Rozhovor: Anthony Bowden

Derryck

Po kladných ohlasech na rozhovor s autorem openBVE, Michellem, který byl uveřejněn v minulém čísle našeho časopisu, jsem se rozhodl pokračovat v nastoleném trendu a o rozhovor požádat dalšího neméně zajímavého člověka, kterým je Anthony Bowden. Jeho jméno jistě není třeba příznivcům „našeho" simulátoru představovat, neboť jej zná každý. Kdo se však za tímto jménem ukrývá, to je již zahaleno mlhou neznáma. Pojďme tedy společně alespoň částečně tuto mlhu prozřít.

Derryck: Zdravím Tě, Anthony. Na můj mail jsi reagoval až překvapivě rychle – dovedu si představit, že Ti chodí spousta pošty, na kterou odpovídáš...

A. Bowden: Budeš se asi divit, ale pravdou je, že mi žádná přehnaná kvanta pošty nechodí. Dokonce se mi vyhýbá i spam, asi mám dobře nastavený filtr. Na jednu stranu to může být lehce demotivující, na stranu druhou mám i bez plné mailové schránky dostatek práce. Je to dvojsečné. Dostávám pošty právě tak akorát dost, pravděpodobně díky svému blogu a kanálu na YouTube. Něco málo mi chodí také od ostatních developerů, bavíme se spolu o tom, jak se komu daří jednotlivé projekty. Nejvíce mailů obvykle chodí po eventuelním vydání tratě... tedy nějakou dobu.

Derryck: Jsem velmi rád, že jsi s interwiev tak rychle souhlasil...

A. Bowden: Já děkuji za přizvání. Velmi mne těší, že mohu navázat na rozhovor s Michellem. Sám jsem pravidelným čtenářem „Světa BVE", tedy alespoň do té míry, do níž mi to umožní Google Translator. Časopis je velmi dobrý a vždy mne potěší, když v něm vidím některé ze svých děl.

Derryck: Povězme si tedy na začátek něco o Tobě. Nemusíme samozřejmě zabíhat do žádných velkých detailů, přesto však alespoň našim čtenářům (a když o tom tak uvažuji, tak i samotným autorům časopisu) nastiňme, kdo je Anthony Bowden...

A. Bowden: Je pravdou, že o sobě na veřejnosti příliš nemluvím, takže jsem pro lidi nejspíš velkou neznámou... minulý rok mi bylo třicet let a mám vysokoškolské vzdělání v oboru výpočetní techniky. Mezi moje železniční zájmy patří kromě openBVE a provozování mých webových stránek také elektrické vlaky, železniční infrastruktura a cestování vlakem jako takové – užívám si tu atmosféru.

Z „normálních" koníčků bych zmínil svou zálibu v počítačích – velmi mne baví sestavovat PC a udržovat si přehled v aktuálních hardwarových vymoženostech. Nově jsem se začal také učit programovací jazyk C# a společně s Michellem se angažuji v dalším vývoji openBVE, respektive jeho nástupce.

Dále mne baví práce s videem (editování, vytváření), science-fiction, komponování hudby, psychologie osobnosti, odvěké spory (věda vs. víra apod.) a také podivování se nad krásami a zázraky našeho světa a vesmíru.

Derryck: Když už jsi načal téma skládání písní - také jsem jich několik „stvořil". Slyšel jsi některé z nich? Bohužel kvalita nahrávek není až na poslední dva tituly (*pozn. – v době tohoto interwiev nebyla ještě vydána skladba „A dark window*") nikterak převratná...

A. Bowden: Ano, slyšel. Musím s tebou souhlasit, že kvalita posledních dvou písní je znatelně lepší. Pokud mohu posoudit – líbí se mi kytara v „Přeludech" a také na konci „Nostalgie". „Splašený vlak" mi trochu připomíná staré hry na konzolách Sega Megadrive a Amiga; má v sobě ukryto mnoho energie a ani melodie a tempo nejsou vůbec špatné. Jako poslední bych zmínil „Slunce nad hlavou", které pro mne v sobě má jakýsi faktor pohody. Líbí se mi ty tišší části před opětovným přechodem do hutného zvuku. Měl bys své skladby trochu zdramatizovat, přidat do nich různá stupňování a podobně. Já sám se pokusím na svůj web uploadovat kvalitnější verze svých písní, neboť kompresní algoritmy YouTube k nim nebyly příliš přívětivé.

Derryck: Zmínil jsi své stránky – obvykle je to učiněná pastva pro oči, když tak člověk sleduje Tvá videa nebo prohlíží Tvé obrázky. Někdy sám sebe přistihnu, jak si v duchu říkám „jak to sakra dělá"... (omlouvám se za slovník)

A. Bowden: Abych pravdu řekl, občas si poté, co zveřejním některou ze svých prací, pokládám přesně tu samou otázku. Mimochodem, Tvoje trať mne také velmi zaujala. Řekl bych, že vizuálně je to jedna z nejlepších tratí, které znám...

Derryck: Díky, taková slova potěší, zejména od člověka, od nějž jsem se ve svých začátcích učil. Snažím se pořád něco zdokonalovat a momentálně jsem se chtěl koncentrovat výhradně na stavební práce a prodloužení toho krátkého úseku. Nicméně pořád si pohrávám s myšlenkou studovat Tvé animace. Jak ses vlastně k simulátoru dostal?

A. Bowden: Zájem o letecké a železniční simulátory jsem měl odjakživa, tedy spíše od doby, kdy jsem dostal svůj první počítač. Pamatuji si jej dodnes, byl to Sinclair ZX Spectrum +2A. Někdy kolem roku 1999 jsem začal používat internet a de facto velmi brzy po tom jsem hledal simulátory, které byly v té době k dispozici. Byla to zrovna ta doba, kdy bylo na západě objeveno BVE a já jsem tak byl jedním z prvních lidí (např. spolu se Stevem Greenem), kteří principy simulátoru pochopili a začali s nimi experimentovat.

Jakožto člověk, který se zajímá o bezpečnostní systémy vlaků, železniční infrastrukturu a elektrifikaci, jsem byl okamžitě uchvácen realistickým vyobrazením tratě, funkčností a pohybem kabiny a v neposlední řadě též zvukovými efekty. Zejména zvuky motoru byly naprosto úžasné!

Derryck: Předpokládám, že odtud byl už jen kousek k tomu, aby člověk začal pro hru sám něco tvořit... tedy soudím dle sebe.

A. Bowden: To je pravda. Brzy jsem začal se stavbou svojí první reálné tratě z Watford Junction do Milton Keynes. Celý tento projekt byl ale od začátku velmi obtížný; již v jeho brzkých fázích jsem překračoval limity BVE v geometrické komplexitě objektů. A to se z dnešního pohledu jednalo o velmi jednoduché objekty. Jen díky Robertu Glassovi, což je autor tratí Glasgow Underground a Sandymill routes se mi podařilo zlepšit moji techniku stavby objektů tak, že trať bylo nakonec možno vydat a fungovala i na slabších počítačích.

Watford Junction - Milton Keynes byla překvapivě úspěšnou tratí, proto jsem se rozhodl, že se pokusím vybudovat další reálnou trať Birmingham Cross-City South. Tuto linku znám velice dobře ze svých četných cest na univerzitu. I tento projekt se stal velmi úspěšným, zřejmě díky své realističnosti, zvukovým efektům a grafice, kterou jsem postupně vylepšoval. Když uvážím, že většina této tratě byla vytvořena v letech 2003-2005, jsem velmi rád, že si trať i s určitým časovým odstupem udržela svoji popularitu.

Derryck: Přiznám se, že jsem před updatem své tratě čerpal inspiraci i na Tvých stránkách. A před posledním vydáním mi také hodně pomohl fotoaparát, který jsem si pořídil. Přeci jen je znát, když tvoříš textury z reálného základu...

A. Bowden: To je pravda, také si vzpomínám, že když jsem dostal svůj první fotoaparát, otevřelo mi to zcela nové dimenze. Tehdy se jednalo o 3Mpix model, který na focení textur bohatě stačí i dnes. Oproti mému dřívějšímu ručnímu malování textur to byl opravdu velký pokrok.

Derryck: A jak tedy vývoj Tvých tratí pokračoval? Já sám jsem do dění okolo simulátoru vstoupil někdy v roce 2006 a tehdy

rozhodně ani jeden z Tvých počinů nevypadal tak, jako nyní…

A. Bowden: Koncem roku 2003 jsem učinil zásadní rozhodnutí; kompletně přetvořit trať Watford Junction - Milton Keynes a rozšířit celý úsek směrem na sever do Rugby. Chtěl jsem vytvořit dílo, které by bylo mnohem detailnější a reálnější, než Birmingham Cross-City South, a zároveň také mnohem delší, s rychlostmi až do 201 km/h. Základním kamenem byla změna designu, která mi hned zezačátku pomohla zvýšit úroveň realismu a přitom nezvýšit hardwarovou náročnost tratě. V BVE 2.x vypadal celý projekt slibně a tak jsem doufal, že BVE 4.x bude schopno některé výkonnostní problémy svého předchůdce zdolat. To se ale nestalo a tak se projekt Watford Junction – Rugby dostal do mrtvého bodu. Jedinou možností, jak celou věc opět vrátit do přijatelných mezí, bylo vrátit se ve vývoji zpět a snížit úroveň detailů tratě zpět na původní hodnotu. Jsem ale člověk, který se vždy snaží zlepšovat to, co vytvořil, proto jsem neměl zájem vytvářet jakoukoliv vizuálně podřadnou trať.

Derryck: Sám ses ale zmínil, že ani přes toto zjištění problémů v BVE jsi s vývojářskými pracemi nepřestal, jak to tedy bylo?

A. Bowden: Tehdy ještě ne. Rozhodl jsem se se stavbou tratě pokračovat v duchu původně nastaveného trendu i přes to, že by neměla být nikdy zprovozněna. Zní to asi dost šíleně. Zároveň jsem si uvědomoval, že nyní mohu svoji tvorbu rozvinout naplno a dát průchod svým 3D vývojářským nápadům tak, abych vytvářel objekty s vysokými úrovněmi detailů. Takové, které by si i přes postup času udržely určitou kvalitu

a nebylo by toho na nich mnoho k vylepšení.

Doufal jsem, že se snad jednoho dne v budoucnu dočkám nějakého nadšence, který naprogramuje zcela nový simulátor s výkonným grafickým renderem, takový, který bude schopen načítat tratě stvořené pro BVE. Pak by snad mohla moje tvorba být znovu schopná v simulátoru fungovat. V roce 2005 jsem ve tvorbě učinil poměrně velký pokrok, ale vzhledem k tomu, že simulátor žádného převratného zlepšení nedošel, jsem výstavby nechal. Tehdy jsem si myslel, že nadobro.

Derryck: Nakonec se ti ale sen přeci jen splnil – to když se objevil Michelle a s ním openBVE… jak jsi to tehdy prožíval?

A. Bowden: Ano, to bylo v roce 2008. Zdálo se to být jako podle nějakého scénáře – zcela nový simulátor, který byl schopen pracovat s tratěmi pro BVE a měl mnohem výkonnější grafický render. Samozřejmě mne hned napadla myšlenka, zda by tento simulátor byl schopen spustit Watford Junction – Rugby. K mému překvapení a úžasu bylo openBVE schopno bez problému pracovat s tím, čím se BVE dusilo! Téměř jsem nevěřil tomu, že se mi moje přání splnilo a moje tvorba tak není odsouzena k zániku…

Derryck: Ale vyšší grafický výkon není jediným přínosem openBVE…

A. Bowden: Máš pravdu. OpenBVE má výhodu také v tom, že na rozdíl od původního simulátoru není problém kontaktovat autora a konzultovat s ním případné technické nedostatky. Je obrovskou výhodou, že se na utváření simulátoru mohou svým způsobem podílet všichni.

Derryck: Myslím, že simulátor ušel již poměrně velký kus cesty a přinesl nám, fandům železnice mnoho zážitků. Taktéž jsi jistě obrovské pokroky učinil Ty ve své tvorbě, a ačkoliv by jistě mnoho lidí zajímalo, kdy se dočkáme Tvé nádherně vypadající tratě, nezeptám se Tě na to. Sám vím, že nelze slibovat žádné přesné termíny…

Každopádně Ti ale přeji mnoho štěstí a úspěchů ve tvorbě a ať už trať vyjde kdykoliv, budu se na ni těšit. A myslím, že nejsem sám. Díky za interwiev, Anthony.

A. Bowden: Já děkuji, rád jsem s tebou hovořil.

[x]