existoval, jelikož v současnosti české tratě nikdo nevytváří.

Když načítám BVE 4.2, tak se program sekne u všech tratí na souboru sound.cfg. Všechny textury a zvuky mám přidáné. Napíše mi to že je tam špatný odkaz.

rs

Zde není tak jednoduché odpovědět ... Soubor sound.cfg nepatří k trati, ale k vlaku, tazatel má zřejmě vlaky nainstalované v jiné složce než by měla (i když v tomto případě by se spíše

objevila chyba "Train not found"). Správnou strukturu složek lze najít na <http://www.bve.wz.cz/faq/faq.html>. Na téže stránce (<http://www.bve.wz.cz>) je také návod na instalaci BVE 4.2. Návštěvník se tam dočte o nutnosti mít nainstalovaný Framework a Národní prostředí Windows na „angličtinu“. Pokud tazatel vše toto přečetl a je si jistý, že dle toho i postupoval, bylo by dobré, aby specifikoval složku, ve které má BVE nainstalováno, dále složku s nainstalovanými vlaky a kterou trasu se např. pokouší spustit.

Při některých tratích mi to píše že je vlak nenalezen...

Ondra

Typický dotaz, odpověď lze nalézt u první otázky v tomto článku.

Stáhl sem si cd151 do verze 4 a mám problém. Mám Framework 1.0 a BVE 4.2. Vyhodí mi to velmi těžkou chybu ke konci načítání tratě: „OK terminace, CANCEL debut“.

codename47

V tomto příspěvku je jeden z nejčastějších prohrěšků – autor nepíše konkrétně o jakou trať se jedná. To je velice důležité, neboť každá trať se chová jinak, záleží na tvůrci tratě, jak připravil instalaci, zda něco neopomněl, zdali trať nevyžaduje objekty z jiné trati (tj. musela by ta „jiná“ trať být rovněž nainstalována) apod. Pokud jde o vlaky pro BVE 4.x, konkrétně české vlaky, může s nimi také nastat problém např. v britských tratích, které využívají knihovnu `ats_dll` (píšeme o tom v úvodním článku tohoto čísla). Posledním důvodem chyby, o které autor píše, může být také opomenuté nastavení národního prostředí na „angličtinu“ (je to také jedno z nejčastějších řešení problémů, které se v diskuzích a návštěvních knihách vyskytují).

Vůbec mi nejdou tratě, prosím porad'te.

premek

Tohle je s prominutím, v podstatě směšný dotaz, a ukazuje opět na problém, který jsem nastínil již v minulé odpovědi. Každý, komu něco nefunguje tak jak by mělo, kdo má nějaký problém a obrátí se proto s příspěvkem do návštěvní knihy, by měl uvádět následující údaje:

1. jakou verzi BVE používá
2. jakou trať se popř. pokouší spustit a s jakým vlakem
3. jakou chybu mu BVE případně hlásí a v které části
4. zdali má nastaveno vše dle návodu (Framework, Národní prostředí)
5. jaký operační systém používá

Sami uznáte, že v tomto případě z dotazu „premka“ není poznat vůbec nic. Používá verzi 2.x nebo 4.x? A co vlastně znamená výraz „nejdou“? Objevuje se mu nějaké chybové hlášení nebo se nestane vůbec nic? S tím souvisí další dotaz (tentokrát ho zmiňuji obecně, bez autora):

Když otevřu nějakou trať BVE, nic se neděje ...

Ono se leckdy „děje“, jenomže některé tratě (v mém případě např. Santhia-Biella nebo některé tratě od M.Finkena) mohou nabíhat kupř. i více než pět minut, záleží na konfiguraci vašeho PC ...

Nevíte kde bych našel českou tramvaj T6A5 do BVE 2.x?

Opět obecný dotaz a jeden z nejčastějších. Už jsem psal o tom, že s nástupem verze 4.x zmizely z internetu všechny práce od M.Finkena, které se týkaly verze 2.x. Po několika dotazech mi dal dotyčný autor svolení umístit tuto trať na mé stránky, takže ji nyní můžete najít na adrese http://www.vince-black.me.cz/Czech/BVE_hosting.htm#t6a5.

[X]

Připravuje se: **Watford Junction - Rugby**

Vince Black

Každou chvíli nás některý ze tvůrců tratí překvapí tím, co všechno lze v BVE vytvořit. Při pohledu na některé obrázky z chystaných tratí skoro zapochybujeme, co je ještě realita, a co už simulace. Na stránce <http://www.railsimroutes.co.uk/> jsou náhledy z chystané tratě Watford-Rugby.



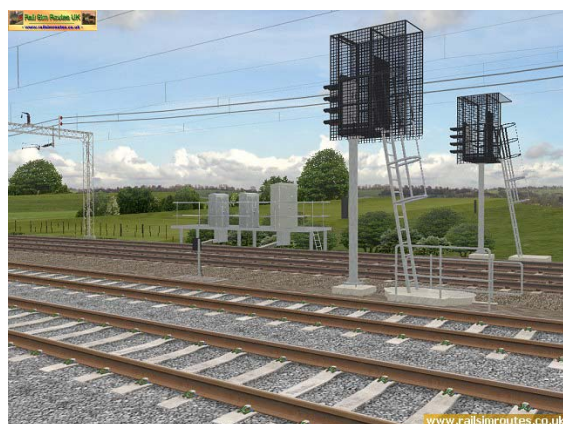
Pokud navštívíte výše zmíněné stránky a kliknete na sekci „Project“, posléze na banner „Watford Junction-Rugby“ v levé části a následně (opět v levé části) vyberete možnost „Screenshots“ (náhledy), můžete se pokochat krásnými obrázky z této chystané tratě. Autorem je známý Anthony Bowden (tvůrce úspěšného Birmingham X-City South).

Všechny objekty jsou tentokrát zpracovány v 3D formátu, a to včetně takových detailů jako jsou např. úchyty kolejnic. Tyto ukázky by ovšem měly pouze demonstrovat co všechno je v BVE možné. Díky náročnosti takové tratě na grafiku PC zatím není možné takto vytvořené objekty v BVE využít.



Nicméně se s nimi počítá do budoucna a zatím bude trať vytvořena s „nižšími detaily“ (ovšem kvalitou tratě Birmingham). Myslím si že ovšem litovat nemusíme. Každý, kdo si Birmingham projel, mi jistě dá za pravdu, že se na tuto trať můžeme těšit.

[x]



Zajímavost: Má tvorba cd460 pro BVE

huba.buba

I já – zatouživ proniknout do tajů tvorby BVE – jsem si vyzkoušel si „postavit“ tuto soupravu pro BVE 2x. Tento článek by tedy měl rovněž dodat kuráže těm, kdo se o to chtěli pokusit a dosud váhali. Nejdříve si však jednotku (podobně jako v rubrice „Představujeme“) popíšeme.



Historie

Výrobce mechanické části byla Vagónka Tatra Studénka, elektrickou část měly na starosti MEZ Vsetín. Vývoj elektrických jednotek nové řady EM 488.0 (460) trval přes deset let, přestože prakticky odpadl vývoj mechanické části, která byla téměř shodná s již vyvinutou řadou SM 488.0 (560). Dva prototypy byly vyrobeny v roce 1971, sériová výroba probíhala v letech 1974 až 1978.

Současnost

Jednotky se používají pro osobní příměstskou dopravu u ČD i ZSSK. V Česku slouží v aglomeracích Ústí nad Labem a Ostravy, na Slovensku zajišťují osobní vozbu v okolí Košic. Soupravy dosud neprodělaly komplexní

modernizaci, na některých jednotkách jsou dosazeny polopantografy a přední sběrače jsou demontovány. V provozu soupravy vynikají svou spolehlivostí. V minulosti byly naopak problémy s kvalitou chodových vlastností, plynoucí ze zavedení nového jízdního obrysu kol, na počátku provozu byly problematické také odporníky, které byly proto rekonstruovány. Přestože je jednotka vybavena odporovou regulací, energetické ztráty v odporních jsou přijatelné; důvodem je poměrně nízká rychlost (35 km/h), při které se zcela vyřazuje rozjezdový odpor. Vysoký výkon navíc umožňuje této rychlosti dosáhnout ve velmi krátkém čase.



Uspořádání jednotky

Elektrická jednotka řady 460 se skládá celkem z pěti vozů, DKV Ústí nad Labem provozuje čtyř vozové soupravy. Na obou koncích soupravy jsou řazeny trakční vozy značené jako řada 460 (EM 488.0), mezi nimi jsou řazeny 3 vložené vozy řady 063 (N 488.03). Celková kapacita pětivozové soupravy činí 672 míst, z toho 336 k sezení a 336 k stání.

Přezdívká

Jednotka má nejčastější přezdívkou „Panťák“, jde ovšem o obecný název pro příměstské elektrické jednotky. Další, méně známé přezdívkou jsou „Tornádo“ a „Emilka“.

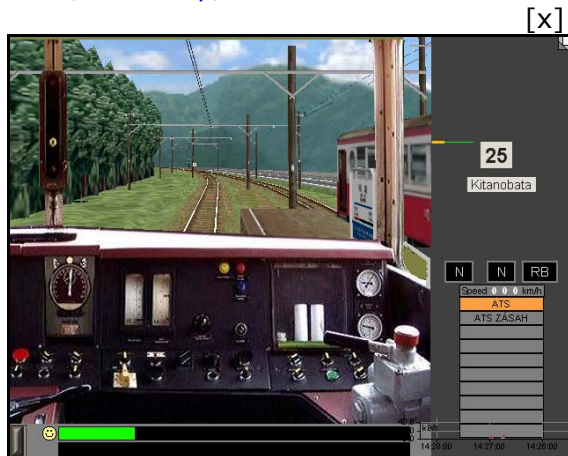
Technické údaje

Výrobce	Vagónka studénka
Rok výroby	MEZ Vsetín
Délka jednotky	1974-1978
Šířka	122 m
Výška	2,9 m
Hmotnost jednotky	4 m
Trvalá tažná síla (460)	239 t
Trvalý výkon (460)	69 kN
Maximální rychlost	1000 kW
Pojezd	110 km/h
	Bo'Bo'+2'2'+2'2'+2'2'+Bo'Bo'

BVE

Použil jsem dostupný materiál cd 460 a vrhnul se do stavby vlaku. Předem upozorňuji případné kritiky, že se jedná o jakýsi můj první pokus a seznámení s funkcemi BVE. Použitý panel jsem „uzmul“ z Microsoft Train Simulatoru – stejně i tak zvuky – originální je zde klaxon. Jako „podvozek“ jsem použil cd451 od Vince Blacka. I tak si svůj první výrobek celkem chválím a jezdím s ním teď dost často. Ostatně můžete si sami udělat obrázek a projet cd460 v mé úpravě v BVE 2.x – zde je odkaz na stažení + obrázek z jízdy:

http://www.pendolino.cz/Members/hubabuba/cd460.zip/file_view



Zajímavost: Co vše lze „řídít“ v BVE

Vince Black

Boso View Express, jak zní celý název BVE, vznikl jako železniční simulátor. Časem však různí „šťouralové“ přišli na to, že když mohou v podstatě skrz obrázek kabiny vidět na trať a zažít tak iluzi jízdy v kabině lokomotivy, tramvaje či vlaku metra, mohou také místo toho použít např. kabinu helikoptéry nebo vzducholodi. A tak vzniklo pár bizarností, které vám v tomto krátkém článku pro zajímavost přiblížím.

Asi není pro žádného uživatele tajemstvím, že skrz kabinu koukáme předními, popř. bočními „okny“, což jsou v podstatě části obrázku kabiny vybarvené transparentní barvou, která ovšem v simulátoru zobrazena není. Namísto ní vidíme přibližující se objekty na trati. Možná už ale každý neví, že kabinu lze „posadit“ do libovolné výšky a osově vzdálenosti od kolejí.

A právě nastavitelnosti výšky využili „průkopníci“ první „neželezniční“ kabiny, v tomto případě helikoptéry. Posadili vytvořenou kabinu vysoko nad koleje, zvuky lokomotivy nahradily řevem motoru vrtulníku a bylo to. Takto jste se mohli „prolétnout“ nad libovolnou tratí. I když ono slovo „prolétnout“ je v tomto případě poněkud diskutabilní. Musíte totiž letět POUZE nad tratí, měli byste dodržovat zastávky (tj. v tomto případě stroj by měl stát ve vzduchu nad stanicí), jinak vás budou otravovat hlášky typu „Nezastavil jste!“. O tom, že se nelze otáčet a letět zpátky, popř. měnit výšku, snad ani nemusím psát.

Na tohle vše ovšem později přišli další tvůrci, kteří si řekli že by mohli udělat „trať“ např. přímo pro letadlo. To už není tak nereálné. Už jsem se sice zmínil o tom, že nelze měnit výšku, ovšem měl jsem na mysli výšku, ve které letí daný stroj. Efektu změny výšky lze dosáhnout oddálením či přiblížením textur povrchu a to zadáním příslušných parametrů při stavbě trati.

Mohla tak vzniknout např. „letová trasa“ pro letadlo. Letěli jste nad poli, městy, řekami a pak se najednou začala zem přibližovat, přistávací dráha byla na dohled a vy jste coby pilot musel zpomalit, abyste stačili ubrzdit svou 747 na přistávací dráze.



Naštěstí se tyto pokusy v historii BVE příliš často nevyskytovaly. Kromě zmíněné helikoptéry a „Jumba“ 747 se objevil pokus „letět“ vzducholodí či balónem, kdysi dokonce někdo navrhoval postavit autobus pro BVE (!) a jezdit s ním (pochopitelně) po texturách silnice (není to ovšem neproveditelné).

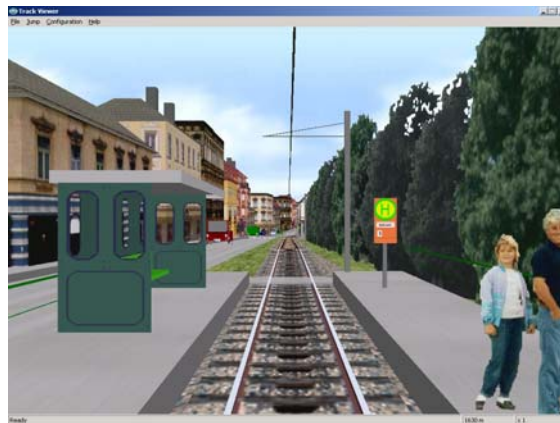
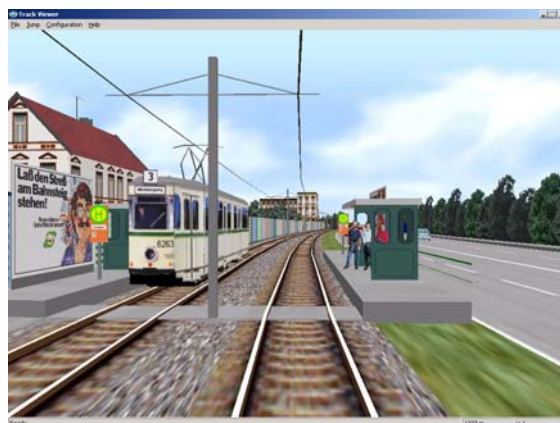
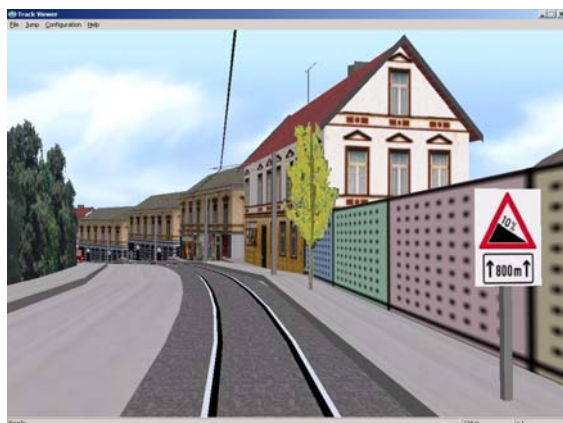
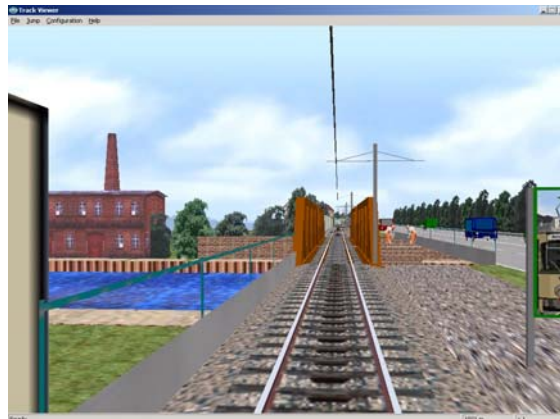
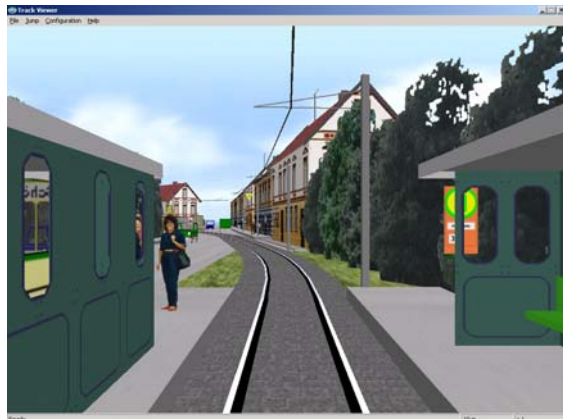
A proč píšu „naštěstí“? Upřímně řečeno, k čemu to všechno je? Pro simulaci letu existuje spousta kvalitních simulátorů, s neuvěřitelnými možnostmi, pochopitelně mnohonásobně lepšími než může BVE nabídnout. Navíc, pokud oželíte kabinu, můžete se „proletět“ nad libovolnou tratí mnohem volněji pomocí programu Track Viewer (Prohlížeč tratí, pouze pro BVE 2.x) nebo režimu „Viewer Mode“ (Prohlížeč mód, v BVE 4.x, píšeme v rubrice „Tipy“ v tomto čísle).

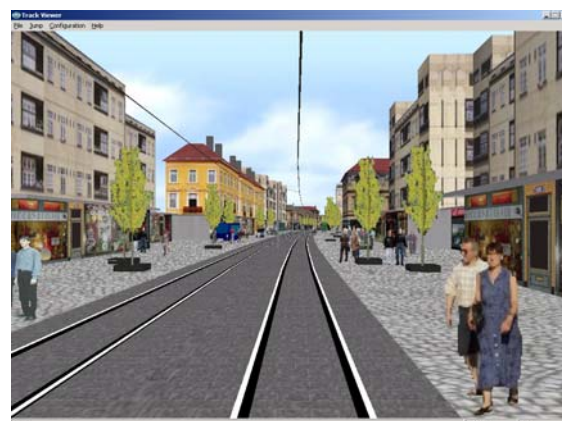
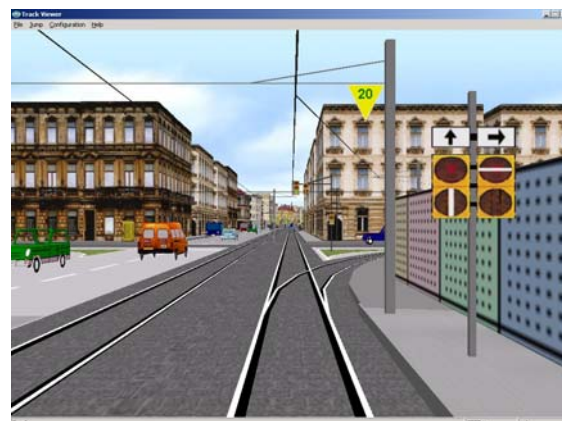
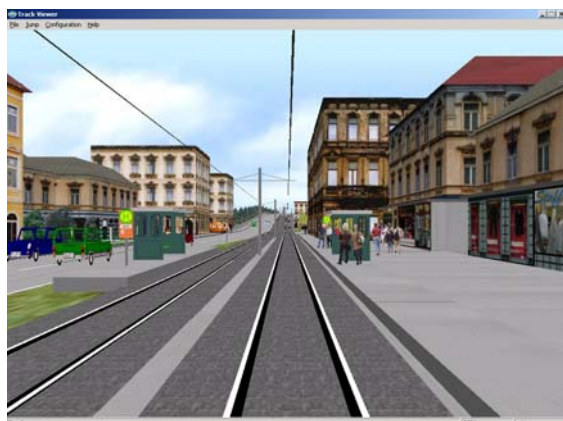
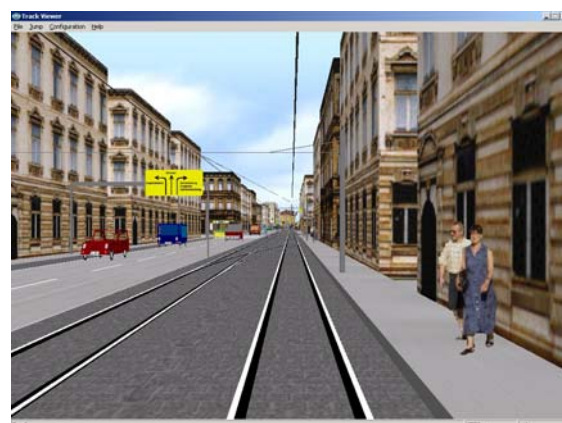
Myslím si, že BVE je jednou simulátor železnice a tak by to také mělo zůstat. Nebo opravdu toužíte po tom projíždět se jednou v BVE na sekačce na trávu či v dětském kočárku?

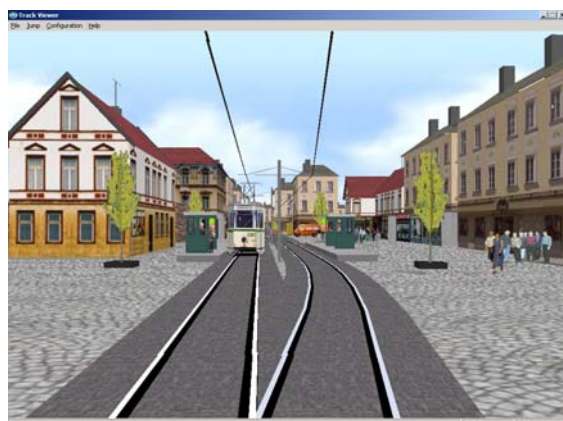
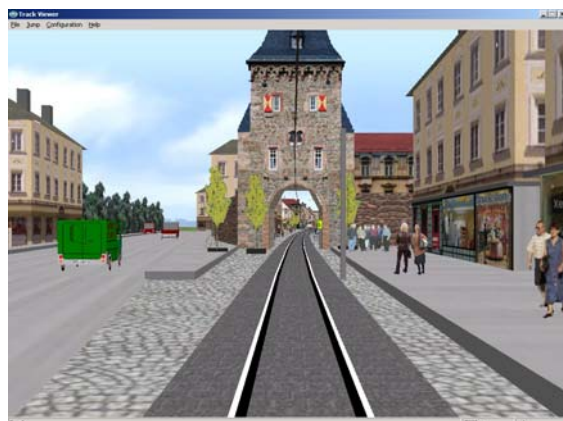
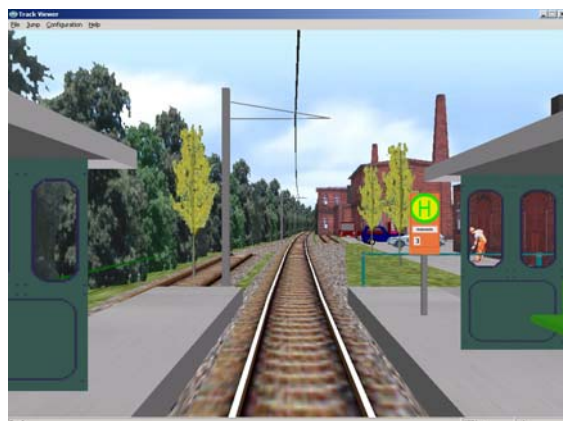
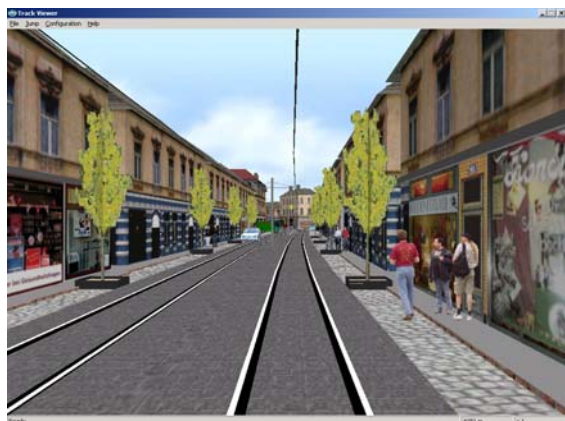
[x]

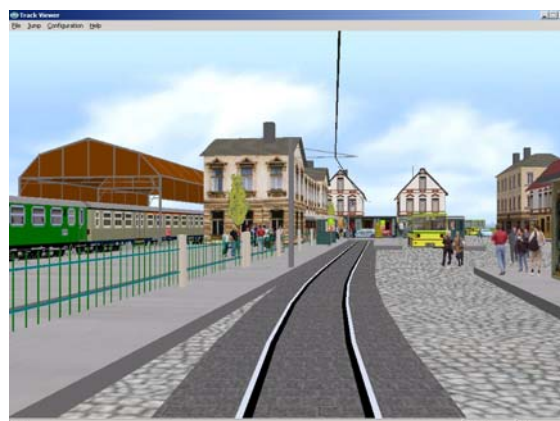
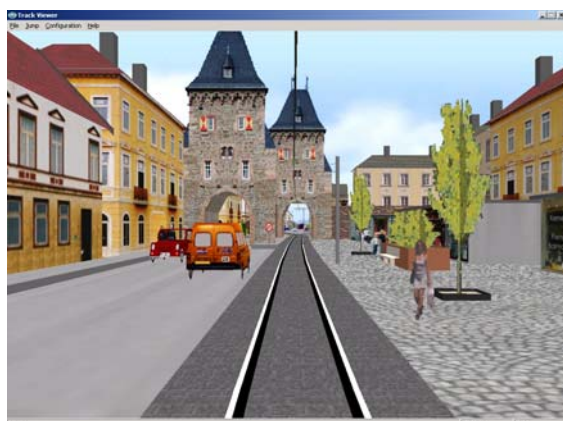
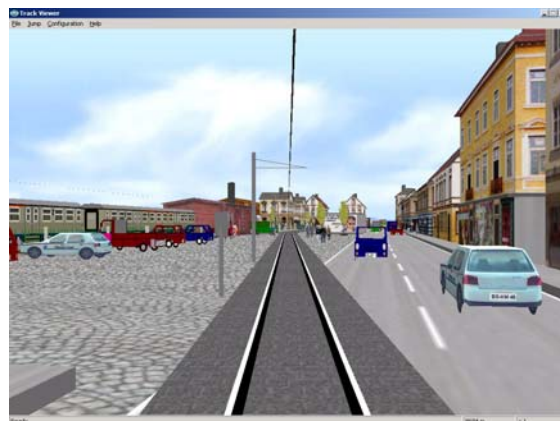
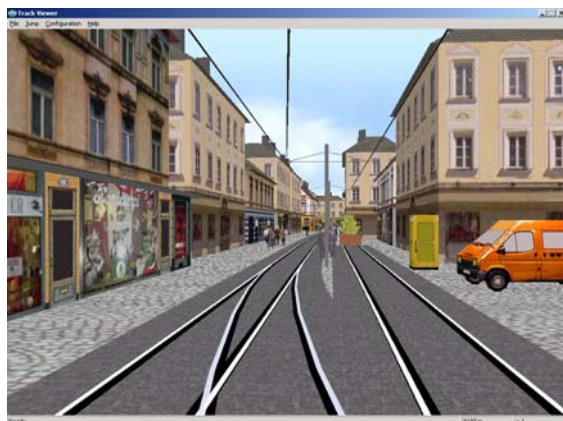
Putujeme obrazem: **Strassenbahn Linie 3**

Tramvajové tratě nejsou ve světě tratí BVE příliš zastoupeny. My vám tentokrát představujeme jednu z těch nejpovedenějších – fiktivní linka číslo 3 je situována do Německa.









reklama



Tratě podzemní dráhy v Německu (<http://bentschen.de/>)