

DER FLIGHTSIMMER

Mit
Osterei für
unsere Leser



In dieser Ausgabe unter anderem:

Realbericht Air Greenland

Alphasim: USS Belleau Wood

Interview mit Holger Sandmann

Artificial Intelligence

Es macht „schnipp“ und ein viertel Jahr ist schon wieder vorbei. Gerade war doch noch Weihnachten, man saß gemütlich im Kreise der Familie zusammen, und jetzt ist schon Ostern und das Frühjahr drängelt mit den ersten schönen Tagen.

Darum haben wir für Euch, liebe Leser, in dieser Ausgabe des „Flightsimmer’s“ auch ein paar nette Ostereier versteckt.

Unsere Redakteure haben sich wieder viel Mühe und Arbeit gemacht, um sensationelle Berichte und Bilder zu erstellen.

Erstmals möchten wir auch Stefan Reiff, der einigen vielleicht aus dem Forum unter dem Nick „Stef“ bekannt ist, als Gastredakteur begrüßen.

Natürlich hoffen wir, dass wir in Zukunft von ihm öfter etwas im „Flightsimmer“ lesen dürfen.

Allen Lesern wünschen wir von hier aus schöne und ruhige Ostertage und vielleicht sieht man sich am virtuellen Himmel....

Eure Sabrina Wegbrod

Der Inhalt:

Seite 2	Vorwort	Sabrina Wegbrod
Seite 3	Interview mit Holger Sandmann	Markus Hunold
Seite 12	Posky 737 – Die 3. Generation des Dauerbrenners	Kay Wegbrod
Seite 27	Das etwas Andere Add-On WLP – Wild Life Projekt	Malloy
Seite 33	Schweizer CBI von Justflight	Markus Hunold
Seite 41	Artificial Intelligence – Fortsetzungsserie	Martin Schumacher
Seite 48	Realbericht Air Greenland	Kay Wegbrod
Seite 51	Alphasim: USS Belleau Wood	Malloy
Seite 57	Stansted Extreme von UK2000	Stefan Reiff
Seite 62	Project Fokker Jetline: Fokker 28 Fellowship	Martin Schumacher
Seite 71	Shockwave Productions: Republica P 47 Thunderbolt	Kay Wegbrod
Seite 84	Phoenix Simulation Software: Boeing 757	Martin Schumacher
Seite 97	News and coming soon’s	Malloy



Im Interview:
Holger Sandmann

Der Flightsimmer: *Hallo Holger, zunächst mal ganz herzlichen Dank, dass Du die Zeit für ein Interview mit uns gefunden hast!*

Holger Sandmann (HS): Bitteschön. Ich bedanke mich für Euer Interesse.

Der Flightsimmer: *Holger, Du bist ja inzwischen einer der ganz „Großen“ im Szenieriedesign. Wie bist Du überhaupt darauf gekommen, Szenarien für den Flugsimulator zu entwerfen?*

HS: Wenn ich das richtig in Erinnerung habe, dann habe ich ungefähr im Jahr 2000 damit begonnen, Add-ons von anderen in meinem FS98 Flusi zu installieren. Gleich von Anfang an hat mich das Konzept, unterschiedliche Interessen und Fähigkeiten kreativ umzusetzen und die Ergebnisse dann frei auszutauschen, fasziniert, einfach genial. Zur selben Zeit habe ich beruflich und studiumsmäßig (Geographie und Landschaftsökologie) viel mit geografischen Daten gearbeitet. Irgendwann hat es dann „Klick“ gemacht, und ich habe damit begonnen, meine eigene (neue) Heimat, Britisch Kolumbien, visuell im Flusi aufzumöbeln. Meine ersten eigenen Dateien habe ich dann im Januar 2003 hochgeladen.

Der Flightsimmer: *Arbeitest Du nur für die Microsoft Simulatorreihe oder hast Du auch schon für andere Systeme Szenarien erstellt? Gibt es Vor- und Nachteile?*

HS: Bisher nur für den MS Flugsimulator. Ich habe mir zwar schon mal X-Plane angeschaut, aber momentan gefallen mir die Möglichkeiten der Landschaftsverbesserung bei X-Plane nicht; da hat die MS FS Serie, zumindest gegenwärtig, noch viel größeres Potential.

Ein interessantes Nebenprojekt war die Erstellung von Geländedaten und -texturen für einen Himalaya-Trekkingfilm, der den Routenverlauf dreidimensional im „Vogelflug“ darstellen soll. Der Film ist aber, soweit ich weiß, noch nicht abgeschlossen.

Der Flightsimmer: *Kommst Du denn selbst ab und zu zum Fliegen, oder beschränkt sich das auf Testflüge in „Deinen“ Landschaften?*

HS: Das ist so ne Frage, wo sich FS Developer typischerweise zu krümmen anfangen ;-) Sagen wir mal so: ich fliege schon sehr gerne im FS - und nicht nur über meinen eigenen Kreationen - aber da das „Basteln“ sowohl Hobby als auch Beruf ist, sind das oft nur 30-Minuten Flüge, bevor ich wieder in die Schnellverstellung zurückfalle. Es gibt schon gute Gründe, warum ich mich nur sehr selten in den Multiplayer Mode oder auf VATSIM wage :-)

Der Flightsimmer: *In der Szene gibt es ja in den letzten Jahren einen ziemlichen Dissens zwischen den Erstellern von Freeware und denen, die Payware produzieren. Du machst beides gleichzeitig.*

Wie würdest Du Dich in der aktuellen Diskussion positionieren?

HS: Hmm, eine generelle „Dissens“ ist mir eigentlich nicht aufgefallen. Es gibt immer mal wieder persönliche Differenzen, aber das finde ich in dem doch sehr begrenzten FS Add - On Markt eigentlich nicht verwunderlich. Für mich steht fest, dass ohne Freeware viel weniger Leute dem FS „treu“ bleiben würden. Außerdem spielt Freeware auch eine wichtige Rolle in der „Qualitätskontrolle“ von kommerziellen Produkten. Ich persönlich habe jedenfalls bisher überwiegend positive Erfahrungen gehabt und die Zusammenarbeit bzw. der Gedankenaustausch mit Kollegen - die z.T. auch direkte oder indirekte Konkurrenten sind - macht großen Spaß und ist sehr motivierend.

Der Flightsimmer: *Kann man denn vom Szenieriedesign überhaupt leben?*

HS: Das hängt sehr stark von den eigenen Ansprüchen und Bedürfnissen ab. Dass die Einkommensmöglichkeiten ziemlich beschränkt sind, kann man schon daraus erkennen, dass es nur wenige Szenarieentwickler gibt, die offensichtlich und über mehrere Jahre hinweg FS Produkte hauptberuflich erstellen. Ein wichtiger Faktor ist dabei die finanzielle Unsicherheit: wer wartet schon gerne 6-12 Monate auf Bezahlung ohne zu wissen, wie viel Geld man am Ende tatsächlich bekommt?



Tongass Fjords

Generell ist es auch so, dass Szenerie Add-On's ein geringeres Kundenpotential haben, als Flugzeuge. Ist ja auch logisch: einen fetten Jumbo will (fast) jeder Flusienthusiast mal durch die Lüfte schieben, aber starten, fliegen und landen will jeder woanders. Dennoch, wer gute Qualität abliefert, vernünftigen Service bietet und die Marktnischen erkennt oder durch Glück trifft, der kann sich auch mit Szeneriedesign über Wasser halten ...zumindest bis zum Einsetzen der Midlife Crisis oder ernsthafter Gedanken bezüglich Rentenauszahlungen... ;-)

Der Flightsimmer: *Wie muss man sich das als Laie eigentlich vorstellen? Du überlegst, ein bestimmtes Gebiet umzusetzen. Woher bekommst Du Deine Daten und Informationen? Wie lange brauchst Du von der Idee bis zum fertigen Produkt?*

HS: Da gibt es viele verschiedene Ansätze. Es gibt sicher Firmen oder Individuen, die sehr strategisch vorgehen und sich das aussuchen, was vermutlich am begehrtesten ist. Strategische Gedanken machen wir uns (bei FS Add-On) natürlich auch, aber in der Regel steht das eigene Interesse an einem Gebiet im Vordergrund. Ich denke, dass ist schon allein deshalb wichtig, weil man ansonsten früher oder später in einen „just-another-job“ Modus gerät und die Qualität darunter leidet. Bei Misty Fjords war es z.B. so, dass ich die Gegend schon eine ganze Zeit lang im Auge hatte, einfach aus meiner Faszination für die großartige und vielfältige Landschaft heraus. Dass sich das fertige

Projekt dann zu so einem Renner entwickelte, war unerwartet und natürlich sehr zufrieden stellend und aus dem Erfolg heraus haben sich dann die weiteren Payware-Produkte entwickelt.

Bei Freewareprojekten ist das etwas anders, denn da geht es mir tatsächlich nur um meine eigenen Interessen, bzw. die meiner Mitstreiter. Ich habe zwar auch schon ab und zu mal Freeware „Auftragsarbeiten“ erstellt, aber das ist eher selten. Freeware heißt für mich vor allem Freiheit und Spaß für den Ersteller.

Die Rohdaten für Landschaftsprojekte stammen teilweise aus digitalen Datenbanken (Höhenmodelle, Gewässerdaten, Luft- und Satellitenbilder, usw.) aber vieles ist auch Handarbeit. Als jemand, der sich seit fast 20 Jahren beruflich mit geografischen Daten beschäftigt hat weiß ich, dass verschiedene Datensätze so gut wie nie zusammenpassen. Handarbeit ist also unablässig, wenn man gute Arbeit machen will und beinhaltet sowohl die Anpassung verschiedener Datensätze aneinander sowie die Digitalisierung von Landnutzungstypen aus Satellitenbildern, von Flussläufen auf topografischen Karten, usw...

Ein umfangreiches Projekt wie Misty oder Tongass braucht mindestens 8-10 Monate, wovon die letzten beiden Monate typischerweise im Beta-Testing verbracht werden. An Glacier Bay v2 haben wir mehr als ein Jahr gewerkelt, aber Freewareprojekte sind ja auch „Feierabend“-

Arbeit.

Der Flightsimmer: *Wie kommt es, dass Deine Szenerien im Vergleich zu manchen Konkurrenzprodukten so lebendig und authentisch wirken? Wo liegt das Geheimnis?*

HS: Die meisten erhältlichen Landschafts-Add-On's sind Teillösungen, wie z.B. „nur“ Mesh, oder „nur“ Landklassen oder „nur“ Gewässer und Straßen“. Die oft diskutierte Konsequenz ist dabei, dass die unterschiedlichen Produkte nur bedingt zusammenpassen und ungewollte Artefakte das Flugerlebnis stören. Stichwort „Flugplätze auf Plateaus“ usw..

Mein Ansatz ist dagegen, ein bestimmtes Gebiet von Grund auf komplett neu zu erstellen, so dass alle Elemente zusammenpassen. Der Nachteil dieses detaillierten Ansatzes ist natürlich, dass die Gebiete zwangsweise kleiner sind als ein Straßenprodukt für einen Kontinent oder ein Meshprodukt für die ganze Welt.

Außerdem legen wir bei unseren neueren Projekten wie Vancouver+, Tongass Fjords, und Glacier Bay v2 besonderen Wert auf interessante Details in und um die Landeplätze.

Das war ja die häufigste Kritik an Misty Fjords, wo diese Details weitgehend fehlten (aber letztendlich durch die vielen von Nutzern erstellten Addons nachgereicht wurden).

Vancouver +
Victoria +



Der Flightsimmer: *Die drei bekanntesten und sicher auch erfolgreichsten Payware-Produkte aus Deinem Team waren die Misty Fjords, Tongass Fjords und Vancouver plus, dazu die tolle Freeware Victoria plus. Wird es auch eine Umsetzung für den FSX geben und wann können wir damit rechnen?*

HS: Wir arbeiten bereits seit ein paar Monaten an den Umsetzungen dieser Titel für FSX. Bekannterweise hat sich an der Landschaftskodierung des FSX sehr viel geändert und Kompatibilität zum FS2004 Code ist, wenn überhaupt gegeben, oft visuell nicht sehr ansprechend. Daher sind wir also praktisch zum „Neubau“ gezwungen, was eine Menge Arbeit erfordert. Außerdem wollen wir natürlich die neuen Möglichkeiten des FSX so weit wie möglich ausnutzen. Da gibt's Einiges zu lernen und erforschen. Meine weniger komplexen FS2004 Freewareprojekte bieten sich dazu als gute Testobjekte. Ich habe ja bereits damit begonnen, die Ergebnisse zu veröffentlichen: Bella Coola für den FSX (BellaFSX.zip) war das erste dieser Projekte.

Der Flightsimmer: *Immer wieder liest man, dass der FSX in seinen Möglichkeiten so komplex ist, dass als Designer bisher kaum das volle Potential nutzen kann. Worin liegen die Hauptprobleme – schließlich lassen sich sehr viele Flugzeuge vom FS9 recht einfach in den FSX portieren. Mit Szenerien geht das meist nicht...*

HS: Eigentlich ist das Gegenteil der Fall, zumindest für Landschaftsverbesserungen.

Bei den bisherigen Versionen war es so, dass man (fast) immer einen Zwischenweg über spezielle Designprogramme gehen musste, um Gewässer-, Straßen-, Landnutzungsdaten usw. in das FS Format zu bringen.

Das Terrain Software Development Kit (SDK) des FSX ermöglicht zum ersten Mal, geografische Daten direkt zu kompilieren, also ohne Umweg. Der Haken bei der Sache ist allerdings, dass man sich mit diesen neuen Datenformaten (Shapefiles, GeoTiff, usw.) auskennen muss und oft auch ein Geografisches Informationssystem (GIS) benötigt, um die Daten vor der Kompilierung sinnvoll zu bearbeiten. Von daher gibt es also schon einen gewissen Bedarf an Know-how, was Daten und Tools betrifft. Es gibt aber mehrere Designerforen, in denen sich Interessierte gegenseitig ganz toll und effektiv helfen.

Ein Hauptgrund, weswegen die meisten FS2004 Szenerie- Add - On's nicht im FSX funktionieren ist der, dass die FS2004 Exkludierungsdateien nicht kompatibel sind, d.h., die Standardszenerie nicht oder nur teilweise unterdrückt wird.

Für Flugplätze stellen sich zusätzliche Probleme durch den Wechsel von flachen zu gekrümmten Bodenflächen. Da fehlt den Entwicklern auf einmal die Möglichkeit, die gewohnten Methoden und „Tweaks“ anzuwenden, ohne dass (bisher) gleichwertiger Ersatz bereitgestellt oder ermittelt wurde. Da müssen auch wir uns, zumindest bei den größeren Flugplätzen in

Misty, Tongass und Vancouver+, etwas einfallen lassen.

Der Flightsimmer: *Was kann man im FSX besser machen als im FS9? Spielen Bumpmaps und DDS-Texturen auch für Szenerien eine Rolle? Welche Chancen siehst Du?*

HS: Die Frage kann ich nur teilweise beantworten, denn mit Objektdesign und -texturierung habe ich nur sehr wenig Erfahrung. Für Bodentexturen sind die neuen Textureformate nicht ausschlaggebend, allerdings gibt es dort andere, interessante Änderungen.

So ist ja die Texturauflösung von ca. 4 auf ca. 1 Meter erhöht worden, es gibt mehr Möglichkeiten für realistische Texturdarstellungen in Hanglagen und die räumliche Auflösung von Regions- und Jahreszeitendateien ist ebenfalls deutlich verbessert worden.

Der Flightsimmer: *Deine Szenerien sind mit Leben erfüllt in Form von AI-Flugzeugen und -Schiffen. Die animierten Vögel und Kajakfahrer sind super. Frage: Wann dürfen wir Whale-Watching betreiben ;-)*

HS: Für die statischen und dynamischen Details sind andere Teammitglieder verantwortlich. Ähnlich wie ich mit meinen Landschaftsdaten versuchen natürlich auch sie, Ideen in interessante Objekte und Animationen umzusetzen. Da lasse ich mich immer selber gerne überraschen ;-).



Bella Coola FSX

Der Flightsimmer: *Ein Blick in die Glaskugel, ohne zuviel zu verraten: wenn die Fjords und Glacier Bay auch im FSX laufen, was wäre ein nächstes, neues, großes Projekt, von dem Du träumst, es für den Flugsimulator umzusetzen?*

HS: Mein nächstes Projekt wird in Zusammenarbeit mit Allen Kriesman, dem Entwickler der Ultimate Terrain Serie, entstehen. Wir beide haben vor, unsere jeweiligen Stärken zusammenzuführen, um ganz Alaska detailliert zu überarbeiten. Die einzelnen Features sind noch nicht festgelegt, aber wir stellen uns ein Mittelding aus Misty/Tongass und Ultimate Terrain Alaska vor. Die Idee dazu kam u.a. aus dem Gedanken, dass bei meinem gegenwärtigen Tempo es noch 50 Jahre dauern würde, bis ich ganz Alaska in Misty-Qualität abgedeckt hätte. Selbst meine Geduld und Ausdauer haben Grenzen ;-)

Ansonsten stehen noch einige kleinere Kooperationsprojekte auf dem Programm, in Gebieten außerhalb Alaskas. Dazu verrate ich aber jetzt noch nichts.

Der Flightsimmer: *Du lebst nun als Deutscher schon einige Jahre in Canada. Wie fühlt man sich so fern der Heimat? Hast Du neue Freunde gefunden? Wird es irgendwann ein „zurück“ nach Old Germany geben?*

HS: Nach zwölf Jahren Kanada ist mein Heimatbegriff schon ziemlich verwaschen. Klar, die Wurzeln kann und will man nicht

abstoßen, aber ich fühle mich hier vollkommen Zuhause. Ganz davon abgesehen, dass noch diesen Monat der zehnte Jahrestag mit meiner kanadischen Schönheit ansteht (bloß nicht den Tag vergessen...). Den Kontakt nach Deutschland behalte ich über Familienmitglieder und Freunde und, wann immer möglich, auch Besuche dort oder von dort. Permanent nach Deutschland zurückzukehren kann ich mir momentan jedenfalls nicht vorstellen. Kanada hat schon was... Und wenn ich deutsch sprechen will, dann gehe ich im Ort beim Schlachter einkaufen, wo es Bratwurst und Sauerkraut gibt (aber leider keinen Harzkäse) ;-)

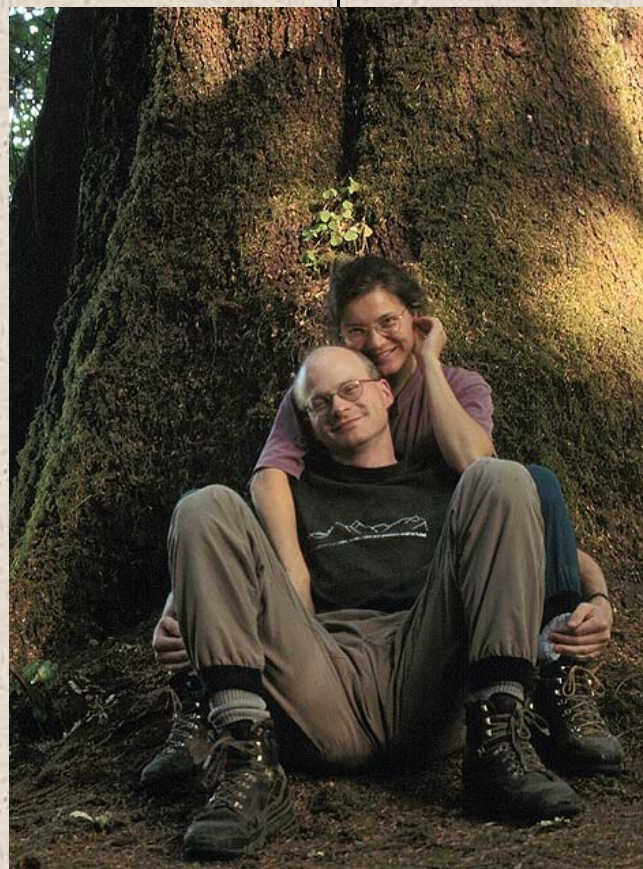
Der Flightsimmer:
Vielen Dank für das Interview, Holger!

HS: Gern geschehen. Viele Grüße aus Creston (CAJ3) und viel Erfolg mit dem Flightsimmer Magazin!

Das Interview führte Markus Hunold. Die Screenshots stammen Jörg Buschmann (FS9) und Markus Hunold (FSX). Weitere Informationen über bisher erschienene Freeware-Szenerien von Holger findet man auf:

<http://forums.simflight.com/viewtopic.php?t=50007>.

**Holger Sandmann
und seine
Lebensgefährtin Julie**



Glacier Bay v2



Die 3. Generation eines Dauerbrenners...



Boeing 737-600/700/800/BBJ

Geschichte/Hintergrund:

Nach längeren Marktuntersuchungen, gab Boeing im November 1993 die Entwicklung der 3. Generation der Boeing 737 bekannt, bestehend aus den Varianten 737-600/-700/-800 und -900.

Wegen des anhaltenden guten Absatzes, der 737 Baureihe, verzichtete man bei Boeing auf die Entwicklung einer ganz neuen Zelle für die neue Generation dieser Baureihe und wählte stattdessen eine generelle Vergrößerung, Verstärkung und Modernisierung auf der Basis der bis dahin gegenwärtigen Generation.

Nach Aussagen von Boeing war dies auch der mehrheitliche Wunsch der Kunden, welche die Version -300/-400 und -500 in Gebrauch hatten.

Die Serien -600/-700/-800 und -900 gehören zur Boeing 737NGm die bis jetzt den Abschluss der Entwicklung dieser Flugzeugfamilie bilden.

Sie stehen in direkter Konkurrenz zum Airbus A319/A320 und A321.

Unter der Bezeichnung 737X begannen 1991 die Studien für neue Nachfolgemodelle, deren Grundkonzept bereits vor mehr als 35 Jahren entwickelt wurden. Die 737 ist mittlerweile zum 5000. mal gebaut und verkauft wurden (Southwest-Airlines), und somit das meistverkaufte Strahlenflugzeug der Welt.

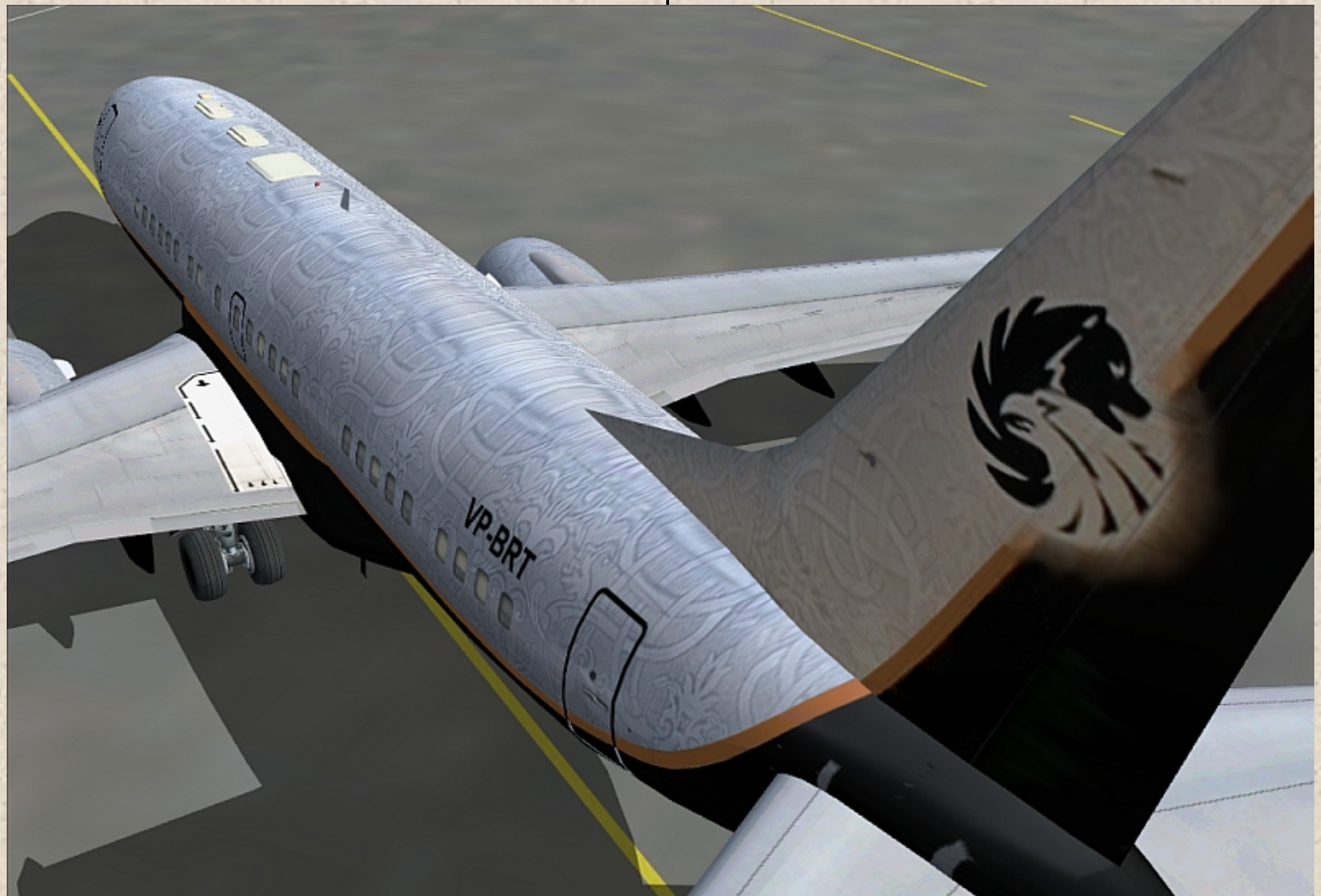
(Hinweis: die 5000 St. beziehen sich auf alle bis dahin gebauten 737 Modelle egal welcher Version)

Den größten Anteil an den Modifizierungen hatte der Tragflügel, dessen Spannweite um

mehr als fünf Meter gestreckt wurde. Bei gleichzeitiger Vergrößerung der Flügeltiefe um rund 50 cm ergab sich eine Steigerung der Flügelfläche um rund 25 Prozent. Durch die Verkleinerung der relativen Dicke des Profils konnte die wirtschaftliche Reisegeschwindigkeit zusätzlich auf bis zu Mach 0,79 gesteigert werden. Da sich die Tanks in den Tragflächen befinden, konnte auch die Treibstoffkapazität um 30 Prozent auf 26136 Liter und dadurch auch die Reichweite um bis zu 1667 km gesteigert werden.

Auch das Seitenleitwerk erfuhr eine Vergrößerung um 1,24 m. Bei dieser Gelegenheit wurde der Steuermechanismus mit Überarbeitet, bei dem in der Vergangenheit häufig Unregelmäßigkeiten aufgetreten waren.

Als Antrieb wurde das CFM56-7B Triebwerk ausgewählt. Es ist für alle 4 Ausführungen gleich. Durch eine entsprechende Software des digitalen Steuersystems wird die Schubkraft den unterschiedlichen Startmassen angepasst.



Gegenüber den früheren Triebwerken verursachen die neuen erheblich weniger Lärm und der Schadstoffausstoß wurde enorm reduziert. Außerdem erhielten die Flugzeuge ein neues Fahrwerk mit überarbeiteten Rädern und Bremsen.

Die Boeing 737-600 ist mit einer Rumpflänge von 31,24m das kürzeste Modell und ersetzt die 737-500.

Die 33,63m lange Boeing 737-700 ersetzt die 737-300, die bei der Vorgänger Serie den größten Verkaufsanteil aufweisen konnte.



Im Gegensatz zu den älteren 737-Familien, gibt es bei der Boeing 737NG (New Generation) vier unterschiedliche Varianten, die sich in erster Linie durch die Rumpflänge unterscheiden.

Als Ersatz für die Boeing 737-400 wird die Boeing 737-800 angeboten. Sie hat eine Rumpflänge von 39,47m.

Die längste Variante ist mit 41,11m die Boeing 737-900.

Die 3. Generation kann ihre Passagiere weiter als die Vorgänger Serie befördern. Insgesamt 12 Flugzeuge beteiligten sich bei der Flugerprobung (3x 600er, 4x 700er und 3x 800er).

So konnten während des gesamten Testprogramms weit über 4100 Flugstunden absolviert werden.

Bisherige Verkaufszahlen sprechen ein deutliches Wort für dieses Muster.

Die Modelle:

❖ Boeing 737-600

Sie ist das kleinste Modell der neuen Familie und bietet 108-132 Passagieren Platz. Die Reichweite beträgt mit 108 Passagieren ca. 5980 km.

Der Roll Out des Prototyps in Renton erfolgt im Dezember 1997 und absolvierte im Januar des darauf folgenden Jahres seinen Erstflug. Dieser dauerte 2½ Stunden und führte zum Boeing Field in Seattle.

Die Testpiloten waren Mike Carriker und Ray Craig im Cockpit.

Die Musterzulassung erfolgte im Juli 1998. Die anschließende Flugerprobung zog sich fast ganze 7 Monate hin und beinhaltete 800 Flugstunden bei insgesamt 635 Flügen und 459 Stunden bei der Bodenerprobung. Die FAA-Zulassung wurde im August 1998 erteilt. Als erste Fluglinie bestellte SAS 39 Flugzeuge, wovon sie ab September ihre ersten erhielt.



❖ Boeing 737-700

Die Vorstellung der 737-700 fand Dezember 1996 in Seattle statt. Der Erstflug erfolgte jedoch erst im Februar 1997.

Im Verlauf der Flugerprobung zeigte es sich, dass am Höhenleitwerk strukturelle Änderungen durchgeführt werden mussten. Dadurch verzögerte sich die Zulassung der Maschine durch die FAA um zwei Monate. Auf Grund von Forderungen der europäischen JAA mussten die Notausstiege modifiziert werden. Aber auch die JAA erteilte schließlich im Februar ihre Zulassung.

Die Passagierkapazität liegt bei 128-149 Sitzplätzen. Mit 128 Fluggästen an Bord kann eine Strecke von 6010 km geflogen werden. Im November 1993 bestellte Southwest Airlines als Erstkunde 63 Flugzeuge dieser Serie, wovon die ersten im Dezember 1997 ausgeliefert wurden. In der Zwischenzeit wurde die Bestellung auf 130 Flugzeuge angehoben plus 79 Optionen. Die Optionen wurden jetzt im April 2006 umgewandelt in feste Bestellungen. Germania übernahm im März 1998 ihre erste -700 und ging sofort mit ihr in den Liniendienst über.

❖ Boeing 737-700BBJ

Auf der Basis der 737-700 wurde die Boeing 737BBJ als Geschäftsreiseflugzeug entwickelt. Sie hat den Rumpf der -700 und die Tragflächen der sowie das Fahrwerk der -800. Zusatztanks zur

Reichweitenvergrößerung wurden in den Unterflurfrachträumen installiert. Der Prototyp flog erstmals im September 1998. Die Auslieferung begann im November 1998.

Die Reichweite mit 162 Reisenden beträgt 5417 km. Im Juli 1997 erfolgte der Erstflug der -800.

3 Maschinen erreichten nach über 760 Testflügen und 740 Flugstunden sowie 550



❖ Boeing 737-800

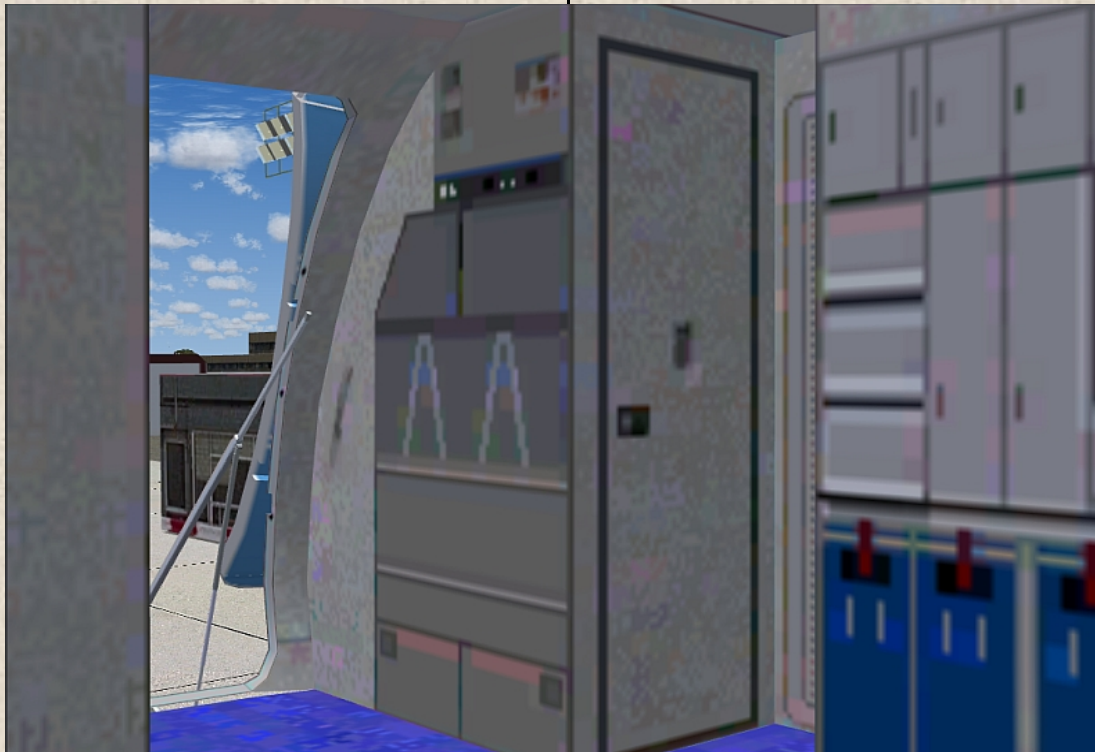
Der Rumpf der 737-800 wurde gegenüber der -400 Version um 2,78m gestreckt und ist für 160-189 Passagiere ausgelegt.

Stunden der Bodenerprobung ihr Ziel und im März 1998 erhielt sie ihre Zulassung durch die FAA. Die JAA erteilte ihre Zulassung kurz darauf. Hapag Lloyd war Erstkunde dieser Version und erhielt die erste (D-AHFC) im April 1998.

Die 4.000. (alle 737 Varianten) 737 ging im Mai 1998 an Delta Airlines.

❖ Boeing 737-800BBJ2

Seit 2001 wird die Boeing 737BBJ2 angeboten, die den Rumpf der -800 hat. Sie wird ausschließlich mit Winglets an den Tragflächenenden ausgeliefert, wodurch sich die Reichweite um 7 Prozent erhöhte. Die Winglets, die auch bei den Passagierflugzeugen zum Einsatz kommen, haben eine Höhe von 2,5m. Über einen BBJ3 wird bei Boeing auch schon nachgedacht (21.11.2005 angekündigt) und soll bis zu 11% mehr Kabinenraum haben als die BBJ2.



❖ Boeing 737-900

Das längste Modell der 737NG Familie ist die 737-900 mit einer Länge von 42,11m. Gegenüber der -800 Version wurde der Rumpf um 1,57m vor und um 1,07m hinter der Tragfläche verlängert. Der Frachtraum vergrößerte sich so um 18 Prozent. Sie ist für 177-189 Passagiere ausgelegt und erreicht so bei einer vollen Auslastung eine Reichweite von 5050 km.

Die Rüstmasse beträgt ca. 78,2 Tonnen. Die Vorstellung erfolgte im Juli 2000 und der Erstflug im August des gleichen Jahres. Testpiloten waren Mike Carriker und Mark Feuerstein. Die beiden Testflugzeuge schlossen nach 649 Stunden in der Luft und 156 Stunden am Boden die Tests ab.

Technische Probleme und ein Erdbeben verzögerten die Zulassung durch die FAA und die JAA bis in den April 2001.

Erstkunde war hier die Alaska Airlines die Bestellung über 10 Exemplare + 10 Optionen auslöste und ihre erste -900 im Mai 2001 übernehmen konnte.

Als weitere Kunden entschieden sich Continental Airlines, Korean Airlines sowie auch die KLM für dieses Muster.

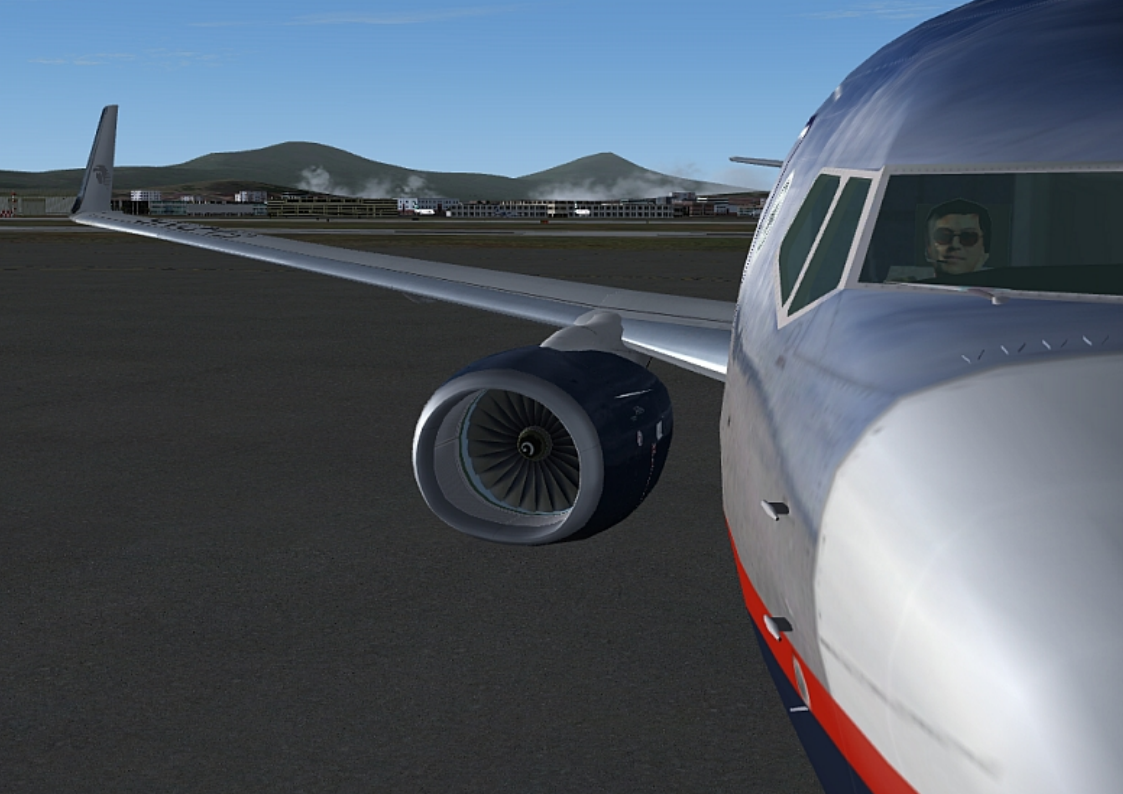
Spezifikation:

Version 737-600

Maschinen: 2 Mantelstromtriebwerke
CFM56/7 mit á 101kN Schub
Flügelspanweiten: 34,30 m
Länge: 31,24 m
Höhe: 12,50 m
Max. Reisegeschw.: 850 km/h
Reichweite: 5982 km bei Vollast
Dienstgipfelhöhe: 12500 m
Preis: ca.: 41 Millionen US-\$

Version 737-700

Maschinen: 2 Mantelstromtriebwerke
CFM56/7 mit á 107kN Schub
Flügelspanweiten: 34,30 m
Länge: 33,63 m
Höhe: 12,50 m
Max. Reisegeschw.: 850 km/h
Reichweite: 4500 km bei Vollast
Dienstgipfelhöhe: 12.500 m
Preis: ca.: 48 Millionen US-\$



Version 737-800

Maschinen: 2 Mantelstromtriebwerke
CFM56/7B mit á 116kN Schub
Flügelspannweiten: 34,30 m
Länge: 39,47 m
Höhe: 12,50 m
Max. Reisegeschw.: 880 km/h
Reichweite: 3900 km bei Vollast
Dienstgipfelhöhe: 12500 m
Preis: ca.: 45 Millionen US-\$

Anzahl aller hergestellten Modelle:

737-600	61 Stück
737-700	797 Stück
737-800	958 Stück
737-900	52 Stück

(Quelle: Aero-Ausgabe Nr.4/2006)

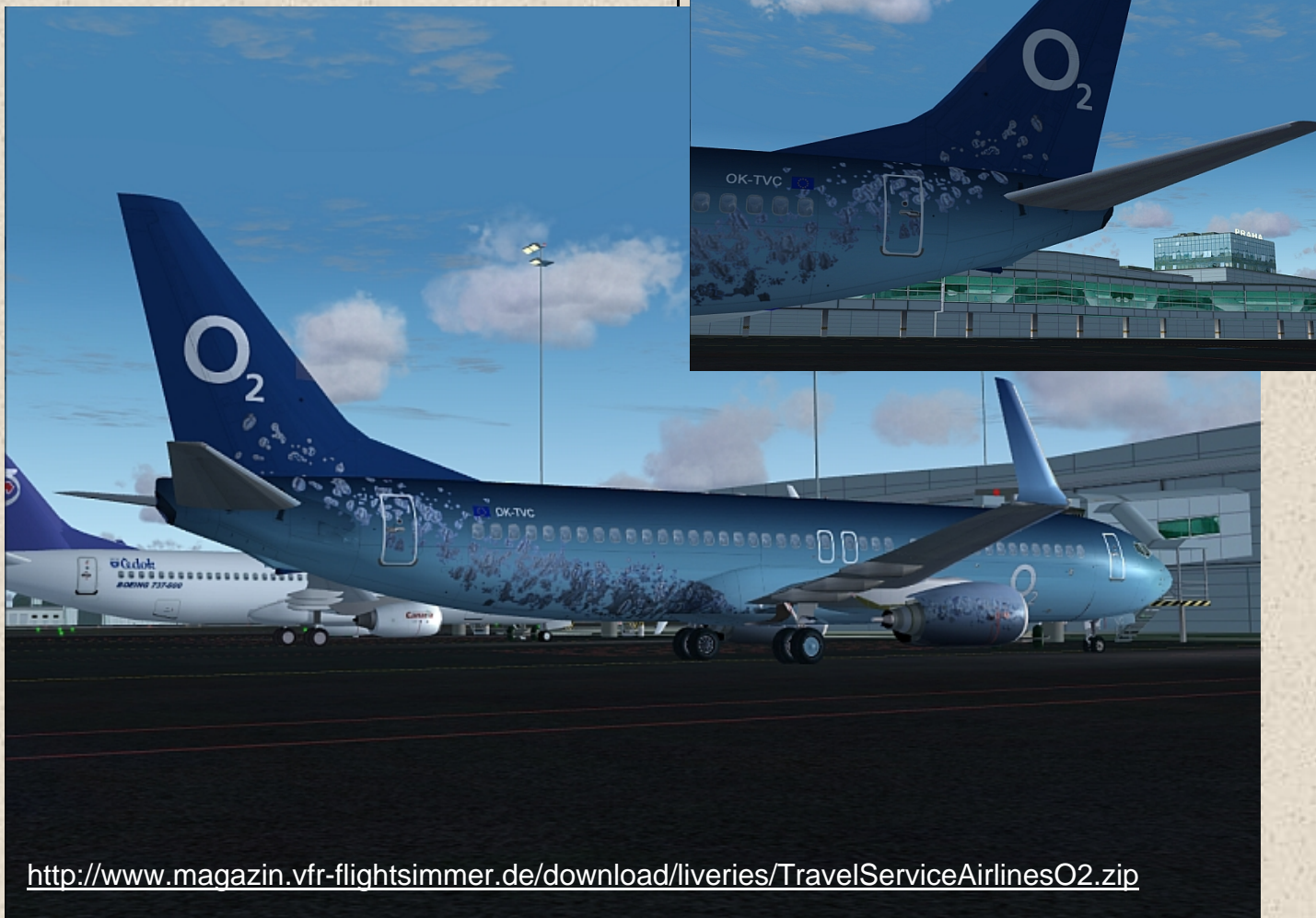
Anzahl noch flugfähiger Modelle:

Momentan leider nicht heraus findbar.
Aber ständig wechselnd, da neue
hinzukommen und ältere entfallen.

Die virtuelle B737-600/700/800/BBJ...:

... kommt aus dem Hause Project Opensky
<http://www.projectopensky.com> und reiht
sich ein in eine große Anzahl anderer
Modelle.

Nach diversen kleinen „Kinderkrankheiten“
bei den 700er und 800er Modellen, ist man
mit der SP3 Version der Modelle nun auf
einem recht annehmbaren Stand
angekommen. Zudem ist man bei der 700er
Version sogar einen Schritt weiter gegangen
und entwarf den BBJ auf selbiger Basis.



<http://www.magazin.vfr-flightsimmer.de/download/liveries/TravelServiceAirlinesO2.zip>





Bei der 800er Serie berücksichtigte man dabei sogar noch die VC Liebhaber und bietet diese alternativ mit einem virtuellen Cockpit an.

Der Nachzügler ist die kleine 600er Version, welche die 737NG-Palette von POSKY nach unten abrundet.

Dass sich die Modelle einer breiten Gesellschaft präsentieren und von ihr auch akzeptiert werden sollen, sieht man letztendlich auch daran, welche große Auswahl an diversen Bemalungen es gibt.

So sollte für jeden was dabei sein.

Zudem ist POSKY auf die Änderung in der Produktion bei Boeing rechtzeitig eingegangen und bietet ihre -600, -700 und -800er Modell ebenso ohne dieses kleine obere Cockpit Fenster an.

Man folgt so dem Weg der bestmöglichen Originaltreue.

Im Downloadumfang sind außer den üblichen Verdächtigen wie Modellordner, Air-File und Aircraft.cfg zusätzlich Checklisten und Manuals. Letztere beinhalten Limitation-, Procedures-,

Performance- und Operations Manuals. Die beiden erstgenannten sind jedoch leider ein Auszug aus der 300/400er Boeing Serie.

Des Weiteren bietet POSKY ein eigenes Panel für ihre B737 an und geht somit einen neuen Weg gegenüber den anderen hauseigenen Modellen.

Es wird als separater Download angeboten, was es dem User überlässt, sich hierfür oder doch für ein anderes Panel zu entscheiden.

Ob sich dies in Zukunft bei POSKY einbürgert werden wir allerdings abwarten müssen. Letzten Endes muss man sich bei AVSIM nur um einen ansprechenden Sound

kümmern, will man nicht den Flusi eigenen default 737-400er Sound nehmen. Doch auch hier wird man schnell fündig. Einen Vorschlag zu einem passenden Sound verknäufte ich mir jedoch an dieser Stelle, da hier jeder selber seinem eigenen Geschmack folgen soll.

Installiert ist das ganze in weniger als einer Minute.

Im FS9 Verzeichnis unter Aircraft einen B737-600, -700, -800 oder -BBJ Ordner anlegen und dann alle relevanten Ordner, .cfg und air. Files hineinkopieren. Den Texture Ordner hinzufügen, in der .cfg alle



nötigen Änderungen vornehmen und fertig ist das Ganze.

Die weniger versierten User sollten sich etwas mehr Zeit nehmen, um eventuelle Flüchtigkeitsfehler auszuschließen.

Doch lange rede kurzer Sinn, kommen wir zum Eingemachten...

Andere Freewaremodelle wirken da im Detail weit stimmiger. So wirkt es als habe man sich in erster und ausschließlicher Linie um die flächige, sprich um die Strukturgröße des Modells gekümmert. So wirkt sie aus der Entfernung sehr gut gelungen, jedoch bei näheren hinschauen, lässt sie hier und da doch ein paar Wünsche offen.



Das Außenmodell...

... kommt auf den ersten Eindruck recht passabel rüber.

Der genauere Blick aufs Detail lässt aber hier und da leider etwas zu wünschen übrig.

So ist bei den Turbinen zu erkennen, dass die einzelnen Fans zu flach angeordnet wurden und es somit bei Stillstand ein „durchschimmern“ des dahinter liegenden Raumes erst bei sehr flacher Ansicht zulässt. Zudem ist der Übergang der Fans

nach außen an die Triebwerkswand unsauber gearbeitet und bildet einen bläulichen Rand, den ich so noch nie gesehen habe.

Zudem sind die einzelnen Radkästen mit wenig Detailfreude erarbeitet. Sie lassen keinerlei Systemtiefe auf Kabel, Leitungen etc. zu. Das dann noch auf dem Bugfahrwerk der 700 Serie 737-800 steht wirkt eher, als habe man sich bei POSKY hauptsächlich um die 800er Serie gekümmert und sie für die 700er Serie herangezogen und im Rumpfsegment nur gekürzt, dabei aber die Detail Änderung gänzlich vernachlässigt.

Auch die optische Tiefe des Fahrwerkes sowie der Triebwerke und des gesamten Außenmodells (Nieten Schrauben etc.) wäre sicher durch POSKY möglich gewesen. So hat man es allein den Paintern überlassen, wie gut das Modell letztlich wirkt. Hier hätte ich mir von POSKY mehr eigeninitiative erwartet.

Leider haben sowohl die 700er als auch die 800er Serie in der Nachtansicht ihre kleinen Schwächen.

Schaltet man nach dem Start/Landung die Landelichter aus, schaltet man die Kabinenbeleuchtung ebenfalls mit aus und lässt so seine Passagiere und Kabinenpersonal auf dem kompletten Flug im dunklen stehen.

Dieses kann man beim 600er und beim 800er Modell unter [Lights] in der .cfg ändern.

Beim 700er Modell jedoch geht dies leider nicht, obwohl die Auswahlkriterien identisch sind. Hier sind die Modelle also doch grundverschieden.

Meine Änderung aus der 800er Serie in der .cfg lautet wie folgt:

[Lights]

light.7 = 5

light.8 = 5

light.9 = 5

light.10 = 5

light.13 = 5

light.14 = 5

alle anderen nicht beschriebenen Lichter-Settings sind so geblieben wie sie waren.

Gut umgesetzt wurden die Flexing Wings, auch wenn dadurch die Beacon Lichter ein wenig zu groß wirken. Jedoch hat man so wohl auch das Problem der in der Luft hängenden Lichter gelöst.

Zudem haben die Entwickler auch bei dem sich öffnenden Hauausgang in Verbindung mit der Flugzeugeigenen Treppe zu ende gedacht.

So kollidiert die Tür nicht mehr mit der bereits ausgefahrenen Treppe und umgekehrt, da sich der obere Handlauf erst ausfährt, wenn die Türe offen und komplett aufgeklappt ist. Macht man die Türe zu, klappen auch die Handläufe zuerst ein. Zudem gefällt, das sich ein Pushback Fahrzeug beim zurückschieben automatisch vor das Flugzeug einblendet und dieses zurückschiebt. Einzig den Ramp Agent hätte man etwas ansprechender darstellen können.

Alles in allem ist das Außenmodell noch ein wenig verbesserungswürdig in diversen Punkten um es als gesamtes abzurunden.

Hier sind die vergleichbaren Freewaremodelle von FFX/SGA/Kittyhawk (speziell die 700er Serie) um längen besser gelungen.



Nachdem POSKY ja schon mehrere Nachbesserungen ins Rennen geschickt hat, bleibt mir also zu hoffen, das da noch was kommt.

Cockpit und Innenraum...

... ist wenn man so will im Grundmodell nicht vorhanden, insofern man nicht die VC-Variante gewählt hat.

Das 2D Panel, welches man sich bei POSKY downloaden kann wirkt allerdings sehr ordentlich ausgearbeitet.

Daran, dass mir es jedoch vorkommt, als säße man bei der 737 ein wenig zu tief, kann das Panel jedoch nichts. Dies liegt ebenfalls beim Flugzeugmodell von POSKY. Doch zurück zum Panel.

Die Knöpfe sind fehlerfrei bedienbar und auch sonst ist das gesamte Panel bis auf

teilweise etwas zu klein geratene Schrift trotzdem noch gut ablesbar. Das Panel wirkt



klar gegliedert und aufgeräumt und ähnelt dem Original doch sehr gut. Wer nun erwartet hier ein FMC oder sonstige Systembedingte Extras zu finden, den muss ich an dieser Stelle enttäuschen. Die Macher von POSKY zielen nicht auf PMDG und deren Klientel, als mehr auf den Neueinsteiger mit etwas Grundkenntnissen oder User welche sich abends nach getaner Arbeit noch schnell hinterm Steuer klemmen wollen um von Frankfurt nach Malle zu fliegen, ohne aber vorher noch eine halbe Stunde FMC und dergleichen füttern wollen. Schade, das man dabei nicht an die Neueinsteiger gedacht hat. Denn ein Manuel für das Panel sucht man vergebens im Download Umfang. So heißt es also hier „try and error“.

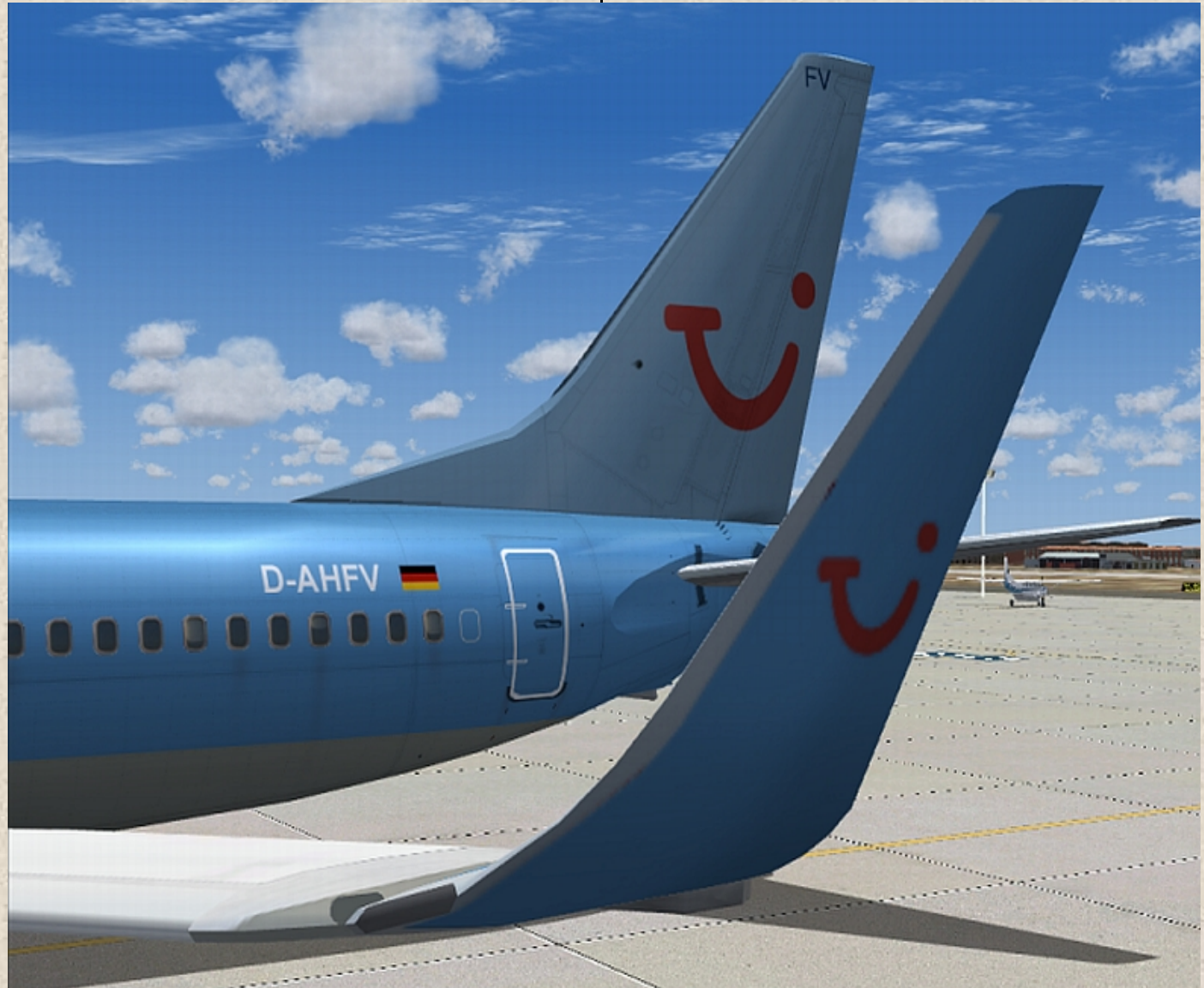
Doch besser als das Standard Panel vom FS9 ist es allemal. Zudem es auch das für die 737NG Versionen ist. Und hat man sich mit dem Panel erst einmal angefreundet,

bereitet es einem viel Spaß auf den vielen Strecken.

Wem das jedoch nicht als „ausreichend“ erscheint, sollte sich mal bei <http://www.flusi.info/cockpit.html> umschauen. Dort empfiehlt Markus (Pidder) das 737-800NG Panel von Chris Jeanne.

Handling, Flugdynamik und sonstige Eigenschaften...

Tja hier werden sich die Geister scheiden. Wird der eine sagen „sie passen“ wird ein anderer meinen „zu träge“.



Meiner Meinung nach passen die Eigenschaften am Boden sehr gut. In der Luft aber sind die Kurvendynamiken eher schwach bis unzureichend.

Am besten erkennt man es daran, wenn man den Autopiloten aktiviert. Die vorgegebene Ausführung erfolgt dabei fast beinahe eine viertel Minute später. Und auch das Kurvenflugverhalten ist eher etwas träge und steif, was folglich einem Kurvenradius einer großen B747 ähnelt, als zu einer B737 passt.

Die Steig- und Sinkbewegung sowie die Schub und

Bremsleistungen hingegen passen wieder.

Hierbei sollte man bei der Routenplanung also all zu scharfe Kurven meiden und die Route dementsprechend ausführen.

Auch hier hoffe ich, dass der Dynamik noch etwas auf die Sprünge geholfen wird, denn dann kann aus dem Flugzeug noch ein recht interessantes Teil werden.

Sound und Effekte

Zum Sound gibt es keine Bemerkung, da von POSKY keiner mitgeliefert wird.

Die Effekte sind die bereits altbekannten, welche von den jeweils anderen 747/757/767 Posky Modell verwendet werden. Diese sollten hinlänglich bekannt sein, so dass ich hier nicht näher darauf eingehen möchte.

Fazit

Der wahre Freudentaumel über das Modell will sich bei mir nicht so recht einstellen. Sind es doch zu viele Kleinigkeiten, die das

Gesamtbild nachhaltig stören. Wenn man jedoch nicht all zu genau hinschaut und sich am etwas zu trägen Kurvenverhalten nicht weiter stört, ist sie sicher einige Flüge wert. Zudem kann man hoffen, dass sich POSKY vielleicht doch noch zu einer weiteren Überarbeitung (es wäre ja nur die 4.) hinreißen lässt, um diese zum Teil nur kleinen Schönheitsfehler zu beheben.

Positiv hervorheben möchte ich die im Downloadumfang enthaltenen Checklisten und Manuals, welche einem den einen oder anderen Punkt zur fliegerischen Leichtigkeit der 737 im Hauseigenen FS9 erklären. Die Geduld zum lesen sollte man auf jeden Fall aufbringen.

sonstige Hinweise

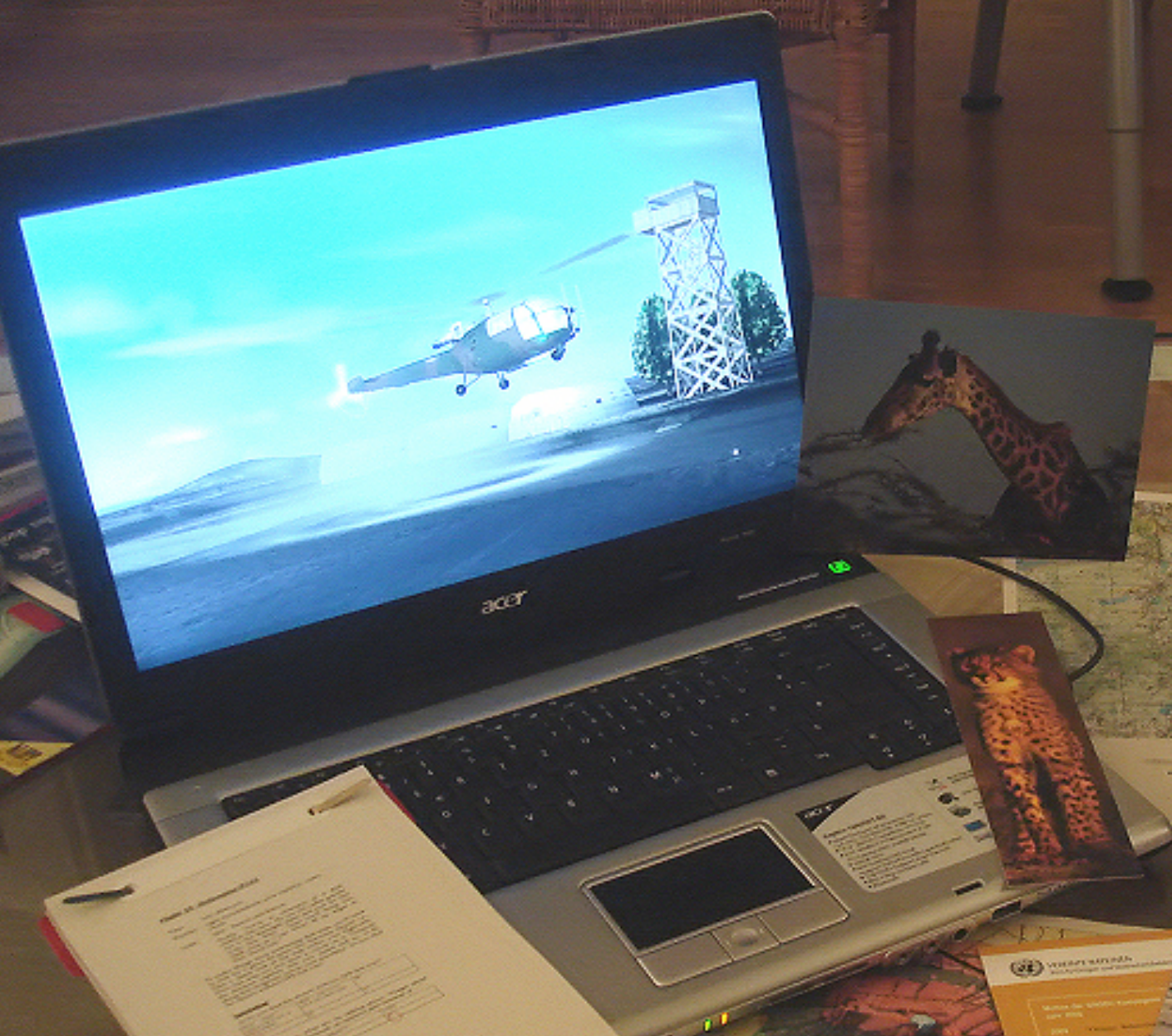
Unter www.avsim.net sind weitere Bemalungen erhältlich, welche nicht auf der POSKY-Seite erwähnt sind. Hier sollte man also ebenfalls reinschauen, wenn die bevorzugte Livery nicht bei POSKY erhältlich ist.

**Kay Wegbrod
(Bird 1)**

Verwendetes Testsystem
Intel Pentium4, 3,0 GHz
1.0GB RAM



Ein etwas anderes AddOn...



Das letzte große FS9-Abenteuer:

WLP - WILD LIFE PROJECT

Wild Life Projekt (WLP) – Das letzte große FS9-Abenteuer

Der Titel bezieht sich allerdings nicht auf die eventuelle Kompatibilität dieses etwas anderen AddOns, sondern eher auf meine letzte Aktion im „alten“, bevor ich morgen auf den FSX umsteige... Aber alles der Reihe nach:

An einem meiner nächtlichen Streifzüge durch das Internet entdeckte ich im Januar auf fsdome.com eine kleine Freeware-Szenerie, die ein fiktives Flugfeld irgendwo im afrikanischen Busch enthielt.

Die zebragestreifte Pilatus Porter PC-6 auf dem kleinen Bildchen neben der Szeneriebeschreibung weckte mein Interesse und ohne lange darüber nach zu denken entschied ich mich zum Download. Die im Paket enthaltene ReadMe-Datei enthält den Link lulu.com und dort erfuhr ich, dass die eben geladene Szenerie eigentlich nur als Zusatz zu einem Buch dient... Nun wurde ich erst recht neugierig und ehe ich mich versah befand ich mich mitten in einem virtuellen afrikanischen Abenteuer...

Nach gut 40 Tagen literarischen und virtuellen Busch sitze ich heute übrigens an der dritten Version meiner Review, wobei ich euch die erste nicht vorenthalten möchte:

„Take it or leave it!“ (das wäre eher im Sinne des Autors oder des Romanhelden, der lieber Taten setzt als lange quatscht)

Für eine Buchbesprechung ist das natürlich alles andere als ausreichend und meine ehemalige Deutschlehrerin würde sich vor Freude die Hände reiben, weil sie ja schon immer wusste, dass ich nichts auf dem Kasten habe...

“For those of you, who want to donate to this project or even travel down there to visit the characters... DON'T! There will be nobody there, no WLP camp, no swamp, no homemade gin.”

Zum Ablauf:

Bei lulu.com hat der Kunde die Möglichkeit das Material in Form eines Taschenbuches für 16.- US\$ zu bestellen oder um knapp 7.- US\$ die PDF-Version des Werkes zu schnorcheln. Eine zwanzigseitige Leseprobe (ebenfalls bei lulu.com) als Appetithappen wird die Entscheidung ein wenig vereinfachen.

Ich entschied mich (leider, doch dazu gleich...) für den Download, der nach meiner Plastiküberweisung schnell und reibungslos über die Bühne ging.

So hatte ich etwa 8 MB in Form von 230 Seiten auf meinem Rechner und, oha, ein „Dankeschön!“ als automatische Email in meinem Postfach – simpel, aber ein netter Zug!

Die 230 Seiten erwiesen sich auf meinem Laptop allerdings recht bald als Zumutung für meine Augen. Ich schaltete also meinen

Drucker ein und klickte auf „Print“, was mich weitere 70 Blatt (vorne und hinten bedruckt) „kostete“. Na und wenn ich jetzt auch noch die verwendete Druckerpatrone mitrechne, dann nähert sich das preislich sowieso der Taschenbuchversion.

Lesen ist eines meiner Hobbies (ja, liebe Deutschlehrerin: mir wurde das nicht vorgelesen – ich habe das selbst geschafft!) und gute Bücher pflege ich wie andere ihre Pflanzen. Ausgedruckte PDF-Dateien wandern dagegen doch irgendwann einmal in die rote Tonne...

Die Idee, oder besser gesagt das Add-On, kann man in drei unterschiedliche „Abschnitte“ einteilen:



Das Buch und die Story:

Der schweizer Autor, J.T. Chance, schrieb das Abenteuer nicht in seiner Muttersprache, sondern in Englisch. Gleich

in der Einleitung entschuldigt er sich zwar über eventuelle Fehler und meint sogar kein guter Schreiber zu sein, doch ich wurde bald eines besseren belehrt: Ausdruck, Satzbau und Sprache sind vielleicht nicht in der Liga eines Rudyard Kipling oder Ken Follet, aber die lockere und humorvolle Erzählweise lässt sehr bald auf „eventuelle“ Tippfehler vergessen. Und viel wichtiger: Die Spannung bleibt bis zur letzten Seite erhalten.

Inhaltlich geht es um den Schweizer Glücksritter und Piloten Max Stein, der als fliegender Wildhüter (eben für WLP) den Ganoven und Wilderern das Leben aus der Luft erschwert. Die durch die zebragestreifte Pilatus geweckte Vorstellung, dass in dem Buch grasende Antilopen mit Farbpatronen markiert werden oder lahmende Löwen per Betäubungsgewehr gedoped werden, damit der störende Dorn endlich aus der Pranke

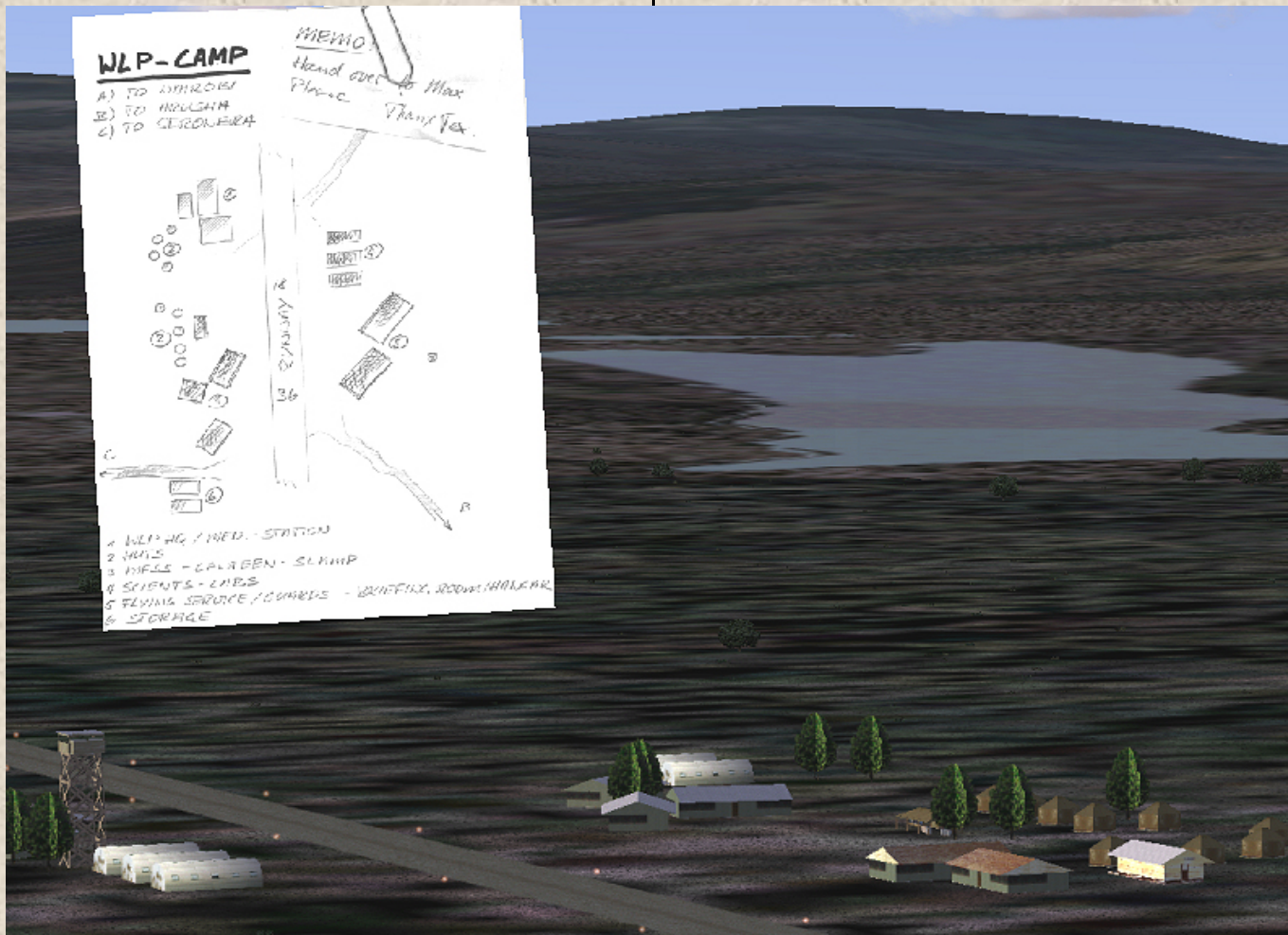
gezogen werden kann (ja, auch ich habe „Born Free“ gelesen, bin mit „Im Paradies der Tiere“ aufgewachsen und weiß noch, wie der schielende Löwe in „Daktari“ hieß...), wurde also nicht entsprochen: Greenpeace und der WWF gehören da in eine andere Schublade...

Mehr gebe ich von der Story gar nicht preis, denn die will ja schließlich gelesen werden.

J.T. Chance schaffte mit der Geschichte eine gelungene Kombination aus Afrika-Abenteuer und fliegerischem Wissen und Tricks, die Simmern wie mir locker und logisch vermittelt werden. Man liest sich beispielsweise durch die Checkliste einer Einmot oder der Autor erklärt in einer Fußnote, warum er denn eine für Tansania unübliche Registrierungsnummer verwendet hatte.

Der zweite (interaktive) Teil des Buches bietet dann entsprechende Links (alle aus der Freewareszene) und das Material zum Nachfliegen in Form von Flugplänen und entsprechenden Aufträgen.

Nach jedem Flug gibt es ein recht humorvolles Debriefing im Wortlaut des Romanhelden, bei dem man bei richtiger Beantwortung aller Fragen am Ende die Standpauke des Vorgesetzten (eben Max Stein) durch Wissen und Ehrlichkeit etwas entschärfen kann! Einfach nur so Dahintingeln ist also nicht...





Die Freeware-Szenerie:

Wer sich zum Nachfliegen der Abenteuer entscheidet, der wird ohne der WLP-HQ Szenerie nicht wirklich glücklich werden. Außerdem erspart sich der Simmer dadurch die mühevollen Recherche nach Karten, denn die sind im Download enthalten.

Die knapp 3,6 MB Szenerie findet man problemlos bei avsim.com oder, wie ich, bei fs.dome (Suchbegriff „WLP“) und die ReadMe erklärt den üblichen Ablauf einer Szenerie-Installation plus Aktivierung. Wenn man alles richtig gemacht hat, dann kann man sich auf eine Buschpiste und Baracken neben dem Lake Natron (nordöstlich des Ngorongoro Kraters) freuen.

Eine vorher durchgeführte Installation einer Landclass- und Meshszenerie von Tansania (siehe Links am Ende des Artikels) lege ich dem zukünftigen virtuellen WLP-Piloten ans Herz, wenn er nicht Endlosebenen und quadratische Seen patrouillieren will.

Die Flüge:

Was ich anfangs nur als netten Gag sah, das zeigte sich letztendlich als zweites Highlight. Um einer fairen Review gerecht zu werden flog ich selbstverständlich von den 21 Routen ganze 20 davon nach.

Angefangen von meinem ersten „Überstellungsflug“ mit einer vom Autor empfohlenen Beechcraft, der von Dar Es Salaam zum Lake Natron führte, bis hin zum

letzten Lift polizeilicher Kräfte von Arusha ins WLP lebte ich mich in die Landschaft des nördlichen Tansania so dermaßen ein, dass ich bald Abkürzungen fand oder, wenn etwas mehr Zeit blieb, so genannte „Touristenrouten“ entlang patrouillierte.

Selbst wenn die Szenerie des WLP relativ einfach gehalten ist, so freute ich mich jedes Mal auf mein verdientes Bier im „Swamp“ und fühlte mich in diesem Buschcamp virtuell heimisch.





Flug Nummer 21 (eine ConAir – selbstverständlich eine Herc! – von Afrika nach Europa mit einem kleinen Zwischenfall...) habe ich noch nicht absolviert, weil ich den „Job“ dort bisher einfach noch nicht aufgeben wollte - so schaut's aus!

Zusammenfassung:

230 Seiten köstliche Unterhaltung plus 21 ausgearbeitete VFR-Flüge zum Preis einer Kinokarte, was gibt es denn da noch lange zu überlegen? Die Review zu diesem „Add-On“ bereitete mir selbst großen Spaß. Das Skript begleitete mich auf zwei Linienflügen und im Anschluss daran hatte ich fast jeden Abend für gut einen Monat lang mein eigenes Afrika-Abenteuer ohne Malariaimpfung, Minderjährige mit AKs oder Stechmücken unter dem Moskitonetz. Leider bekam „Wild Life Project“ und das Abenteuer des Max Stein in der Simmerszene nicht die Aufmerksamkeit, die es eigentlich verdient hätte. Das liegt allerdings nicht an mangelndem Interesse, sondern wohl eher daran, dass viele von dem Werk (bisher) noch nicht erfahren haben...
Ich freue mich schon auf den nächsten Teil in der Karibik!

Systemvoraussetzungen:

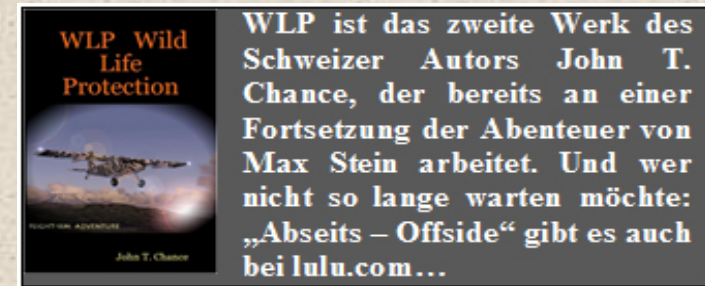
- Englischkenntnisse
- Eine Leselampe
- Eine gute Phantasie
- Ausdauer bei der Szenerieerstellung

Entscheidende Szenerien bei avsim.com:

- naivasha.zip
- tanzania.zip
- wlp.zip
- (Airport for Windows fand ich nur auf flightsim.com, dort bitte die Suchfunktion verwenden!)

Vorteile:

- kein Plug-And-Play, einfach nur Play
- hochmobil und passt in jede Jackentasche
- FS2002, FS9 und FSX tauglich
- freie Flugzeugwahl, es geht auch mit den Default-Maschinen.
- 19 VFR-Routen ausgearbeitet!



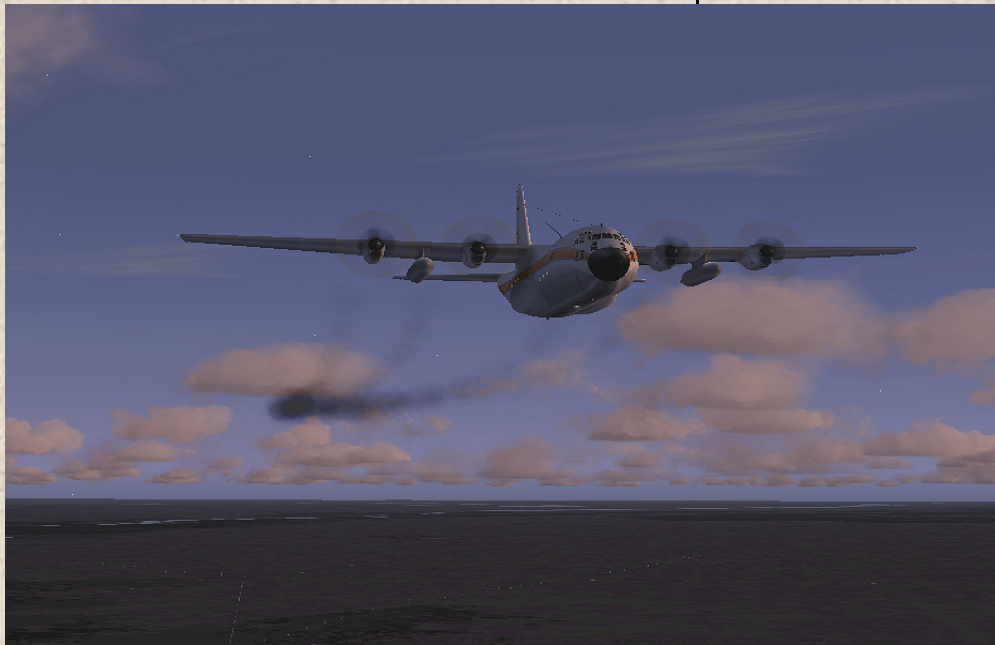
Nachteile:

- für Phantasielose: zu wenig Bilder...
- der PDF-Download ist absolut nichts für die Augen!
- Die Suche nach Zusatzszenerien kann frustrierend werden.
- Nichts für Schwermetaller: nur zwei Flüge für angehende Lufthänsler...

Links:

www.avsim.com
john-chance@lycos.com
<http://www.asazemp.ch/MaxStein.html>
<http://www.lulu.com/content/582092>

Malloy



Schweizer 300 CBi



von Justflight
für FS9 und FSX

Justflight Schweizer 300 CBi

In Simulatorkreisen ist die britische Software-Schmiede **Justflight** nicht gerade unbekannt. So kommt die „Professional“-Reihe großer Airliner ebenso wie die Sammlung „British Airports“, „Traffic“ oder eben auch „Flying Club“ aus der Feder der Engländer. Jüngster Spross der letztgenannten Reihe ist ein kleiner Hubschrauber, der für maximal 3 Personen Platz bietet, mit einem Kolbenmotor ausgerüstet ist und auf den Namen „Schweizer 300CBi“ hört.

Geschichte

Wie so oft, wenn es um geniale wie einfache Konstruktionen geht, spielen die Ansprüche des Militärs eine große Rolle. So begann die Hughes Aircraft Company 1948, sich auf den Bau von Helikoptern zu spezialisieren. Bereits das zweite Modell, die „Hughes 269“ wurde ein voller Erfolg. Angetrieben von einem bis zu 180 PS starken Kolbenmotor von Lycoming eignete sich der Leicht-Hubschrauber ganz hervorragend für die Pilotenausbildung und als Mehrzweck-Hubschrauber.

Über 1960 Exemplare wurden seit dem Erstflug 1956 gebaut. Fernsehzuschauer in den frühen 70er Jahren des letzten Jahrhunderts werden sich an Jaque Cousteau erinnern, der auf seinem Forschungsschiff „Calypso“ eine „269“ an Bord hatte.

Doch die Konzentration in der Luftfahrtindustrie machte auch vor Hughes nicht halt, die Firma ging zu einem Großteil in der McDonnell-Douglas Corp. auf. Die Rechte am Bau der „269“ gingen allerdings an die Schweizer Aircraft Corp. in New York, die den Helikopter leicht modifiziert als „Schweizer 300 C“ bis heute weiter produziert, auch wenn Schweizer längst zur Sikorsky-Group gehört. Über 3000 Exemplare sind inzwischen entstanden. Das aktuelle Modell ist die „300CBi“, die seit 2002 gebaut wird. Weitere Infos zum Kauf einer „Echten“ und für die realen Daten auf www.sacusa.com.

Die ärgsten Konkurrenten des kleinen Kolbenmotor-Hubschraubers waren übrigens die Bell 47G und die (als Standard im Flugsimulator enthaltene) Robinson R22.

Kauf, Download und Installation

Die „300CBi“ gibt es entweder im Bundle als „Flying Club“ auf einer CD- ROM. Für etwa 35 Euro bekommt man die zweimotorige Piper PA34-200T „Seneca II“, dazu die einmotorigen Piper PA28-161 „Warrior“ und PA38-112 „Tomahawk“ und die kleine Cessna C152 sowie - genau - die Schweizer 300CBi. Alle Modelle sind sowohl im



Animierte Türen, Modell 1 Pilot und ein Tank

FS2004 wie auch im FSX zu nutzen. Demo-Downloads gibt es auf www.justflight.com.

Wer sich auf dieses Bundle nicht einlassen will, kann den kleinen Heli auch einzeln als Download-Version für 14,50 Euro erwerben. Diesen Weg hat der Rezensent gewählt. Etwa 130 MB Daten quälen sich anschließend durch die Telefonleitung, hier haben DSL-Benutzer eindeutig einen Vorteil. Zur Aktivierung müssen 2 auf der Rechnung ausgewiesene Codes eingegeben werden, die online überprüft werden, dann kann die Installation starten. Weitere Installationen sind mit dem so aktivierten Installer auch offline jederzeit möglich.

Nach kurzer Zeit, in der man gefragt wird, ob die Version für den FS2004 oder FSX eingerichtet werden soll, kann man loslegen. Immerhin haben sich auf der Platte nun 745 MB Daten breit gemacht! Ich habe die Version für den FSX installiert und getestet, eine gleichzeitige bzw. zweite Installation für den „alten“ ist aber problemlos möglich.

Ein Blick in das Verzeichnis ..\Simobjects\Rotorcraft zeigt, dass 4 Modellvarianten installiert wurden: Pilot ohne und mit Zusatztank, Pilot plus Passagier, ebenfalls mit oder ohne Zusatztank. Dazu kommen vier Standardlackierungen in schwarz, rot, blau und weiß. Der Clou ist ein kleines Zusatzprogramm mit Namen AeroCustom.exe: mit diesem kann man das jeweilige Modell auswählen, dazu noch eine länderspezifische Kennung (Auswahl: Schweiz, Frankreich, Deutschland,



Detail Außenansicht, Modell 2 Piloten, 2 Tanks

Niederlande, England und USA). Die Livery wird dann „on the fly“ erstellt. Somit ergeben sich wirklich sehr viele verschiedene Möglichkeiten, den Heli zu nutzen.

Des Weiteren gibt es im Hauptverzeichnis des FSX einen Ordner „Justflight“, der ein 15-seitiges Manual (PDF in Englisch) sowie ein Paintkit im PSD-Format enthält. Das Handbuch ist sehr informativ und enthält sämtliche Checklisten und auch einen

Tutorial-Flight. Leistungsdiagramme und Hinweise auf die Geschichte des Helis fehlen leider.

Das Außenmodell

Hier bietet sich dem Auge des kritischen Flightsimmers einiges. Die Proportionen des kleinen Hubschraubers sind hervorragend getroffen.

Details: Tank, Riemenantrieb Heckrotor, Steuerstangen
Blattverstellung



Details: Auspuffanlage, Batterie, Heckrotorantrieb

Er liefert aus allen Perspektiven einen überzeugenden Anblick. Leider lässt ein Blick in die Textur-Ordner sehr schnell erkennen, dass FSX-typische DDS-Texturen mit ihren 3D-Effekten (Bumpmapping) nicht angelegt sind, aber auch die mitgelieferten „einfachen“ Bitmaps vermögen zu überzeugen.

Das Außenmodell selbst steht über jeder Kritik. Alle Details, angefangen von der Bordbatterie unter dem Pilotensitz über viele Details des Motors wie z.B. Ölfiler, Abgasführung, Zylinderköpfe oder Kraftstoffleitung sind nachgebildet.

Am Rotorkopf sind die Gestänge für die kollektive und die zyklische Blattverstellung ebenso animiert wie die riemengetriebene Heckrotorwelle und die Blätter des Heckrotors. Es macht riesig Spaß, sich einmal am Boden die vielen Details anzusehen – volle Punktzahl!

Das Cockpit

Auch in der Pilotenkanzel lässt es sich aushalten. Sitze, Bedienelemente und auch das Panel sind sehr schön herausgearbeitet. Selbst die Insassen machen beim Blick von außen eine gute Figur. Erste Abstriche muss

man aber leider bei der Anzeigegenauigkeit machen: hier kommt es zu einem spürbaren „Ruckeln“, das sich durch die enorme Detailgenauigkeit des Außenmodells und dem damit verbundenen Leistungshunger dieser Maschine erklären lässt.

Besonders im Anflug beim Geschwindigkeitsabbau möchte vor allem der noch nicht so erfahrene Heli-Pilot eine flüssige Anzeige, um schnell reagieren zu können. Die Sicht aus dem Cockpit heraus ist sehr gut, auch lassen sich fast sämtliche Knöpfe aus dem VC heraus bedienen.

Nicht sehr gelungen ist die Einbindung der 2D-Panel-Objekte: während man sich bei den Standard-Modellen an Shift+3 für das GPS längst gewöhnt hat, muss hier Shift+4 gedrückt werden, ansonsten wird unerwartet der Transponder eingeblendet. Ebenfalls sehr ungünstig der Schalter für den unter dem Rumpf angebrachten Landescheinwerfer: er sitzt eigentlich links am Steuerknüppel, kann aber im VC nicht erreicht werden. Hier hilft nur der durch die Tastenkombination Shift+8 aufgerufene 2D-Knüppel. Hier muss Justflight nachbessern!

Die Flugeigenschaften

Leider trüben die viel zu simplen Flugeigenschaften das bisher glänzende Bild der Schweizer 300 CBI erheblich ein. Während jeder Helikopter auf Lastwechsel sehr sensibel um die Hochachse reagiert, was durch entsprechend starkes Gegen-Seitenruder ausgeglichen werden muss, so zeigt sich bei der Schweizer hier praktisch



keine Reaktion. Egal, ob beim Übergang vom Sink- in den Schwebeflug oder vom Steig- in den Levelflug: Korrekturen mit den Pedalen sind praktisch unnötig.

Nicht genug, dass der Hubi um die Hochachse fast immun zu sein scheint: um die Längsachse ist er ein richtiges Sensibelchen. Ständig versucht die Schweizer, eine Querneigung nach links aufzubauen, wobei weder Beladung noch Betankung eine Rolle spielen. Wer hier nicht mit ruhiger Hand gegensteuert, wird sehr schnell die Rollbewegung aufschaukeln und in eine unkontrollierte Fluglage geraten.

Gerade längere Strecken, die von Hand in einer festgelegten Flughöhe abgeflogen sein wollen, geraten in der 300 CBi so zu einer echten Herausforderung. Wohl dem, der seinen Joystick so einstellen kann, dass der Knüppel nicht ständig vehement zum physikalischen Nullpunkt strebt.

Die technischen Vorgaben werden weitgehend eingehalten. Die Steigrate von gut 1000 ft/min kann ebenso erfolgen wie die maximale Gipfelhöhe, die im Datenblatt mit 3800 m angegeben ist. Jenseits von 12.000 ft kann selbst mit maximal abgemagerten Gemisch und eingeschalteter Benzinpumpe die Rotordrehzahl nicht mehr gehalten werden, Endstation.

Im FSX würde ich die Flugeigenschaften ähnlich der von der Standard-Robinson R22 einstufen, mit der Realität eines sensiblen Kleinhubschraubers haben sie jedoch wenig zu tun. Hier wäre vielleicht im Konfigurationsmenue die Möglichkeit gut, für

Heli-Experten die Schweizer etwas „giftiger“ einzustellen. Wie man so etwas macht, hat Peter Salzgeber (www.fsheli.ch) zuletzt mit seiner „Alouette II“ vorgemacht.



einem 15 MB großen Ordner mit Geräuschen hätte ich mir hier mehr erhofft.

Sound

Ein weiteres Manko der Justflight-Schweizer ist ihr Sound. Während es sich im VC noch einigermaßen nach einem Kolben-Helikopter anhört (man stellt sich halt vor, Kopfhörer auf dem Kopf zu haben), so vermag das leise Säuseln in der Außenansicht nur ein mitleidiges Lächeln hervorzurufen. Bei

Fazit

Die Schweizer 300CBi ist eines der hübschesten Hubschraubermodelle, die bisher für den FS2004/FSX erschienen sind. Liebevoller Außendetails machen den Heli zum Augenschmaus. Leider gibt es bisher trotz eines guten Paintkits kaum neue Bemalungen – was sich aber sicherlich in

der Zukunft noch ändern wird. Dann sollte allerdings auch die Schnittstelle offen gelegt werden, wie man neue Bemalungen per AeroCustom.exe einbinden kann.

Leider fällt das Virtuelle Cockpit mit seinen etwas ruckeligen Anzeigen und den unlogischen Tastatur-Zuordnungen ab. Auch das Flugmodell kann nicht überzeugen. Hier hat Jordan Moore von www.hovercontrol.com schon vor vielen Monaten eine zwar optisch eher schwache, fliegerisch aber umso anspruchsvollere Umsetzung dieses Helikopters als Freeware veröffentlicht.

Und auch die dünne Geräuschkulisse kann nicht begeistern.

Für das Justflight-Produkt spricht natürlich eindeutig der günstige Preis, vor allem im Bundle mit den anderen Fliegern des „Flying Club“. Auch wird es viele freuen, dass man am Steuerknüppel der Schweizer 300CBi nicht verzweifeln muss: selbst Anfänger werden sie recht schnell beherrschen. Gut gemacht auch das Konfigurationsmenü, in dem lediglich noch ein „Skill-Faktor“ für Profis fehlt.

Mit dem Kauf kann also niemand, der das Helifliegen mag, einen großen Fehler machen.

**Markus Hunold
(Pidder)**



Abendbeleuchtung: Lichter fast ein wenig zu hell



Panel: bei 13.000 ft ist die Dienstgipfelhöhe erreicht



Panel im Nachtdesign: sehr gut ablesbar

Artificial Intelligence



Artificial Intelligence

AI was bedeutet das. Auf Deutsch übersetzt künstliche Intelligenz. Das Lexikon sagt folgendes: **Künstliche Intelligenz kurz KI (englisch: Artificial Intelligence, kurz: AI)** ist ein Teilgebiet der Informatik, das mit der Automatisierung intelligenten Verhaltens befasst ist. Der Begriff ist insofern schwierig, da es keine genaue Definition von

Intelligenz gibt. Trotzdem findet er in der Forschung und Entwicklung Anwendung.“ Übertragen auf den Flugsimulator bedeutet AI-Verkehr ist intelligent, handelt selbstständig. Handelt selbstständig?? Lese ich da richtig?....In Meinen Augen ist der AI-Verkehr alles andere als das. Aber dazu später mehr. Mit dieser Mini-Serie möchte ich mal dem geneigten Leser den Traffic im MS-Flugsimulator etwas näher bringen. Die meisten unter uns haben wohl längst den



Default-Traffic abgeschaltet und Real-Airlines in die Virtuelle Welt eingebaut. Ich vermute mal die meisten haben sich entweder ein Komplettpaket bei Simmarket & Co. gekauft oder haben PAI/WOAI-Pakete installiert. Die Wenigsten wissen aber wohl zu welchem Potenzial der Flusi tatsächlich im Stande ist. Und das viele Flughafen Add-Ons noch mal so gut aussehen, wenn ein knackiger Traffic die Gates und Abstellplätze zielt. Im Laufe dieser Serie werde ich auch auf die meisten Möglichkeiten eingehen, wie man seinen Traffic im Flusi aufwerten kann, und schließlich wird noch ein kleines Tutorial folgen, in welchem ich erklären möchte wie man von Hand eine ganze Airline in den Flusi übertragen kann. Somit ist es dann jedem möglich sich seinen Traffic selber zu basteln, bestehende Lücken in Flugplänen zu füllen, auch alte Airports wieder auferstehen zu lassen oder neue Airports ebenfalls mit Leben zu erfüllen

Zunächst mal aber möchte ich ein wenig auf die Geschichte des der AI-Verkehrs im Flusi eingehen. Wer kann sich noch erinnern, als im FS98 auf dem Airport von San Francisco, graue Polygone in form einer DC 9 oder auch MD80 (genauer war die Programmierung damals noch nicht) angefliegen kamen, und sind dann kurz über dem Threshold in der Luft angehalten haben um in die „flare“-Position zu schwenken um dann nach dem Landen weg zu poppen

Im FS2000 gab es dann ein Addon mit dem Namen „FS-Traffic-Tracks“ von Lago. Mit diesem Addon war es damals möglich eigene Flugzeuge aus dem virtuellen Hangar entweder als statische Flieger zu

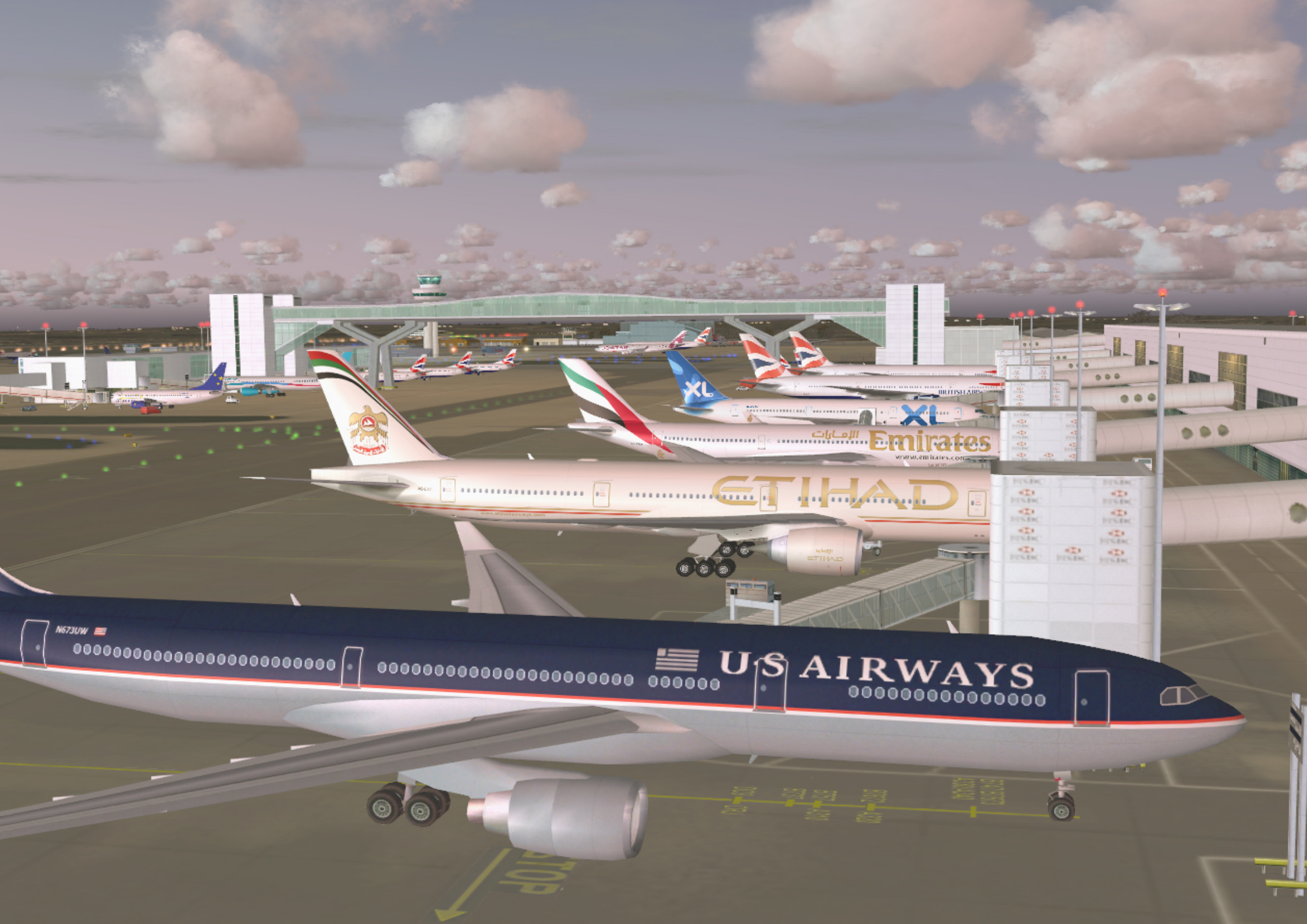


einzubinden, oder mit ihnen in einem bestimmten Radius um einen Airport an und abfliegende „Traffic-Tracks“ zu erstellen. Manko dieses Programms war, dass es wahllos alle Flieger durcheinander mischte und es somit vorkam, dass z. B. eine Delta 737 in EDDF unterwegs war. Was also absolut nicht der Realität entsprach. Es war also Handlungsbedarf von Seiten MS geboten. Microsoft reagierte dementsprechend.

Mit dem Erscheinen des FS2002 waren die Zeiten endlich vorbei, in denen man alleine im virtuellen Himmel unterwegs war. Im FS2002 übernahm Microsoft die Idee, Flieger aus dem virtuellen Hangar

übernehmen und diese in den AI-Verkehr einzubinden. Microsoft ging gar noch einen Schritt weiter und fügte diese Flieger in einen individuellen Flugplan ein. Es begannen die Zeiten von Soar, Orbit usw.... Doch schnell war man es satt, überall auf der Welt die gleichen Flieger auf den Airports stehen zusehen, So begann ein Bastler Namens Lee Swordy damit das Programm „TTools“ zu entwickeln, welches die Traffic.bgl entpackte, und somit jeder theoretisch in der Lage war seinen Traffic zu verändern. Schnell fand man auch auf den einschlägigen Seiten Massen von Flugplänen div. Airlines, die nur darauf warteten, in den Flusi eingebunden zu werden.





Jeder begann sofort seinen Traffic auszubauen. Zwar änderten sich jetzt die Flugzeuge und die Liveries. Dennoch war man enttäuscht, dass trotzdem nicht mehr auf den Airports los war. Die Ursache war schnell gefunden. Es waren zuwenig Parkpositionen auf den Airports vorhanden. Microsoft hat den Airports von haus aus den Airports nur gerade soviel Parkpositionen zugewiesen, wie ihre eigenen Flugpläne benötigten. Lee Swordy trat erneut auf den Plan. Er entwickelte das Programm AI-AFCAD.

Mit diesem kleinen Toll war es möglich jeden Airport auf der Welt, welcher im FS2002 vorhanden war, zu editieren und zusätzliche Parkpositionen den Airports hinzuzufügen. Seither ist dieses Programm, welches auf den FS2004 noch mal angepasst wurde, jedem AI-Bastler ein ständiger Begleiter. Jetzt stand dem Genuss eigentlich nichts mehr im Wege. Doch dann kam plötzlich ein neues Problem auf. Die fp/s. Weil bis dorthin noch kaum geeignete AI-Flieger zur Verfügung standen und eigentlich noch keiner so richtig wusste, wie

diese Sache richtig zu handhaben ist, fügten viele einfach ihre Flieger aus dem Hangar ein. Diese wiesen jedoch eine hohe Detailfülle auf und drückten somit die Frames extrem in den Keller. Rasch jedoch fanden sich die ersten Bastler zusammen und entwickelten eigenständige Modelle speziell für den AI-Verkehr, welche wesentlich framerate-freundlicher waren, wie z. B. AI-Aardvark oder FS-Painter. Im Laufe der Zeit wurden die Flugpläne immer genauer, die Modelle durch innovative Programmierung immer framerate-freundlicher. Bald traten auch die ersten Bastler auf, welche in Komplettpaketen ganze Airlines zum Download anbieten haben. Da das Einbinden von Hand nicht gerade eine der leichtesten aufgaben des Flugsimulators ist, waren etliche User dankbar über solche einfachen Installations-Vorgänge. Genau hier sahen auch viele Payware-Anbieter potenzial Ihre Ware ebenfalls an den Mann zu bringen. So veröffentlichten sie ebenfalls Komplettpakete, allerdings gleich für die ganze Welt. Doch dazu komme ich später noch.

Wie die Zukunft des AI-Verkehrs aussieht, kann ich jetzt noch nicht abschätzen, da der FSX auf meinem System nur komplett ohne AI-Verkehr gute Performance-Werte offen legt. Die Traffic.bgl lässt sich auch im FSX mit Ttools entpacken. Leider ist es aber nicht möglich, die Airports mittels AI-AFCAD zu bearbeiten, da das Programm mit dem FSX (noch) nicht zusammenwirkt. Aber ich denke, dass Lee bereits an dem Problem arbeitet. Auch gibt es für den FSX erste Komplett-Pakete für die ganze Welt von



Payware-Hersteller. und auch gibt es bei Avsim erste Airline-Pakete zum Download.

Wie funktioniert der AI-Verkehr im Flugsimulator eigentlich?

Wenn man die Traffic.bgl hernimmt und sie mal mit Ttools entpackt, erhält man 3 .txt-Dateien.



Eine Aircraft.txt, eine Airports.txt und eine Flightplans.txt.

Angenommen Es geht eine Maschine der Lufthansa um 13.05 Uhr von EDDF nach EDDH mit Ankunft um 14.05 in Hamburg. Da der Flusi leider keine one-way kennt sind die Flugpläne immer ein so genannter „round-trip“. Bedeutet, dass der Flieger immer am Ende am Startflughafen wieder ankommt. Egal wie viel Legs er zwischendrin geflogen ist. In diesem Falle bedeutet es, das der Flieger um 15.05 von EDDH zurück nach EDDF fliegt wo er um 16.15 planmäßig wieder landet.

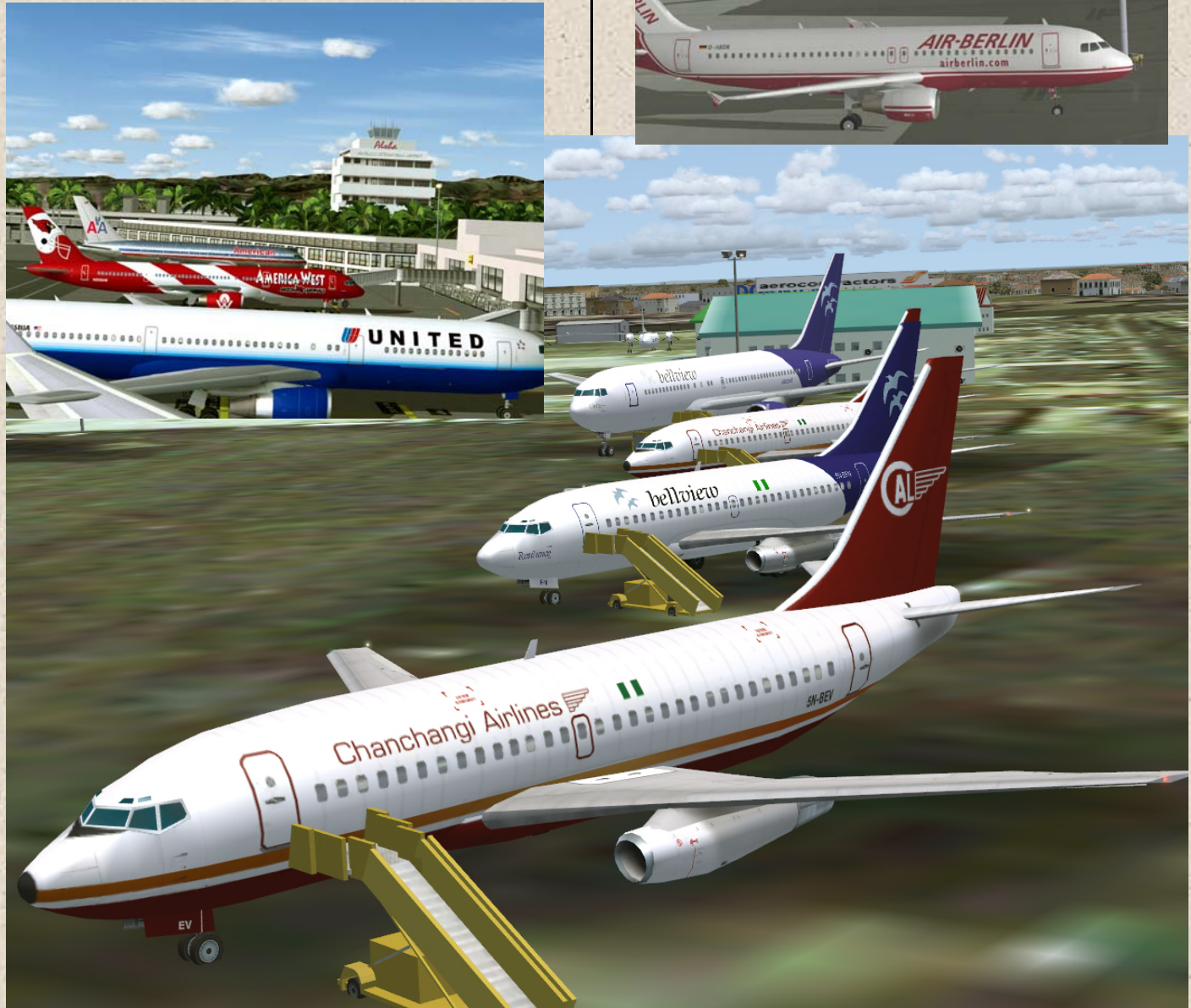
Das ist jetzt der Flugplan. Wenn wir uns jetzt fünf Minuten vor Abflug auf den Airport stellen, so sehen wir die Maschine an einem Gate stehen. Um das jetzt mal ein wenig bildlich darzustellen, der Flugsimulator „schaut“ erst in den Flugplan die Zeile in der flightplans.txt beginnt immer mit AC# und einer fortlaufenden Nummer. Diese Nummer merkt sich der Flusi und geht in die Aircrafts.txt und sucht nach der Nummer, die Informationen dahinter geben an mit welcher Geschwindigkeit das Flugzeug fliegt und in den Anführungsstrichen steht dann der Eintrag, der dann mit dem Eintrag unter title= in der Aircraft.cfg des entsprechenden Flugzeuges im Aircraft-Ordner des Flugsimulators steht. In diesem Eintag findet der Flugsimulator dann alle notwendigen Informationen um das Flugzeug dann auch korrekt darstellen zu können.

So, ich hoffe euch hat die Einführung in die Welt des AI-Verkehrs ein wenig neugierig gemacht. In der nächsten Ausgabe werde ich dann mal die verschiedenen Möglichkeiten aufzählen, mit denen man

sich den eigenen Traffic ein wenig „pimpen“ kann.

.....to be continued.

Martin Schumacher
(tini 20)





Der Name verspricht grünes Land



Air Greenland

Groenlandsfly wurde 1960 gegründet um eine Versorgung der Insel auch aus der Luft zu sichern. Grönland ist als dänische Provinz wesentlich größer als das Mutterland, jedoch witterungsbedingt nur gering bevölkert. Anteile an der Gesellschaft hatte die Regierung, Royal Greenland Trading, Kryolit Mining Co. und SAS als staatliche Fluggesellschaft.

Zur Erkundung der Eisfelder wurden zunächst DC-4 eingesetzt, die auch bedingt Transportaufgaben erfüllten. Für weitere Aufgaben konnten auch PBY Catalinas geleast werden, da es nur wenige Flugfelder auf Grönland gab und zur Versorgung in der Nähe von Ansiedlungen gewässert wurde.

Godthåb (Nuuk) und Søndre Stromfjord waren die einzigen befestigten Plätze, gleichzeitig aber auch von der NATO militärisch genutzt.

Eine Anzahl Hubschrauber erwies sich als geeignet die Versorgung der Siedlungen zu übernehmen. Zwar ist diese Art von Versorgung wesentlich teurer als mit Flächenflugzeugen, jedoch entfällt die Anlage von Flugfeldern. Besonders bewährten sich auch die DHC-6 Twin-Otter und die Dash 7 mit Ihren Kurzstart- und Landeeigenschaften. Beide sind wie geschaffen für kurze Pisten, die auch teilweise nur mit Schotter und im Winter mit Eis bedeckt sind.

Die Aufgaben von Groenlandsfly können nicht mit dem Flugbetrieb herkömmlicher Gesellschaften verglichen werden. Neben zahlreichen kleineren Hubschraubern spielt die Sikorsky S61 auch im Passagiertransport eine wichtige Rolle,

können mit ihr doch bis zu 25 Passagiere befördert werden.

Ambulanz- Rettungs- und Aufklärungsflüge sind weitere Aufgaben und Schwerpunkt der Gesellschaft.

1998 wurde eine Boeing 757 beschafft, die 2002 durch den Airbus 330-200 noch ergänzt wurde.

Mit der Einführung des Airbus änderte man auch den Namen in Air Greenland und wechselte mit ihm auch zu einem neuen Farbenkleid der Airline.

Neben den Linienflügen sind auch Urlaubsflüge nach Grönland, von Grönland

nach Kanada die USA und Europa möglich.

Der aktuelle Flottenbestand:

6 DeHavilland DHC-7

2 De Havilland DHC-6 Twin Otter

1 Airbus 330-200

1 Boeing 757-200

1 Beechcraft Super King Air

6 Aerospatiale Bell AS 350

4 Bell 212

3 Sikorsky S61





Air Greenland mit 757 und A330 angefliegen wird und somit Grönland mit dem Rest der Welt verbindet.

Dieser Airport wurde im Oktober 1941 als Stützpunkt der amerikanischen Streitkräfte errichtet und diente unter anderem auch, um Flugzeuge ins damalige europäische Kriegsgebiet zu bringen. Später wurden von hier die Forschungsstationen und Camps in Grönland beliefert, wo auch mit Soldaten auch ein Überlebensstraining im Eis geprobt wurde.

Anschrift:

Air Greenland Main Office
P.O. Box 1012
DK-3900 Nuuk
Greenland

Tel.: +299 343434

Fax: +299 327288

E-Mail: info@airgreenland.gl

Web: www.greenland-guide.dk/gla

Sonstiges:

IATA-Code: GL

ICAO-Code: GRL

ICAO Callsign: Greenlandair

**Kay Wegbrod
(Bird1)**

Derzeitige Ziele:

22 Destinationen in Grönland sowie Kopenhagen und Reykjavik werden regelmäßig im Linienverkehr bedient. Charterflüge bringen die Airline bis nach Florida in den USA, nach Kanada oder ans Mittelmeer.

Hauptstandorte:

Nuuk Airport (BGGH) (4 km von Godthåb, der Hauptstadt Grönlands entfernt) für großes Fluggerät jedoch ungeeignet.

Sonntags geschlossen!!!

Kangerlussuaq Airport (auch Søndre Strømfjord Airport) ist der größte Flughafen Grönlands, welcher von





Alpasim's neue FS9 und FSX Szenerie:

USS BELLEAU WOOD (LHA-3)

Einleitung:

Es liegt eigentlich gar nicht so lange zurück, dass in den verschiedensten Foren immer wieder die Frage nach einer beweglichen Landeplattform in der Gestalt eines Flugzeugträgers gestellt wurde. Sicher suchten schon viele im FS9 den Träger vor der Küste San Franciscos auf und versuchten sich als „Maverick“-Alias auf dem Gebiet der Navy-Fliegerei. Nach ein paar (nicht) gelungenen Landeversuchen wird der Desktop-Pilot sehr bald sein Interesse verloren haben, da die Landebahn im Prinzip ja fast das gleiche ist wie eine an Land – nur mit dem Unterschied, dass sie ein bisserl kürzer ist und außer Eisen und Wasser nicht einmal eine Tankstelle zu bieten hat.

Der harte Kern der virtuellen Navy-Piloten wollte aber eine Plattform, die sich auch bewegt im Sinne von vorgeschriebenen Kursen, entsprechend der Dünung (nicht nur auf und ab, sondern auch vor und zurück, links und rechts!). Am besten vielleicht sogar steuerbar, damit das im Multiplay auch mehr Spaß macht...

Aerosoft setzte mit dem Release der Seahawk und USS Boxer den ersten Schritt und Alphasim folgte mit der USS Enterprise, doch beide Schiffe waren noch immer stationäre Objekte. In dem Jayhawk-Paket von Aerosoft war dann zum ersten Mal ein für den Simmer steuerbares Schiff der Coastguard inkludiert, auf dem aber der Multiplay-Kollege dann erst wieder nicht landen konnte.

Der FSX dürfte diese Problematik nicht mehr aufweisen, denn spätestens beim Antesten der verschiedenen Missionen wird der eine oder andere schon festgestellt haben, dass man auf fahrenden Bussen und Yachten landen muss. Es war daher nur eine Frage der Zeit, dass die Add-On Designer sich dieser „neuen“ Szenerie-Idee widmeten.

Alphasim machte den Anfang und releaste nicht nur das erste steuerbare FSX Schiffs-Add-On, sondern damit verbunden auch eine steuerbare Landeplattform, die auf Seegang reagiert.

Spätestens jetzt dürften sich einige gelangweilte Multiplayer-Veteranen von ihrem Lehnstuhl nach vorne beugen, die Ansicht dieses Magazins etwas vergrößern. Ich könnte ja auch den Schriftgrad ändern, damit das auch jeder deutlich versteht: Man kann anhand dieser Software einen Hubschrauberträger steuern, während Simmer-Freunde mit ihren Helikoptern und/oder SeaHarrier darauf landen und starten!

Doch eines nach dem anderen: Um welches Schiff handelt es sich denn hierbei überhaupt?



Geschichte:

Die USS Belleau Wood (LHA-3) ist ein so genanntes Landungsschiff (Amphibious Assault Ship) der Tawara-Klasse (dazu später) – für den Zivilisten einfacher gesagt ein Hubschrauberträger.

Die Kiellegung war am fünften März 1973 in Pascagoula, Mississippi, in der Werft von Ingalls Shipbuilding und nach vier Jahren Bauzeit konnte die USS Belleau Wood am elften April 1977 vom Stapel gelassen werden. Unter dem Kommando von Kapitän T. C. Steele wurde sie dann am 23 September 1978 in den Dienst der US Navy gestellt.

Der Name „Belleau Wood“ soll jener Schlacht im ersten Weltkrieg gedenken, in der ein amerikanisches Marine-Expeditionskorps unter großen Verlusten der deutschen Übermacht standhielt (und das wurde sogar schon 1919 verfilmt – „Devil Dogs At Belleau Wood“). Der Gegner war von Durchhaltevermögen der Ledernacken dermaßen beeindruckt, dass diese als „Teufelshunde“ betitelt wurden. Es ist daher nahe liegend, dass als Schiffsmaskotchen die vor einem Anker knurrende Bulldogge (diesmal gehört) der US-Marines gewählt wurde. Unter den Matrosen wurde die USS Belleau Wood auch „Devil Dawg“ genannt.

Die ersten Operationen innerhalb der siebten Flotte begannen dann 1979 von Hawaii aus und schon im August 1982 ergattete die Mannschaft die „Humanitarian

Service Medal“, als sie 150 vietnamesische Flüchtlinge retten konnte.

Nach zwei Generalüberholungen und zahlreichen Manövern während der achtziger Jahre wurde das Landungsschiff von den Werften San Diego nach Sasebo in Japan überstellt. Von dort aus operierte der Verband als vorgeschobene Eingreifflotte (Amphibious Group One), heimste sich die zweite „Humanitarian Service Medal“ ein durch die Katastrophenhilfe nach dem Hurrikan „Iniki“ und nahm teil an den großen Seemanövern wie Valiant Usher, Team Spirit, Cobra Gold und Tandem Trust.



Die älteren Leser werden sich noch an die Operation „United Shield“ (ein Teil der fehlgeschlagenen Operation „Restore Hope“) erinnern, an welcher die USS Belleau Wood 1995 als schwimmender Gefechtsstand vor der Küste Somalias beteiligt war.

2000 wurde das Schiff, nicht aber die Crew, zurück nach San Diego verlegt. Im Gegenzug kam die USS Essex (LHD 2) nach Sasebo. Wer also in Sasebo auf der USS Belleau Wood anheuerte, der segelte schließlich auf der USS Essex (und in San Diego war das umgekehrt).

Nach Operationen im indischen Ozean 2002 (Operation Enduring Freedom) wurde die USS Belleau Wood mit November 2003 das Flaggschiff der Expeditionary Strike Group Three (ESG) und beteiligte sich im Kampf gegen den weltweiten Terrorismus.

Die alte Dame wurde schließlich am 28 Oktober 2005 außer Dienst gestellt und am 13 Juli 2006 auf amerikanische Weise entsorgt: Sie diente als Ziel während der Übung „Rimpac 06“ und vor der Küste von Kauai, Hawaii, versenkt.

Schiffsdaten:

Die USS Belleau Wood (LHA-3) ist das dritte von insgesamt fünf Landungsschiffen der Tawara-Klasse. Vier Schiffstypen wurden hier kombiniert:



Ein Landungsschiff (amphibious assault ship – LPH), ein Landungsdockschiff (dock landing ship – LSD), ein Frachtschiff (amphibious cargo ship – LKA) und ein Landungstransporter (LPD).

Neben der Besatzung bestehen Kapazitäten für das Marinekorps in Batallionsstärke (in etwa 1500 Mann) und deren unterstützende Elemente wie die Besatzungen und Crews der Landungsboote (Hovercrafts) und Fliegerteile (Sea Harrier und Helikopter).

Für den reibungslosen Ablauf der fliegerischen Komponente schaffen neun Landeplätze und zwei Aufzüge die Infrastruktur für 35 Flugzeuge in Form von AV-8B V/STOL Harrier, AH-1 Helikopter, CH-53E Super Sea Stallion "heavy lift" und CH-46D/E Sea Knight Helikopter sowie Tanks für 1200 Tonnen Kerosin.

Das Seedeck schafft Platz für vier Landungsboote des Typs LCU 1610, oder ein LCAC, oder sieben LCM(8) oder aber 17 LCM(6).

All das und noch vieles mehr wird auf einer Länge von knapp 250 Meter untergebracht. 2 Dampferzeuger (Atomkraft? Ölbrenner?) und 2 Dampfturbinen bringen die Kraft auf zwei Antriebsschrauben, macht insgesamt 70.000 Wellen-PS (Die Kraft wird an der Welle gemessen, da die Kraftübertragung ins Wasser von der Schraube sehr stark beeinflusst ist) geliefert. Das Schiff kann auf 24 Knoten (fast 45 km/h) beschleunigt werden und mit 20 Knoten kommt der Träger so um die 10 000 Seemeilen weit. (Danke Markus!)

Ziemlich viel Seemannsgarn in einer Zeitschrift für Flugsimulator-Interessierte... Der Background gehört einfach dazu, wenn man schon sein Geld in diese Software steckt.

Zum Download:

Die USS Belleau Wood kann man nur bei Alphasim über einen Online-Download beziehen. Für 20.- Euro wird die Software als 40 MB (FSX, das FS9 Paket hat 9,3 MB) schweres Downloadpaket frei geschaltet. Dabei hat der Kunde die Möglichkeit, beide Versionen (die für den FS9 und die für den FSX) sowie die bereits vorhandenen Patches und Updates zu „ziehen“. Komprimierte 9,3 MB Download (für den FS9) wollen 23,8 MB Speicherplatz.

Die Setup.exe-Datei schlägt dem Kunden als Zielort den Flight Simulator in „Programme Files“ vor. Viele werden daher händisch ein bisserl nachhelfen müssen und den Pfad auf „Programme“ umleiten. Achtung: Wer den Flusi unter „Microsoft Games“ als „Flight Simulator 9“ laufen hat, dem wird das Setup erst wieder einen neuen Ordner („Flight Simulator 2004“) installieren. In diesem Falle den Inhalt des neuen Ordners in den FS9 Hauptordner hinein kopieren.

Eine kurze Sichtkontrolle im Hauptordner wird dem Schreibtischpiloten auf einen weiteren Ordner bringen: „Belleau Wood Extras“. Dieser enthält ein Word-Dokument mit der Kurzgeschichte sowie ein paar

Screens plus der Erklärung über den eventuellen Uninstall.

Jetzt noch den FS9 starten und in der Szenerie-Bibliothek aktivieren („Belleau Wood OPS“ in „Add-On Scenery“), den FS9 neu starten und los geht's!



Was wird denn jetzt konkret geboten?

Nun, wie gesagt gibt es zwei Pakete: eines für den FS9 und ein dickeres und aufwendigeres für den FSX. Da ich den „neuen“ noch nicht besitzen habe Markus (Pidder) und meine Wenigkeit die Arbeit untereinander aufgeteilt:

Die FS9 Version:

An drei verschiedenen Orten der Welt wird die statische Szenerie installiert und erreichen kann man diese über die vorgespeicherten Flüge im Spielmenü des FS9.

So kann man beispielsweise versuchen, einen Startplatz auf dem Landedeck zu ergattern und zwischen Windhosen und Pilotenkollegen versuchen abzuheben. Man kann aber auch im Slew-Mode das amphibische Anlandemanöver des Hubschrauberträgers als Zuschauer betrachten. Im dritten vorgespeicherten Flug ist man mit einer Bell 206 unterwegs und kann die USS Belleau Wood touristisch erkunden.

Das Szenerie-Model:

Die FS9-Version wirkt, selbst wenn der AI-Verkehr aktiviert ist, irgendwie kahl. Man kann die Szenerie nicht gerade mit der einer USS Boxer vergleichen. Es drehen sich zwar viele Antennen, die Aufzüge funktionieren und selbst die Personen auf der Brücke bewegen sich, doch irgendwie

fühlt man sich bei den Decklandungen so, als ob man dort nicht wirklich willkommen ist, selbst mit der Seahawk des Softwarekonkurrenten...

Bei all dem anfallenden AI-Verkehr in Form von U-Booten, Hovercrafts, SeaKnights und Harriern kann man aber bei Betreten des virtuellen Flugdecks getrost auf die Gehörschutzbügel verzichten: Es ist so still 40 000 Meilen unter dem Meere, kein Sound, nichts...

Die Belleau Wood im FSX:

Markus (aka Pidder) testete für mich den Träger im FSX und auch seine Erwartungen wurden enttäuscht. So kann man zwar das Schiff lenken (die Belleau Wood ist im Aircraft-Menü zu finden), doch leider nur in der Außenansicht. Es gibt weder eine Brücke mit Kirk Douglas im Gefechtsstand, noch irgendwelche Instrumente, die ein wenig frische Seeluft in die Wohnung bringen würden.

Missionen die dem „zivilen“ User einen kleinen Einblick in die Marinefliegerei geben könnten, sind leider auch nicht vorhanden.

Da kein eigener Helikopter im Softwarepaket enthalten ist, umkreist man den Träger mit dem Ultraleichtflugzeug oder mit einer pinkfarbenen Bell 206 des Standard-FSX.

Multiplay:

Auch wenn wir es nicht ausprobieren konnten, so sollte dieser neuen Möglichkeit



Beachtung geschenkt werden, denn vielleicht zeigt sich der Spielspaß gerade dort, wer weiß...

Vorteile:

- AI Verkehr
- Steuerbar im FSX
- Beide Szenarien für FS9 und FSX sind im Preis enthalten
- die dritte Version (update) ist soeben erschienen!

Nachteile:

- Kein Sound
- Exe.-Setup, aber es muss händisch korrigiert werden
- Pixelige Texturen
- Die Proportionen SeaKnight zu Belleau Wood stimmen nicht.

Zusammenfassung:

Meiner Meinung nach liegt der Hund darin begraben, dass ein Hubschrauberträger nicht gerade jedermanns Sache ist. Ein marinegrauer Drehflügler im Softwarepaket hätte mir wenigstens den Eindruck erweckt, dass ich auf dem Koloss auch willkommen bin. Ich meine: Wer landet mit einer Cessna in einer Ramstein-Szenerie? Da muss doch zumindest eine stahlgraue F-16 mitgeliefert

werden – wenn nicht wenigstens empfohlen...

Eine spezifische Szenerie wie diese ist sicherlich nicht jedermanns Sache, doch auf Mainstream legten die Jungs von Alphasim nie sonderlich Wert und gehalten haben sie sich dennoch – und so was imponiert mich immer. Grafik (und das bei Alphasim!) und Sound kamen diesmal leider zu kurz. 20.-Euro liegen heutzutage ja schon eher in der unteren Grenze der Payware-Produkte – leider.

Für die marinebegeisterten OLF-Piloten und Multiplayer ist die FSX-Version aber sicherlich eine neue Form von Spielspaß.

Links:

www.alphasim.co.uk (mittlerweile das 3. update verfügbar)

www.hovercontrol.com (für entsprechendes Freeware Fluggerät)

**Malloy
und Markus Hunold als FSX-Tester**



FLIGHT INTO

Xtreme



Stansted
Xtreme

www.uk2005scenery.com

Stansted, warum gerade (London-) Stansted? Chicago O'Hare, Atlanta oder auch Heathrow gäben doch viel mehr her... Gemach, gemacht, liebe Flusianer. Zunächst einmal ist Stansted allen, die gerne per Billig-Carrier auf die Insel jetten, ein Begriff und zweitens hat Gary Summons von UK2000 damit wieder mal – wie ich finde – ein wahres Meisterstück abgeliefert. Doch der Reihe nach.

FAKTEN

Stansted liegt runde 55 Kilometer nordöstlich der britischen Hauptstadt London und ist neben Heathrow, Gatwick, Luton und London City der fünfte Flughafen der britischen Metropole.

Seinen Namen erhielt der Flughafen vom nahe gelegenen Dörfchen Stansted Mountfitchet.

1942 als Luftwaffenstützpunkt in Betrieb genommen, existierten schon direkt nach dem Krieg Pläne, diesen Flugplatz zum damals dritten Flughafen Londons auszubauen, um die bereits vorhandene Infrastruktur nicht „verkommen“ zu lassen. Einer Realisierung dieser Pläne stand die damals noch mangelnde Notwendigkeit entgegen.

Stattdessen wurde Stansted in den 70er Jahren eine ganz andere Rolle zugedacht: die Terrorbekämpfung. (Wir erinnern uns der „Landshut“-Entführung nach Mogadischu und anderer, nicht weniger unrühmlicher Begebenheiten aus den 70er und 80er

Jahren, die diese Zeit massiv geprägt hatten). Hierfür wurden im Norden des Flughafens spezielle Stellflächen eingerichtet.

Insgesamt wurden seitdem in Stansted sechs Flugzeugentführungen beendet und zahlreiche Maschinen wurden nach Bombendrohungen nach Stansted umgeleitet. Zuletzt allein drei Flugzeuge im Jahre 2004. Aufgrund dieser Rolle als Europas primärem Anti-Terror-Flughafen spielte der Passagierverkehr bis in die 90er Jahre eine eher untergeordnete Rolle und in der schlichten Abfertigungshalle im Nordwesten des Flughafens wurden überwiegend Urlaubsflüge abgefertigt.

1991 schließlich, wurde das neue Passagier-Terminal im Süden des Platzes eröffnet und so einem Ausbau der Flugverbindungen – zunächst aufs europäische Festland, seit 2004 dann auch interkontinental – Tür und Tor, oder besser: die Gates geöffnet. In 2006 gab es dann bereits 190.245 Flugbewegungen mit rund 23,7 Millionen Passagieren und 228.000 Tonnen Fracht.

SIMULATOR-WELTEN

Gary Summons hat sich in seiner UK2000-Reihe nun auch diesem Flughafen angenommen und wer seine anderen Flughäfen / Sceneries kennt, weiß, dass sich Gary nicht mit halben Sachen zufrieden gibt.

Ich habe mir nun als erstes die Scenery „Stansted-Xtreme“ von UK2000 auf den Rechner gezogen, die übrigens auch im



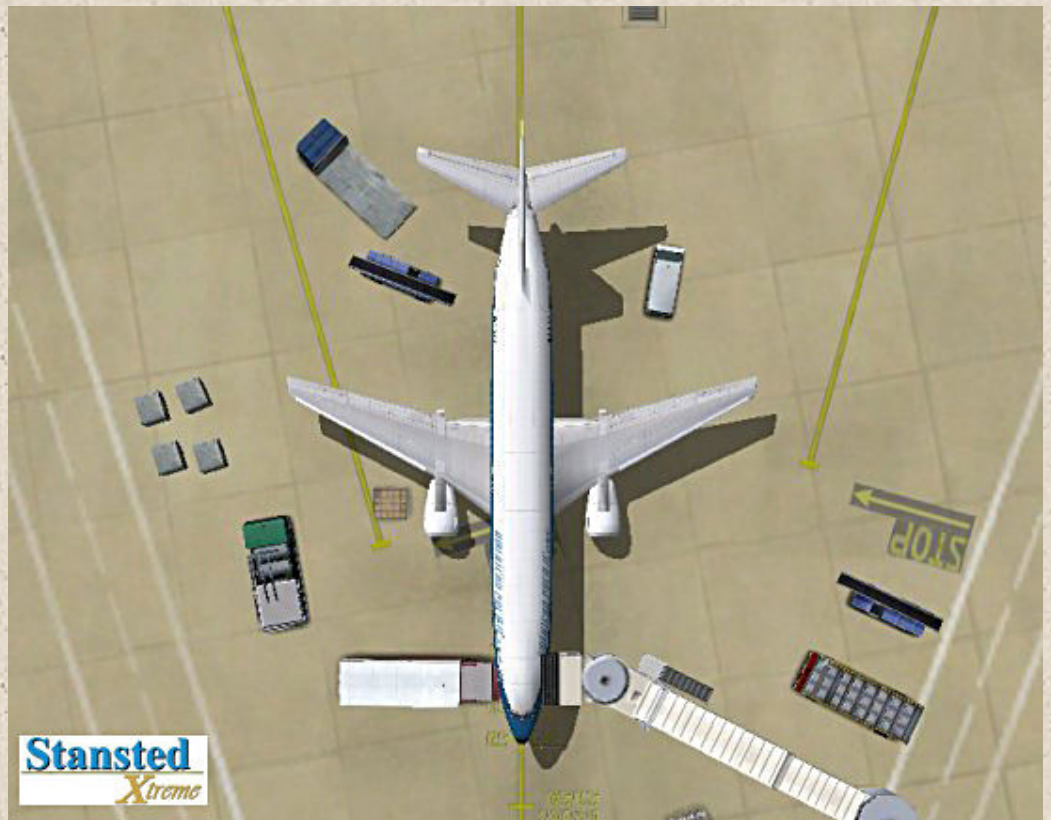
Die alten Abfertigungsgebäude

FSX funktioniert, und war gespannt, was die Scenery nun aus meinem Standard-FS9-Stansted machen würde. Nun, ich wurde nicht enttäuscht. Weder wurde ich durch die Downloadgröße lange von meinem Wunsch, ein „realistisches“ Stansted zu besitzen, aufgehalten (rund 42 MB als gezippte Datei), noch war es eine komplizierte Installation: Stansted-Xtreme, oder wie die Datei auf dem Rechner dann heißt „EGSS-Xtreme“, kommt nur mit einer einzigen .exe-Datei daher. Die Installation selbst ist dann ein reines Kinderspiel: der Installer schlägt den Pfad vor, den man am Besten dann auch annimmt, um für spätere Updates leichteres Spiel zu haben. Nachdem die Installation abgeschlossen ist, hat man 123 MB mehr auf der Festplatte und sollte sich noch ein klein wenig Zeit gönnen, die automatisch aufpoppenden Setup-Options in Angriff zu nehmen und sich das immerhin 17seitige pdf-Manual, das natürlich in Englisch gehalten ist, zu Gemüte zu führen.



Das Erscheinungsbild von Stansted wird es danken. Der Flughafen ist im Flusi übrigens in der Default-Database zu finden und nicht, wie man vielleicht annehmen möchte, unter „Add-On-Scenery“.

Überhaupt, das Erscheinungsbild: ich habe bislang keine vergleichbare Airport-Scenery auf meinem Rechner! Rund um den Stansted-Airport ist unglaublich viel los. Die Straßen, vor allem natürlich der M11-Motorway und die Zufahrt zum Terminal, sind real befahren, also nicht nur mit Autobildchen statisch beklebt. Auf den Aprons sind ständig kleine Autos, Tanklaster, Catering-Fahrzeuge und Gepäck-„Züge“ unterwegs, die allerdings immer die gleichen Wege fahren, um so einen „Zusammenprall“ mit den Flugzeugen zu vermeiden. Auch die Airgates, also die Passagier-Brücken, sind an manchen Gates animiert und docken – bei korrekter Parkposition – am Flugzeug an, während Fuel- und Catering-Trucks auf der anderen Seite des Flugzeugs ihrer Arbeit nachgehen. Wichtig hierfür ist allerdings, wie schon erwähnt, die korrekte Parkposition am richtigen Gate. Es sind drei



Gates, die auf den Aprons A, B und C über diese Animations-Gimmicks verfügen; welche das sind, will ich hier aber noch nicht verraten – noch ein Grund mehr, das Manual zu lesen ;-).

Der Detailreichtum von Stansted ist überwältigend. Nicht nur die Bodentexturen sind mit viel Liebe zum Detail ausgeführt, sondern auch die Anordnung der Approach lights, der 3D-PAPI-Lights und sogar der „Daleks“ (RVR-Sensoren). Selbst das Innere des Terminals und des Towers ist, wenn auch nicht so Detailgetreu wie die Außenanlagen gestaltet und zu erkunden. Was ich aber als äußerst angenehm empfunden habe, war die Performance.

Standardmäßig steht die bei mir im Flusi auf 30 Frames „locked“ und auch beim Anflug auf Stansted habe ich bisher nur einen Abfall um drei bis fünf Frames bemerkt. Und das, obwohl ich – entgegen Garys ausdrücklichen Rat – den AI-Traffic auf 100% gestellt habe!

Sehr angenehm fällt beim genauen Betrachten seiner Homepage auch auf, dass Gary Summons keine Probleme hat, auch „Fremd-Software“ zu seinem Produkt anzubieten: So gibt es beispielsweise von Ryan Jackson ein „EGSSXtreme-Add-On“, welches die Landschaft um die EGSS-Xtreme-Scenery noch ein wenig aufpeppt. Allerdings nur die im FSX. Einfach mal nach „EGSS Surround Files.zip“ suchen. Es lohnt sich.

Wer Stansted mit einer VA anfliegen möchte und es bedauert, dass auf den aktiven Gates das VA-Logo fehlt, auch dem kann geholfen werden: Nach der Installation kann über ein kleines Programm, das im UK2000-Ordner zu finden ist, das Standard-Bild auf den Gates durch jedes beliebige Logo ersetzt werden.

Doch leider gibt es auch hier ein paar visuelle „Bugs“, die aber vielleicht erst beim zweiten oder dritten Anflug auffallen: so stehen zum Beispiel einige Lampen der Anflugbefeuerung leider mitten auf



statischen Flieger an den Gates, die sind nämlich vom AI-Traffic dadurch zu unterscheiden, dass ihnen die Schatten fehlen.

FAZIT

Insgesamt lässt sich sagen, dass Gary hier ein wirkliches Meisterstück innerhalb der

„UK2000“-Serie kreiert hat, das man gerne anfliegt. Der Preis von 13,-- GBP (rund 19 €) für die Download-Version und 17,-- GBP (ca. 25 €) für die CD-ROM-Version sind angesichts der Arbeit, die hier sichtbar für jeden drinsteckt, und der Realitätstreue im Flusi sicherlich nicht zu viel. Aber Vorsicht! Suchtgefahr! UK2000 bietet noch viel mehr als nur Stansted. Inzwischen sind es über 50 Airports auf den britischen Inseln, die einzeln, als Standard-, PRO- oder Xtreme-Version oder in Software-Bundles zu haben sind. Doch auch hier ist Vorsicht geboten: Nicht alle sind bereits jetzt für den FSX geeignet, aber Gary arbeitet daran, FSX-Versionen zu erstellen und in diesem Zusammenhang die bestehenden Airports noch aufzuwerten. Zu finden sind StanstedXtreme und Garys andere Meisterstücke unter www.uk2000scenery.com.



Stansted
Xtreme



Stansted
Xtreme

Daten & Fakten

Hersteller:	UK2000scenery / Gary Summons
Preis:	19€ für den Download, ca. 25€ für die CD-ROM-Version
Veröffentlichungsdatum:	9.12.2006
Flusi-Version:	FS2004 & FSX
Systemanforderungen: (mindestens)	2.2Ghz CPU, 512MB RAM, 65MB Festplattenspeicher, 2000/XP, 64MB Grafikkarte
Link zur Produktseite:	www.uk2000scenery.com

Stefan Reiff
(Stef)

PROJEKT FOKKER'S KAMERADSCHAF



FOKKER 28 FELLOWSHIP



Als ich Anfang Februar an einem Sonntag versuchte, was von Avsim herunter zuladen bekam ich an dem Tag sehr schlechte Downloadraten. Als ich versuchte der Sache auf den Grund zu gehen, warum das so war stieß ich auf ein File für die Fokker 28 Fellowship von „Project Fokker Jetline“ Neugierig geworden lud ich mir die Maschine dann in der darauf folgenden Nacht auch mal auf die Platte. Angetan von der exzellenten Umsetzung der Maschine möchte ich der geneigten Leserschaft natürlich mein Testergebnis nicht vorenthalten:

Die Geschichte der Firma Fokker begann nicht, wie viele jetzt vielleicht denken, in den Niederlanden, sondern in Deutschland. Die Firma Fokker wurde 1911 von Anton Herman Gerard 'Anthony' Fokker in Johannisthal Berlin gegründet. Ein Jahr später verlegte er die Firma bereits nach Schwerin, wo er auch Militärflugzeuge für den 1. Weltkrieg baute. Bekannt wurde Fokker durch seine Erfindung, das Bordgeschütz mit dem Propeller zu synchronisieren. So schoss das Bordgeschütz dann, wenn gerade kein Propellerblatt im Weg war. Flugzeuge von Fokker waren sehr beliebt im ersten Weltkrieg. So flog auch der berühmte „Rote Baron“ Manfred von Richthofen diesen Maschinentyp. Nach dem ersten Weltkrieg war Fokker durch Auflagen der Siegermächte gezwungen, seine Flugzeugproduktion von Schwerin nach Amsterdam zu verlegen und dort die N. V. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek

Fokker zu gründen und zivile Luftfahrzeuge zu bauen.

Zwischen den Weltkriegen setzte Fokker zunehmend auf die Entwicklung ziviler Flugzeuge. Bereits 1936 stellte Fokker mit Der Fokker "Pelikan" einen Strecken-Rekord Amsterdam – Batavia (Jakarta) auf. Auch die Produktion von Militärflugzeugen wurde vorangetrieben, wie die Fokker G.I.

Nach dem zweiten Weltkrieg kam die Blütezeit der Fa. Fokker. Mit dem Modell Fokker 27 „Friendship“ gelang Fokker der große Wurf. Ein zweimotoriger Turboprop-Hochdecker. Bis zu ihrem Auslauf der Produktion 1986 verkaufte Fokker 786 Stück davon.

Anfang der 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts begann man erste Überlegungen über ein Flugzeug mit Düsenantrieb. Leider fehlte Fokker der strategische Partner. Fündig wurde Fokker bei den Vereinigten Flugtechnischen Werken (VFW) in Bremen, Short und der Messerschmidt AG. 1962 wurde die Entwicklung der Fokker 28 bekannt gegeben. Aus dem Zusammenschluss der Firmen Fokker und VFW ging die Tochterfirma Fokker-VFW hervor welche das erste nach dem Krieg in Deutschland entwickelte Flugzeug baute. Die VFW-614

In den Achtzigern begann bereits der Stern Fokkers langsam zu sinken. Zu lange wartete man mit Nachfolgemodellen der erfolgreichen F27 und der F28. Ausufernde Entwicklungskosten und ein nach wie vor fehlender, strategischer Partner waren die Ursache. 1985 erfolgte zuerst der Erstflug der F50, einem Nachfolgemodell der F27. Trotz der Ähnlichkeit beider Modelle ist die

F50 eine komplette Neuentwicklung. Unter anderem bekam sie ein Glass-Cockpit mit moderner Avionik. 1986 erfolgte bereits der Erstflug der F100, einer Neuentwicklung und Ersatz für die Fokker 28. Doch erst mit der verkürzten Variante, Anfang der Neunziger stand der echte Nachfolger der F28 fest. Ebenfalls gab zu dieser Zeit Fokker eine Zusammenarbeit mit der Daimler-Benz Tochter DASA bekannt.

All diese Bemühungen und die Entwicklung der Fokker 60, eine militärische Variante der F50, halfen nicht über die Tatsache hinweg, das Fokker 1997 nach der Trennung vom Mutterkonzern Daimler Benz die Insolvenz beantragte.

Lediglich ein Teil der Firma blieb erhalten und führte noch bis 2002 unter dem Namen Fokker-Space die Wartung und Versorgung der noch im Umlauf befindlichen Flugzeuge durch. Als Anekdote am Rande ist zu sehen, dass bereits Ende des vergangenen Jahrhunderts ein Firmen-Konglomerat versuchte, den Namen Fokker wieder Leben einzuhauchen und die F70 und die F100 weiterzuentwickeln. Was man aber wohl eher als nicht so ernst aufnehmen kann. Schon der Name dieser Firma war Rekkof. Was Fokker rückwärts gelesen bedeutet.

Der erste Blick auf <http://fokker.avsim.net/> zeigt eine Solide gemacht Seite. Ohne Schnörkel, aber auch erfreulicherweise ohne nervige und blinkende Werbung. Oder irgendwelche Layer-Adds, die sich zwischen den Betrachter und die Seite schieben. Zurzeit hat das Projekt 2 downloads im Angebot. Einmal die Fokker 28 und die Fokker 70/100.

Screenshot of the Month



F28 - empire livery
Henk Kaijim - The Netherlands

Mail us your screenshot for publication in next 'Screenshot of the Month'.
Your image must show one of PFJ products.

NEWS

10 February 2007

The F28 paint-kit is now available from [here](#).

10 February 2007

All our F28 painted liveries are now available from [here](#).

4 February 2007

The new F28 model is now ready for download from [here](#). Enjoy!

21 January 2007

The new layout of the website is released today in preparation of the forthcoming F28 model. You can browse through the F28 pages for a preview. But you can't download the F28 because it is still undergoing developments.

21 October 2006

Now at [DA forum](#) you can preview screenshots of the forthcoming new

Project by
Ton van de Laar

[Home](#)
[About](#)

[F28](#)
[F70 / F100](#)

[Contact](#)



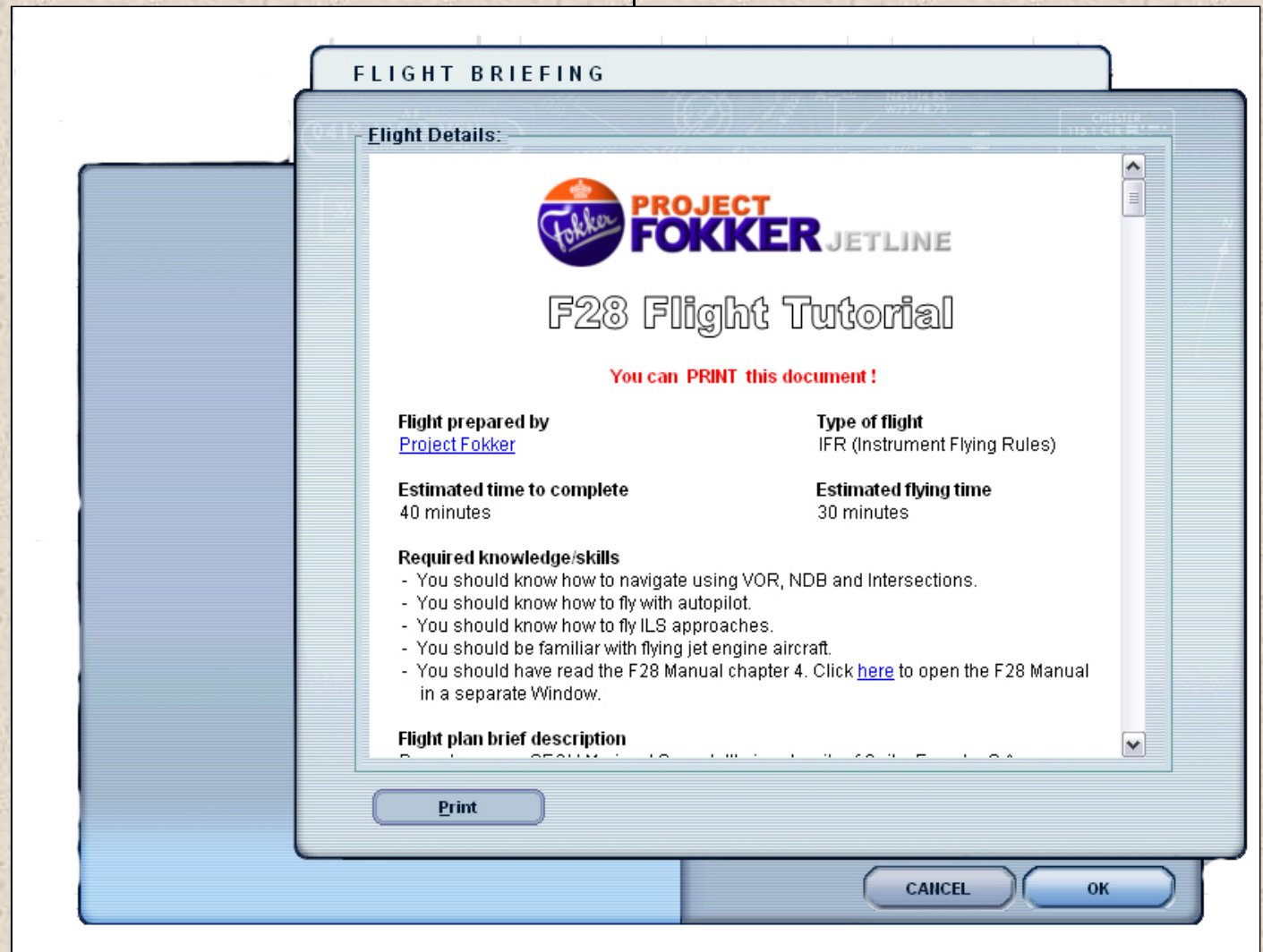
Auf den jeweiligen Downloadseiten der Packages befinden sie sich im unteren Bereich

Anfang der 60 Jahre des vergangenen Jahrhunderts befand sich die zivile Luftfahrt im Umbruch. Bedingt durch die Entwicklung leistungsfähiger Düsentriebwerke im militärischen Bereich und der daraus resultierenden ökonomisch verbesserten Leistungsfähigkeit, fanden die Düsentriebwerke Einzug in die zivile Luftfahrt. Fokker wollte dieser Entwicklung nicht hinten anstehen und überlegte sich ein zweites Standbein neben der Fokker 27, welche sich hervorragend verkaufte. Fokker suchte auf dem Europäischen Markt nach geeigneten strategischen Partnern und wurde in den Firmen Vereinigten Flugtechnischen Werken (VFW) in Bremen, Short und der Messerschmidt AG fündig. Fokker übernahm die Entwicklung der Pilotenkanzel und des Rumpfmittelteils. Messerschmidt und VFW bauten das Heck mitsamt dem Leitwerk, Short die Tragflächen. Die Fokker 28 „Fellowship“ wurde als direkte Konkurrenz zur BAC 1-11 und der McDonnell Douglas DC9 entwickelt. Die Fokker 28 war ein Tiefdecker, angetrieben von 2 Rolls Royce Sprey Triebwerken, welche seitlich hinten am Rumpf angebracht waren. (als kleine Anekdote am Rande: Jene Triebwerke fanden auch in modifizierter Form Platz im „Thrust SSC“, jenem Bodenfahrzeug, welches als erstes die Schallmauer am Boden in der Wüste Nevada durchbrach) In der F28-1000 fanden 65 Passagiere platz. Erstkunde der Fokker 28 war 1969 unter

anderem Auch LTU. Insgesamt wurden 6 verschiedene Varianten entwickelt, aber nur 4 davon kamen auf nennbare Stückzahlen in der Serienfertigung. Insgesamt wurden von 1969 bis 1987 241 Exemplare. Heutzutage findet man die Fellowship kaum noch auf europäischen Flughäfen im alltäglichen Fluggeschehen. Zu laut und zu unwirtschaftlich. Haupteinsatzgebiet der Fellowship heutzutage ist Südamerika und Afrika.

Kein Grund diese Maschine nicht für den FS2004 zu entwickeln.. Die F28 von PF ist ihr jüngstes Baby und erschien Anfang Februar. Mit dem Download von Avsim kommen erst mal 41 MB gepackt in einem Installer auf die Platte. Die Installation an sich ist einfach und bedarf keiner näheren Erklärung.

Installiert wird neben 3 Modellen auch ein Manual.



Ich würde jedem empfehlen, sich vorher das Manual mal durchzulesen. Hier werden neben der Geschichte der F28 auch die Avionics erklärt. Außerdem wird hier auf ein Flight-Tutorial hingewiesen, welches sich unter den Flügen befindet. Das Tutorial ist wichtig, da die Bedienung der Maschine doch sehr von modernen Mustern abweicht, und schnell zu Frust führen kann. Das Tutorial, welches am Anfang erscheint, ist unbedingt auszudrucken, da dort alle notwendigen Daten und Aktionen vermerkt sind. Allein schon diesem Manual ist es anzusehen, mit welcher Hingabe sich die Programmierer dem Addon eigentlich gewidmet haben. Dieses Manual kann man entweder über das Startmenü aufrufen oder man geht in den Aircraft-Ordner und dort dann in den Ordner. Außerdem befindet sich im selben Ordner ein Unterordner „Reference Information“ eine Menge Referenztabelle, wobei nicht alle unbedingt von Gebrauch sind, da es sich um Bild-Scans von Millimeter-Papier handelt und nicht immer gut zu lesen ist. Ein Load- oder Setup-Manager sucht man leider vergebens. Dem Base-Pack wurden 3 Modelle beigelegt. Mit dem ersten Modell -1000 werden keine Fluggesellschaften beigelegt. Sondern nur Liveries der Prototypen. Das Modell -1000 ist noch mal unterteilt in 2 Unter-Modelle. Eins mit großem Staurohr und eins mit normal kleinem. Dem -4000 Modell wurde die Liveries von TAME Ecuador und NLM Cityhopper spendiert. Das Modell -6000 hat die Haus-Bemalung von Fokker. Diverse Liveries sind auf der Homepage von Project Fokker direkt zu bekommen, als Direktlink zu Avsim. Und

weitere sind bei Avsim von verschiedenen Freelancern erhältlich, da es ein auch ein offizielles Paintkit im Photoshop-Format bei Avsim gibt. Der Link zu dem Paintkit findet man ebenfalls auf der Seite bei PF

Ich lade die Maschine und stelle mich auf einen Airport. Der erste Außencheck ist immer der Wichtigste bei mir, bei einer neuen Maschine. Wie auch bei einem neuen Menschen den ich kennen lerne, ist immer der erste Eindruck entscheidend. Das Außenmodell schaut auf den ersten Blick solide aus, alle Details wie Antennen und Staurohre sind ausmodelliert.



Das Modell wirkt insgesamt sehr harmonisch und keine Kanten, wo sie auch nicht hingehören. Vergleiche mit Bildern auf den einschlägigen Flugzeug-Bilder-Seiten zeigen, dass PF die Proportionen der

Maschine recht gut getroffen hat. Die Animationen, wie Ausfahren der Klappen und Öffnen der Türen sind flüssig und ohne Stocken. Hier wurde bis ins kleinste Detail gearbeitet. Selbst die Reeling am Haupteingang fehlt nicht, genauso wenig wie die Speedbrakes am Heck.

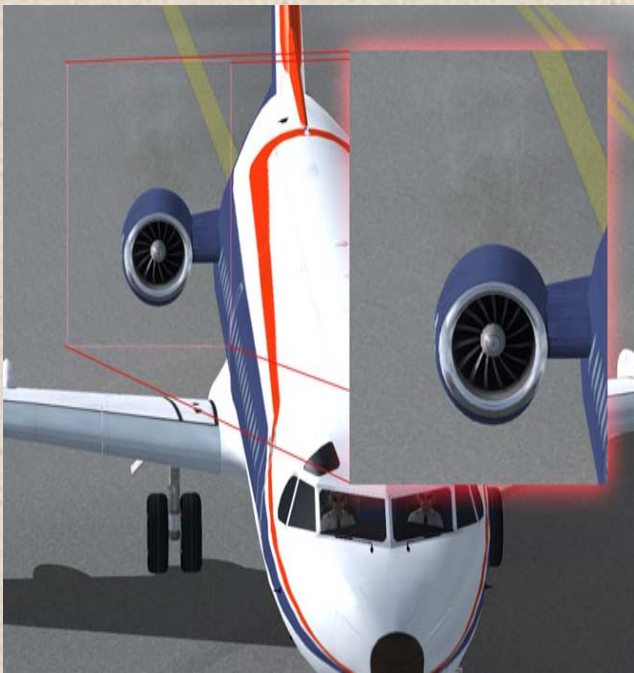
Wingflex fehlt der Maschine völlig, was aber bei der geringen Größe der Maschine auch keine weitere Rolle spielt.

Die Texturen der Flieger sind gut und ohne Unschärfe.

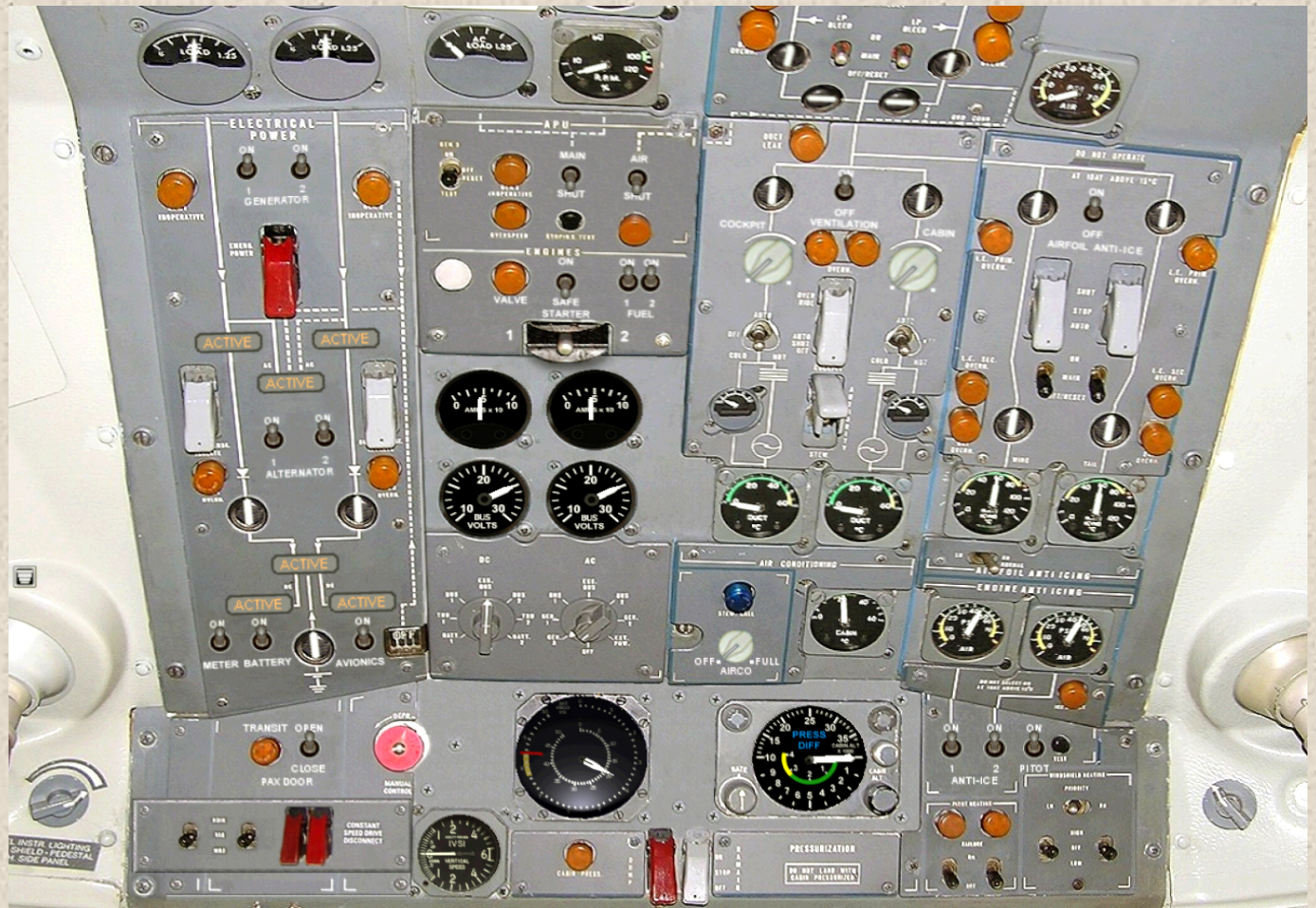
Allerdings hätte den Texturen ein wenig mehr Schmutz verpasst werden sollen.

Den alten Maschinen ein solch sauberes Kleid zu verpassen ist dann doch etwas unrealistisch. Die Nachttexturen sind ebenfalls nicht zu bemängeln. Die Lichtkegel der Taxilights werfen einen homogenen Schein, der nicht plötzlich mit einer Linie endet. Die Beacon-Lights drehen sich sogar um die eigene Achse. Als zusätzliches Eye-candy wurde der sogenannte „heat-blur“

den Triebwerken hinzugefügt. Wirkt auf jeden Fall besser als wenn sie nur einfach ein Smoke-Effekt hinzugefügt hätten.



Der erste Blick auf das Panel macht einen recht sauberen Eindruck. Das Panel wurde komplett aus 3D gerendert und ist keine Fotografie. Dadurch wirkt das Panel plastischer.



Der Vergleich mit echten Photos der einschlägigen Seiten zeigt aber, dass nicht unbedingt jedes Gauge an der Stelle gelandet ist, wo es in der Realität ist. Die Gauges im Allgemeinen sind gut ablesbar und nicht zu klein geraten, tooltips auf manchen Gauges runden die Sache ab. Auf der Homepage wird bereits darauf hingewiesen, dass man keine default Gauges im Vorfeld gelöscht haben sollte, da die Gauges teilweise auf jene default Gauges zurückgreifen. Um die Unterpanels

aufzurufen, findet man auf der linken Seite die sog. Simicons. Leider ein kleiner Schönheitsfehler, da sie sich nicht ausblenden lassen. Andere Programmierer arbeiten hier bereits mit Klickspots, welche ich persönlich bevorzuge. Einmal ein Unterpanel aufgerufen, lässt es sich nicht so einfach wieder schließen. Hier wären ebenfalls Klickspots von Vorteil. Die Unterpanels an sich sind abfotografierte Hintergründe. Leider sind nicht alle Gauges klickbar.



DUBROVNIK



Neben dem Overhead und dem Pedestal findet man auch ein Radar-Gauge, welches sogar den aktuellen Traffic ringsum die Maschine darstellt. Die Programmierer haben noch ein paar Gimmicks eingebaut. So findet man im Overhead einen CD Player, mit dem man das CD-Laufwerk steuern kann, wenn man eine Musik-CD eingelegt hat. Als weiteres haben die Programmierer das bekannte Freeware Groundhandling-Gauge von Rob Barendregt eingebaut. Die Fokker 28 besitzt kein Flight Management Computer. Allerdings fliegt die Maschine ohne Probleme Flugpläne im MS-FS-Format und im FSNV-Format ab. Auch fängt sie ohne Probleme das ILS ein und schaukelt sich nicht auf den LOC auf. Insgesamt macht das Panel aber einen guten Eindruck und man kann über die kleinen Unzulänglichkeiten hinwegsehen.



Die Sichten sind Fotografien eines realen Cockpits. Als Sicht nach hinten wurde eine Wingview auf der linken Seite eingefügt, in der auch alle Animationen zu sehen sind. Eigentlich sollte jetzt an dieser Stelle ein

Eindruck des VC's folgen. Leider verfügt die Maschine über kein VC. Obwohl ich mir vorstellen könnte, dass das für die Jungs, die solch ein Außenmodell auf die Beine stellen können, auch kein großes Hindernis sein kann. Aber auf der gesamten Homepage ist leider nichts zu finden, ob sie das in naher Zukunft planen. Schade eigentlich.

Der Sound der Maschine ist klasse. Hier haben die Programmierer ebenfalls ganze Arbeit geleistet. Leider fehlt mir der Vergleich mit einem realen Vorbild, trotzdem kann man bereits im Stand das Kreischen der Treibwerke zu hören. Genauso wenig fehlt ein spool-up, wie ein shut down Sound. Beides klingt sehr harmonisch und verläuft ohne Abstufungen und Sprünge. Beim Start sollte man seine Boxen nicht zu stark aufdrehen, da sonst wohlmöglich der Nachbar sich melden könnte. Ich konnte auch im gesamten Testzeitraum keine Loops feststellen, also irgendwelche wiederkehrende Soundfehler. Alles hört sich sehr harmonisch an. Des Weiteren verfügt das Panel über ein GWPS-System, welches neben den üblichen Warntönen bei ungesunder Annäherung an den Boden auch über Callouts im TOGA-Modus verfügt. Ein Radio-Höhenmesser fehlt genauso wenig und gibt die Höhen bei der Landung akustisch durch.

Zu der Performance kann ich nur sagen, dass die Maschine auf meine Performance überhaupt keinen Effekt gehabt hatte. Abschließend ist zu sagen, dass mit dem Release der Fokker 28 Project Fokker ein

recht guter Wurf gelungen ist. Die Maschine ist sauber programmiert. Für Liebhaber der Uhrenläden ist die Maschine ein unbedingtes Muss. Leider gibt es ein großen Punktabzug für das fehlende VC. Ich denke aber, dass die Jungs demnächst auch ein klasse VC hinbekommen werden.

Martin Schumacher
(tini20)



REPUBLICA P-47



THUNDERBOLT



In der gesamten Geschichte der militärischen Luftfahrt hat es nie ein Flugzeug gegeben, welches, wie die Thunderbolt P-47, Robustheit und Zuverlässigkeit in einem Flugzeug vereinen konnte.

Die Piloten, die sie im Kampf flogen, nannten sie "unbreakable" oder "die Maschine, die alles kann."

Wie recht sie doch hatten ...

P-47's kamen häufig vom Einsatz zurück, voll von Einschusslöchern in ihren Flügeln und in Fetzen zerschossene Steuerflächen. Und dennoch kehrten viele solcher schwer beschädigter Maschinen zurück.

Geschichte

Die Geschichte der P-47 fing im Sommer 1940 an. Zu dieser Zeit produzierte Republica die **P-43 Lancer** und hatte bereits fertig gestellte Pläne um, einen kompakten aber leichtgewichtigen Jäger zu produzieren, (**P-44 Rocket**).

Angesichts der Kampferfahrung in Europa, entschied das Air-Corps, wenn die

Vereinigten Staaten in den Krieg verwickelt würden, eine größere und bessere **P-44** anzufordern.

Alexander Kartveli, leitender Ingenieur bei Republica, bereitete schnell eine grobe Skizze eines neuen Jägers vor. Es war ein verwegenes Konzept. Er plante, die neuen 2.000 PS starken Pratt&Whitney Double Wasp XR-2800-21, Achtzehnzyylinder Zweireihe Radialstrahlmaschine zu verwenden. Das bis dahin das größte und leistungsfähigste Flugzeugtriebwerk war, welches überhaupt in den Vereinigten Staaten entwickelt wurde.

Außerdem stellte er sich vor, dass sein Flugzeug acht .50-Kaliber Maschinen-Gewehre haben sollte, sowie ausreichend Panzerung, um den Piloten von jeder Richtung aus zu schützen.

Diese Ausstattungseigenschaften trugen dazu bei, dass die Maschine ungefähr 4.000 Pfund mehr, als jeder vorhandene/gebaute single-engined Jäger zu der Zeit wog. Ohne die Kraft des neuen 2.000 PS starken Pratt&Whitney Motors, sah Kartveli keinen Weg, die von der USAAF getroffenen

Vorgaben für Leistung und Ladegewicht zu erreichen.

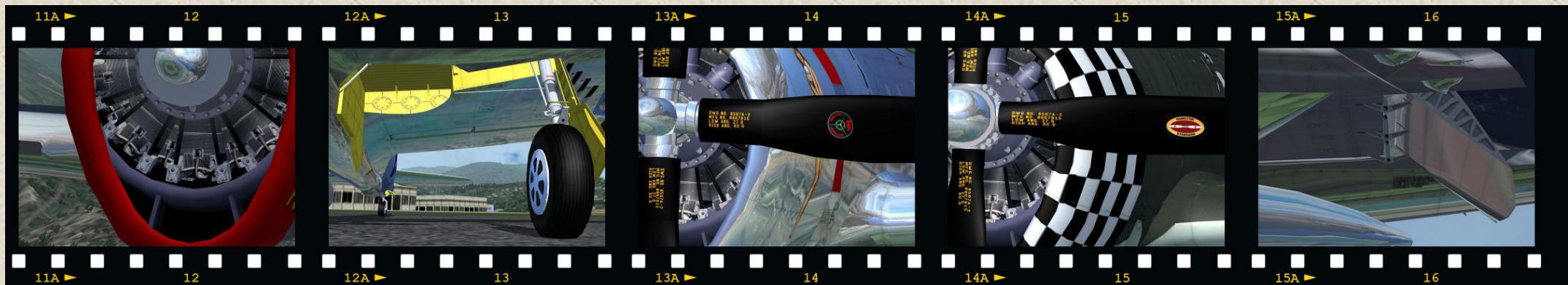
Vom Technikstandpunkt stellten die Anforderungen einige enorme Probleme dar, aber weit größere Probleme wurden noch durch den Motor dargestellt.

Das erste davon war die Notwendigkeit an einem neuen und leistungsfähigeren, komprimierenden Luftschachtsystem.

Kartveli begann dabei auf die unorthodoxe Art und Weise, und entwarf folglich dieses Bauteil zu erst und bildete den Rumpf daherum. Der dadurch entstandene große Lufteinlass veranlasste, dass der Turbolader weiter hinten eingebaut werden musste. Die Ölkühler bekamen wie auch der Luftkanal im unteren Bereich der Maschine Platz.

Abgase konnten nun separat zurück zur Turbine geleitet werden, weggetrieben durch ein überschüssiges Gatter in der Unterseite des Rumpfs, wo die Luft dann zum zentrifugalen Antreiber eingezogen und unter Druck zurückgebracht wurde.

Überraschender Weise war diese Kanalisierung der Gase unter Temperatur und Druck nichts Nachteiliges im Kampf.





Das neue Design wurde anerkannt und Republica fing die Arbeit am ersten Testmodell an.

Die XP-47B wurde in gerade mal acht Monaten fertig gestellt und begab sich zu ihrem Erstflug im Mai 1941.

Es war ein hervorragender Erfolg, da der Prototyp zu weit mehr fähig war, als dem was sich Alexander Kartveli jemals erhofft hatte.

Die Geschwindigkeit von 412 Meilen pro Stunde war sogar weit höher als erwartet.

Der herkömmliche 3-blättrige Propeller könnte nicht mit der Energie der neuen leistungsfähigen Maschine standhalten, so dass man sich für einen größeren 4-blättrigen Propeller entschied.

Wenngleich auch dies eine bewundernswerte Lösung des Problems war, ergab sich die Schaffung eines neuen darin, dass nicht genügend Bodenfreiheit für einen 12 Fuss großen Propeller vorhanden war.

Wenn aber ein herkömmliches Fahrge- stell, welches die fehlende Bodenfreiheit aufnimmt, befestigt worden wäre, hätten beim Einklappen der Räder, diese zu weit außen gelegen, was die Installation der von der USAAF geforderten

Gewehre und Munition im Flügel unmöglich gemacht hätten. Folglich hatte Republica ein Teleskop-Fahrge- stell zu entwerfen, welches um neun Zoll verstellbar war.

Doch zahlreichen anderen Problemen sollten die Ingenieure von Republica noch gegen- übergestellt werden. Dennoch wurde erwar- tet, dass der erste Prototyp der XP-47B Thunderbolt seinen

Erstflug im Mai 1941 antreten sollte. Dabei wurde jedoch darauf geachtet, dass nicht dessen Piloten, als mehr alle vorhergehenden Kampfflugzeuge in den Schatten gestellt werden sollten. Mit einem voll aufgeladenen Gewicht von 12.086 Pfund, übertraf es mehr als das zweifache vom Gewicht der meisten seiner Zeitgenossen.

Die Serien Produktion begann mit der P-47B, wovon bei der USAAF die ersten Maschinen im November 1942 in Dienst gestellt wurden. Diese Maschinen waren es auch, welche im April 1943 in England zu ihren ersten Einsätzen kamen.

Wie auch immer, die Reichweite der B-Version war für einen Begleitservice der Bomber mehr schlecht als recht. Um nicht zu sagen, unzureichend. Zudem war die Manövrierfähigkeit nicht das, was einen





Auch wenn sie einige Schwächen hatte, so war ihre schiere Größe (was damals nicht nach einem Fighter aussah) kein Hindernis und gegenüber manchen Luftwaffenflugzeugen durch ihre Steigleistung schlichtweg überlegen. Da sie in der Reichweite eingeschränkt war, machte man sich an die Arbeit, damit auch Einsätze tief im deutschen Inland möglich waren. So plante man, an den B-Versionen einen 307 Gallonen fassenden Tank anzubringen.

Während des Kriegsjahres `43 wurde die B-Version weiter modifiziert und verbessert. So bekamen diese nun äußere Kraftstoffbehälter. Die daraus resultierende Reichweite und der zudem nun auch verlängerte Rumpf machten die P-47C weit besser manövrierfähig als das vorherige Modell.

Darauf folgenden dann die Hauptproduktionsmodelle P-47D sowie G und M mit ihren leistungsfähigeren Motoren,

agilen Fighter dieser Zeit ausmachte. Jedoch bot sie in einem gewissen Mindestmaß etwas realen Schutz der verbündeten Bomber, welche vorher massive Verluste hinnehmen mussten. Um die oben genannten Probleme in den Griff zu bekommen, wurden erfahrene Kampfpiloten herangezogen. Doch die Probleme ließen sich produktionstechnisch nicht ohne weitere oder sogar neue Schwierigkeiten beheben. So bekam man währenddessen noch Probleme mit eingefrorenen Quersteuerungen ab Höhen

von 30.000 Fuss, dass sich sogar die Cockpitüberdachung nicht mehr öffnen lies oder gar die Steuerung schlichtweg überlastet wurde.

Dies alles konnte aber die Weiterentwicklung nicht stoppen und das P-47B Testprogramm wurde stetig weitergeführt. 773 Stück wurden schließlich von dieser Version bestellt, was erst der Anfang von ca. 15.579 hergestellten Thunderbolts war. Allein zwei Drittel davon sollten in Geschwadern in Übersee ihren Dienst verrichten.





welche Höchstgeschwindigkeiten bis 756 km/h ermöglichten. Diese kamen zum Beispiel auch zum Einsatz, um die gefürchtete V1 Bombe abzufangen. Die letzte N-Version kam noch in den letzten Tagen des Japankrieges zum Einsatz. Die eigentlich schnellste J-Version schaffte es allerdings dabei noch nicht einmal zur Serienproduktionsreife. Sie erreichte bei Testflügen eine sagenhafte Geschwindigkeit von 811 km/h. Die Pläne zur

Serienproduktion wurden aber aufgrund anderer Entwicklungen (XP-72) zur Seite gelegt.

Während des 2. Weltkrieges kamen die P-47 auf mehr als 546.000 Einsätze zwischen März 1943 und August 1945. Beachtlich war dabei, dass „nur“ 0,7% bei Kampfeinsätzen verloren gingen.

Das zeugte von der eigentlichen Qualität dieses Flugzeuges.

Die Modelle

- P-47B Erste Produktionsvariante, viele Mängel, für die Ausbildung genutzt
- P-47C erste kampffähige Version
- P-47D Hauptproduktionsserie
- P-47G verbesserte Motorentechnik
- P-47J schnellster Jäger (nie in Serie)
- P-47M Abfangjäger
- P-47N letzter, in Japan zum Einsatz gekommener Langstreckenjäger

Spezifikation

Hier die P-47D Version:

Maschine:	Pratt & Whitney Double-Wasp XR 2800-21
Max. Leistung:	ca. 2300 PS
Flügelspanweiten:	12,43 m
Länge:	11,01 m
Höhe:	4,32 m
Max. Geschwindigkeit:	689 km/h
Reisegeschwindigkeit:	ca. 670 km/h
Reichweite:	1488 km bei Vollast
Dienstgipfelhöhe:	12.810 m
Bewaffnung:	6-8 x 0.50 MG`s im Flügel, zwei 45 kg bis 1175 kg Bomben oder 10 Raketen

Anzahl noch flugfähiger Modelle

Aufgrund der großen Anzahl hergestellter Modelle und den unzähligen restaurierten Thunderbolts ist die Zahl noch flugtauglicher P-47 nicht genau bekannt.

Anzahl aller hergestellten Modelle

P-47B	ca.	171 Stk.
P-47C	ca.	602 Stk.
P-47D	ca.	12.602 Stk.
P-47G	ca.	354 Stk.
P-47J		1 Stk.
P-47M	ca.	130 Stk.
P-47N	ca.	1.817 Stk.

Gesamtstückzahl ca. **15.677 Stk.**



Die virtuelle P-47 Thunderbolt

Mein Haus- und Hoflieferant für altes Kampfbloch ist mittlerweile Shockwave-Productions aus Connecticut. Und so verwundert es auch nicht, dass dieser Bericht über deren fabelhafte P-47 handelt.

Wie schon in unserer letzten Ausgabe beschrieben, bürgt der Herstellername für eine gewisse Qualität, die man bei anderen Add-On Schmieden vergeblich sucht. Wenn auch hier nicht immer alles Gold ist was glänzt, so ist der Gesamteindruck in der Regel doch stimmig. So bekam ich die Maschine aus der „Wings of Power“ Reihe und installierte sie mit Vorfreude auf meinem Rechner. Dank des enthaltenen Selbstinstallierungsprogramms macht es

dabei nicht viel Arbeit, das Vögelchen auf seinen heimischen PC zu bekommen. Ist die Installationsroutine durchgeführt kann es auch schon beinahe losgehen. Einen Hinweis, den ich bei jedem Produkt

Überarbeitung zu der P47 stand, auf welche hier allerdings nicht weiter/näher drauf eingegangen wird. Für 32,99 US-\$ (24,75 € [Wechselkurs v. 24.03.2007]), was hervorragend mit

Kreditkarte (Visa/ Mastercard oder American Express) zu bezahlen geht, wechselt die Maschine den Besitzer. Doch dank des Betrages befindet sich dieses Flugzeugmodell in der gehobenen



aus diesem Hause mache ist, dass ein Blick ins Handbuch unbedingt unternommen werden soll, möchte man sich dem Flieger mit einer gewissen Abgeklärtheit nähern. Den 130MB schweren Download gibt es unter <http://www.shockwaveproductions.com/store/p47/> und umfasst 6 P47D, 2 P47M und 4 P47N Versionen, sowie den Prototyp der XP-72 „Ultrabolt“ welches als komplette



Preiskategorie für Add-Ons wieder. Da kann man nur hoffen, dass es diesen auch rechtfertigt. Wollen wir also unseren Rundgang beginnen. Schon allein bei der Auswahl der Maschine fällt es einem nicht leicht, welche man nehmen soll. Selbst innerhalb der Modellreihen gibt es noch Unterschiede, was einem die Qual der Wahl nicht gerade erleichtert.

Und das nicht nur anhand der diversen Bemalungen mit der sie daherkommt, sondern auch an den einzelnen Ausstattungsmerkmalen (von außen betrachtet).

Der Widererkennungseffekt zum Original ist dabei beachtlich. Wollen wir also daher dem Außenmodell doch mal etwas näher auf den Pelz rücken.

Grundmodell mit eingearbeitet und geben dem Flugzeug dadurch optisch ein sehr ansprechendes Profil. Sowohl die Seiten-, Quer- und Höhenruder als auch die Landeklappen sind sehr gut umgesetzt,



Das Außenmodell ...

... ist in sich stimmig und zeigt eine hervorragend ausgearbeitete Thunderbolt. Die Proportionen stimmen und die Liebe steckt dabei im Detail. Einzelne Bolzen, Nieten und Schrauben sind dabei im

bei der Gestaltung wohl ein klein wenig zu kantig geraden ist. Die Texturen, die aus dem Hause Shockwave mit dem Modell mitgeliefert werden, passen sich der Modellgrundlage perfekt an und geben den diversen, bereits im Modell enthaltenen



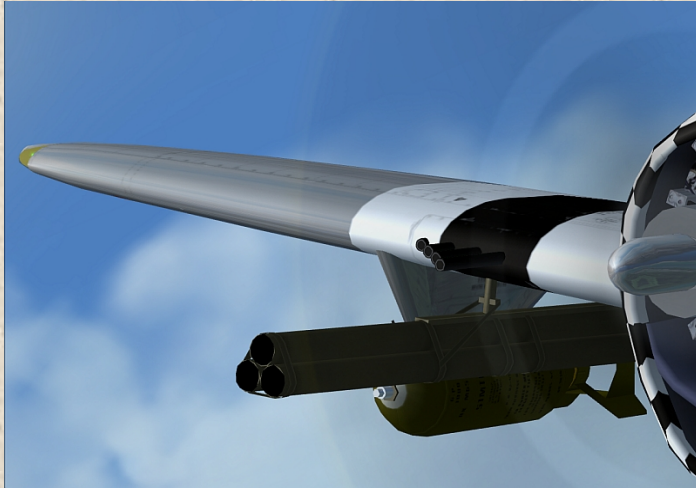
und voll beweglich. Auch die diversen Hydraulikstangen im Bereich des Fahrwerks und des Fahrwerkschachtes sind gut und optisch ansprechend umgesetzt.

Als kleinen optischen Fehler empfinde ich dabei nur das hintere Spornrad, welches

Details noch den optisch krönenden Abschluss. Die Bemalungen sind mit sehr viel grafischen Details versehen, die an dem Flugzeug genau das widerspiegeln, woraus es letzten Endes besteht. Da kommen jede Menge Blech, Nieten, Bolzen, Schrauben, Löcher, Chrom, sowie auch



Gebrauchsspuren, welche ebenfalls dazugehören, als auch viele weitere



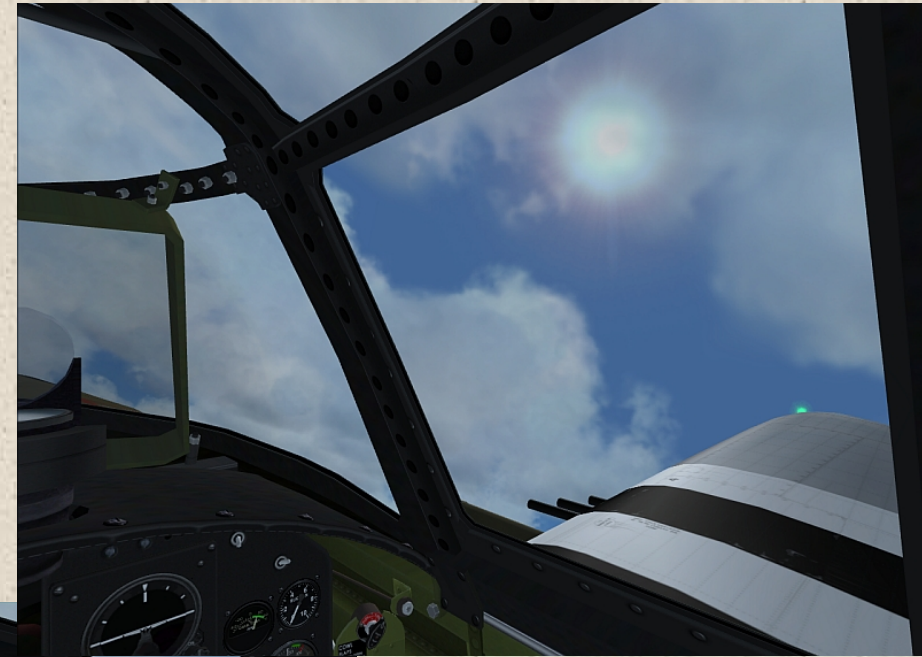
Kleinigkeiten zum Vorschein. Sie lassen jede Platte samt Nietenverbindungen erahnen, aus dem das Flugzeug besteht. Bei jeder noch so kleinen Schramme oder Verschleiß wurde dabei auch darauf

geachtet, dass diese zum einen nicht übertrieben dargestellt, zum anderen aber auch an den Stellen zu sehen sind, wo man sie am ehesten vermutet.

Das alles zusammen gesehen, macht dieses Modell erst so richtig lebendig und zeigt, dass es möglich ist für den Flugsimulator optisch gute Flugzeuge umzusetzen.

Cockpit und Innenraum

Zuerst einmal möchte ich allen



außerdem auch noch komplett bedienen lässt und vieles am Flugzeug bedienbar macht, welches das 2D Panel nicht hergibt, oder verdeckt.

Dass sich dabei das „Feeling“ vom Fliegen bei dieser Maschine aus dem VC heraus besser gestaltet, als aus dem normalen Panel, möchte ich hiermit einmal betonen. Dabei wurde sehr viel wert auf optische Reize gelegt, denn darauf kommt es ja gerade auch beim Innenraum an. Es gibt allein schon 3 (ich hoffe mich nicht verzählt zu haben)

verschiedene Panels, welche auch dementsprechend im VC abgebildet werden. Und jedes einzelne hat es in sich. Von detailgetreuer Nachbildung über



Virtuellen Cockpit (VC) Freunden mitteilen, dass dieses Modell mit einem hervorragenden VC ausgestattet ist, welches sich

auch dementsprechend im VC abgebildet werden. Und jedes einzelne hat es in sich. Von detailgetreuer Nachbildung über

abgescheuerte Farbe hin zu reflektierenden/spiegelnden Anzeigen wurde an alles gedacht, was einem das Auge und das Herz erfreut. Dass die Sicht am Boden aus dem Cockpit eines Spornrad-Fliegers bekanntlich nicht die beste ist, dürfte ja hinlänglich bekannt sein, was sich allerdings durch die Sitzverstellung regeln lässt. Die Nachtanzeige des Panels ist gut gelöst und lässt auch bei einem Nachtflug keine verschwommene, sondern problemlos ablesbare Uhrensammlung zu. Alles in allem ist das Panel, egal ob für 2D oder 3D Piloten, dem Original sehr nahe und gut umgesetzt wurden. Und bietet jede Menge bedienbarer Features, was es deshalb auch zu dem macht, was es ist. Einige Gimmicks, die sich aus der Bedienbarkeit des VC ergeben, sind, dass man sich per Hebel des Zusatztanks als auch der Bomben

entledigen kann, und somit auch Gewicht für den Weiterflug spart, oder ein Ent- sowie Verriegeln des Spornrades per Hebel. Alles in allem wirkt das Cockpit aufgeräumt und übersichtlich. Was der Gemütlichkeit noch zugute kommt, ist die volle im VC wahrnehmbare Cockpitgestaltung, welche nicht links und rechts des Piloten aufhört,

sondern ein – den Piloten voll umgebendes – komplettes Cockpit widerspiegelt.

Handling, Flugdynamik und sonstige Eigenschaften

Sobald der Motor gestartet ist, bekommt man bei genauerer Betrachtung mit, wie das

ganze Flugzeug, durch die Rotation des Propellers und die Bewegung der Kolben im Motor, sich zu schütteln und zu vibrieren beginnt. Spätestens ab hier hat man sich in dieses Prachtstück verliebt, wenn man es so überhaupt ausdrücken kann. Längere Leerlaufzeiten mag der Motor jedoch nicht, was er mit einem freimütigen Einstellen seiner Arbeit quittiert. Das Handling dieses Fliegers ist am Boden tadellos und auch nachdem man den Boden unter den





Gras- und Schotterpisten die – in meinen Augen vielleicht ein kleinwenig zu feinfühlig – Stoßdämpfung das ganze Flugzeug ein wenig übertrieben durchschüttelt und somit ein koordiniertes Steuern am Boden erschwert.

Sound und Effekte

Der Sound ist den Entwicklern wohl mit am besten gelungen. Hört man hier doch schon eine gewisse Power, aber wiederum auch gemütliche Behäbigkeit und bisweilen auch mal einen Zündaussetzer heraus. Wer eine gute Lautsprecheranlage an seinem heimischen PC sein eigen nennen darf, den

Rädern verloren hat, ergeben sich keinerlei steuerliche Nachteile. Einzig bis man sie auf Touren gebracht hat, wirkt sie träge und behäbig, welches man nicht noch mit schnellen oder ausufernden Steuerbefehlen unterstützen soll. Denn dann ist man schneller im Stall, als es dem PC-Piloten lieb ist. Hat man sie nach geraumer Zeit auf Betriebstemperatur und Geschwindigkeit gebracht, macht das Fliegen mit ihr richtig Spaß. Sie steckt fliegerische Höchstansforderungen problemlos weg und verzeiht auch den einen oder anderen Fehler. Auch wenn sie mir für einen Jäger in gewissen Bezügen immer etwas Träge erscheint. Beim Rollen am Boden sei noch bemerkt, das es auf betonierte Flächen keinerlei Besonderheiten gibt, aber auf



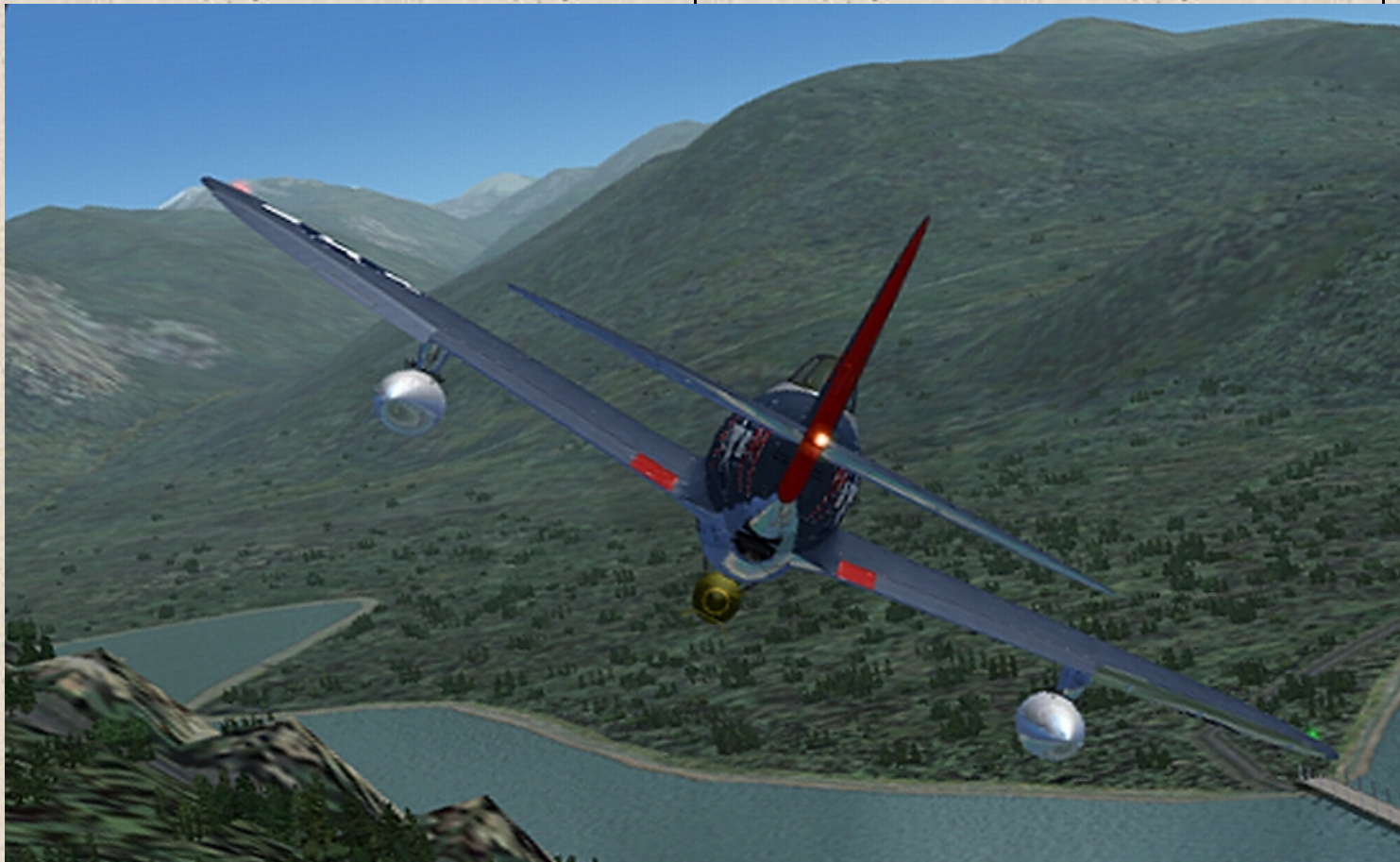
beneide ich hierbei voll und ganz, denn der Motoren-sound ist wahrlich eine „Ohrenweide“. Wer in der Vergangenheit Probleme mit seinen Nachbarn oder Familienangehörigen bzgl. zu lauten Flugzeugen am PC vorweisen kann, empfehle ich hier schon im Vorfeld, Vorkehrungen zu treffen. Aber ich kann es voll und ganz verstehen, denn der Sound kommt auch nur perfekt zu Geltung, wenn man die Lautstärke dementsprechend hoch stellt. Den Effekten hätte man auch hier, genauso wie bei der P51 aus der vorherigen Ausgabe, mehr Zuneigung schenken sollen. Diese sind schlicht und ergreifend so gut wie

nicht vorhanden. Das was man durch startende Motoren oder qualmende Reifen erzeugt, lockt heute keinen begeisterten Simmer mehr hinterm Ofen vor. Da ist sicherlich das ein oder andere mehr raus zu holen.

Fazit

Wer noch keine Thunderbolt im Hangar seiner virtuellen Flugzeug-Sammlung stehen hat, sollte hier zugreifen. Liebhabern von fliegenden Bolzensammlungen sollte dieses wunderbare Vögelchen unter gar keinen Umständen fehlen. Sie ist sehr gut

umgesetzt wurden und stimmig zum Original. Selbst wenn der Preis in meinen Augen eventuell etwas zu hoch gegriffen ist, sollte man sich den Kauf wirklich überlegen. Es gibt auch andere betagte Kampflugzeuge (sogar auch aus selbigen Hause), welche preislich bei weitem nicht an den der Thunderbolt herankommen und in Bezug auf die hier mangelhaften Effekte, welche das Gesamtbild ein klein wenig trüben, besser umgesetzt sind. Trotz allem werden sich Freunde von solchen mittlerweile fliegenden Raritäten über dieses virtuelle Kunstwerk erfreuen können. Mir schlägt das Herz schon höher, wenn sich die Maschine nach einer stattlichen Startbahnlänge vom Boden erhebt und ein wenig schwerfällig gen Himmel strebt. Und wenn man dann die ersten Flugeinlagen mit ihr ohne größere Komplikationen hinter sich gebracht hat, kommt dazu noch die schiere Freude, dass man dieses Schätzen wohl zu beherrschen versteht. Ist man dann dem Mythos der Thunderbolt erlegen, gibt es kaum noch Chancen auf Heilung, ja man kann sogar sagen es ist wie eine unheilbare Krankheit die höchstens nur noch durch mehr Thunderbolt fliegen gelindert werden kann. Einzig und allein Hektiker sind davon ausgeschlossen, denn schnell mal eben fliegen ist mit ihr nur insofern möglich, als dass man dem eigentlichen „Mythos“ nie erliegt. Und das wäre auch nicht der Grund warum ich mir solch ein Flugzeug in meinen Hangar stellen würde. Jenen, die nur allein vom Lesen über dieses



Flugzeug ein Grinsen im Gesicht und ein leicht bejahendes Kopfnicken verspüren wünsche ich in Zukunft viel Spaß mit der P-47 „Thunderbolt“.

sonstige Hinweise

Man sollte bei Shockwave das Forum nicht ganz vernachlässigen. Zu finden unter: <http://shockwaveproductions.com/forum/index.php> . Kommt doch dort immer mal ein Update zu diversen Modellen für deren Kunden heraus, welches erkannte Fehler behebt. Ein Anmelden ist dabei nicht erforderlich. Für die P-47 gibt es bereits eines, welches man unter nachfolgenden Link finden kann:

<http://shockwaveproductions.com/forum/viewtopic.php?t=3722>

Für denjenigen, dem die Auswahl der mitgelieferten Bemalungen nicht ausreichen sollte, oder der seine bevorzugte Lieblingsbemalung nicht findet, ist ein Blick bei AVSIM zu empfehlen. Da hat sich bereits eine 4-seitige Liverie-Sammlung zusammengetragen. Zu finden unter nachstehenden Link:

<http://library.avsim.net/search.php?CatID=root&SearchTerm=thunderbolt+p-47+wings+of+power&Sort=Name&ScanMode=0&Page=1&Go=Go>

Verwendetes Testsystem
Intel Pentium4, 3,0 GHz
1.0 GB RAM

Kay Wegbrod
(Bird1)

In eigener Sache: Ich bin mir, bei aller Begeisterung für dieses außergewöhnliche Fluggerät, durchaus seiner historischen Bedeutung und der damit im 2. Weltkrieg verursachten Gräueltaten bewusst. Dieses möchte ich in keinsten Weise beschönigen, noch so verstanden werden.

P-72 Prototyp Nachfolger der P-47



Boeings Nr. 5

zeigt viel Bein



PHOENIX



SIMULATION SOFTWARE

Es ist 1987, klein Schumi steht auf dem Rollfeld von Stuttgart Leinfelden Echterdingen und schaut zum ersten Mal auf ein sehr ungewöhnlich geformtes Flugzeug. Die Boeing 757-200 der Condor, und dachte, das Ding soll fliegen? Einen Schönheitspreis hat die Maschine noch nie gewonnen. Aber trotzdem strahlt sie eine Faszination aus. Somit wurde es auch höchste Zeit, dass sich eine Add On - Schmiede der 757 annimmt.

Bereits im Dezember 2005 tauchte im Forum bei PSS ein erstes Bild eines Außenmodells einer 757 auf. Und somit lüftete auch die erste Schmiede ihren Schleier, da zuvor schon ein Paar Add On - Hersteller Gerüchte in die Welt setzten, dass sie an einer Umsetzung der 757 arbeiten. Als einzige Schmiede aber hat es bis heute nur PSS geschafft, ein wirklich komplett fliegbares Add On zu erstellen. Die anderen sind entweder über das Gerüchte-Stadium nicht hinaus gekommen oder sie veröffentlichten scheinbar und blieben aber bis heute ihrer Komplettierung schuldig. Endlich konnte ich die Sammlung meiner zivilen Boeings im Flusi komplettieren, welche nun von der 707 bis zur 777 reicht.

Zunächst aber mal etwas Geschichte der 757. Gegen Ende der 70er Jahre des vergangenen Jahrhunderts gab Boeing bekannt, dass es an einer Weiterentwicklung der 727 arbeiten wolle um der gestiegenen Nachfrage nach geeigneten Mittelstreckenjets gerecht zu werden. Das Projekt lief unter dem internen Namen 727-300.



Zunächst erdachte man, den Rumpf der 727 zu verlängern und die Tragflächen neu zu konstruieren. Im Zuge der Ölkrise und der daraus resultierenden Nachfrage nach kosteneffizienteren Triebwerken sah man recht schnell, dass nur eine Weiterentwicklung nicht weiter in Frage käme. Daraufhin wurde unter dem internen Namen 7N7 (dieses Kürzelsystem fand auch bei der Entwicklung der 787 Anwendung welche zuerst 7E7 hieß) ein zweistrahliger Tiefdecker mit Triebwerksgondeln an den Tragflächenunterseiten entwickelt, die in den Ausmaßen der 727 zunächst entsprach. Schnell wurde jedoch dieses Konzept

verworfen, da keine Kunden für diese Rumpfgröße begeistert werden konnte. Auch wollte man so der ebenfalls in der Überarbeitung befindlichen 737 keine Konkurrenz im eigenen Hause bieten. Zeitgleich mit der 757 bei der es sich um einen „narrow Body“ handelte, also nur ein Gang in der Mitte und einem 3 + 3 Sitzsystem in der Economy-Class (single aisle), wurde die 767 entwickelt um die Lücke nach oben zur 747 zu schließen. Auch wollte man der aufkommenden Konkurrenz aus Europa nicht kampflös das Feld überlassen.



Viele Teile, besonders aus dem Cockpit, sind mit der 767 identisch. So ist es für Piloten ohne großartiges Umlernen kein Problem beide Flugzeugtypen zu fliegen. (Kommunität) Als die Entwicklung der 757-200 mit ungefähr 200 Sitzplätzen bekannt gegeben wurde, sprudelten auch endlich die ersten Aufträge von British Airways und Eastern Airways. Anfang 1982 war der Jungfernflug der 757 und am Ende des Jahres wurde dann die erste Maschine an Eastern Airlines ausgeliefert. Bis Mitte der 80er Jahre lief der Verkauf jedoch schleppend. Erst als United und American

jeweils 80 Maschinen bestellten, platzten der Knoten und auch andere Fluggesellschaften zogen nach. Nach der Version 200 entwickelte Boeing auch eine fensterlose Cargo-Version mit einer großen Frachtluke hinter dem Haupteingang auf der linken Seite. Doch nur UPS griff bei der Cargo-Version zu. Es gab auch eine VIP-Variante der 757, welche sich äußerlich von der zivilen Variante nicht unterscheidet... Doch nur das Militär der Vereinigten Staaten bestellte 4 Maschinen des Typs C-32A. Die USAF stellte diese 4 Maschinen 1999 in den Dienst und sie dienen seither als Transportmittel für Abgeordnete des Senates und des Repräsentantenhaus. Den Spitznamen „Airforce Two“ erhielten die Maschinen, da sie auch regelmäßig dazu verwendet werden, den Vize-Präsidenten der

USA durch die Welt zu fliegen. Mitte der 90er gab Boeing die Entwicklung der 757-300 bekannt, einer um 7,10 m gestreckten Version der 757-200. Die 757-300 durchlief eine der kürzesten Testphasen bei Boeing. Die Variante 300 hatte eine Sitzplatzanzahl je nach Bestuhlung von 230 – 290 Sitzplätze. Die Reichweite war ca. 800 km kürzer als die der 200. Leider setzte Boeing von der 300er



Version nur 16 Einheiten ab. Davon gingen allein 12 an den Erstbesteller Condor. Die 90er Jahre waren geprägt vom Niedergang der 757. Die Bestellungen blieben aus und die Version 300 konnte sich erst gar nicht am Markt behaupten. Zu groß war die Konkurrenz aus Europa geworden. Nach den Anschlägen vom 11. September und der darauf folgenden Luftfahrtkrise gab Boeing 2003 das Ende der 757 bekannt. Am 27.04.2005 wurde die letzte 757-200 an die Shanghai Airlines ausgeliefert. Die Lücke der 757 soll durch eine verlängerte Version der 737-900 geschlossen werden. Bereits kurz nach der letzten Auslieferung der letzten 757 wurde die erste Maschine der Continental mit Winglets ausgerüstet. Diese Winglets ermöglichten der Maschine eine erhöhte Reichweite mit zugleich verringertem Schadstoff-Ausstoß. Zwischenzeitlich haben mehrere Fluggesellschaften sich die Winglets an ihre Maschinen montieren lassen. Die 757 gilt nach wie vor als eines der sichersten Flugzeuge überhaupt. Es gibt nur wenige Unfälle und ein einziges, das Unglück der Birgen-Air vor Puerto Plata, welches sich nachweislich auf ein Konstruktionsfehler zurückführen lässt.

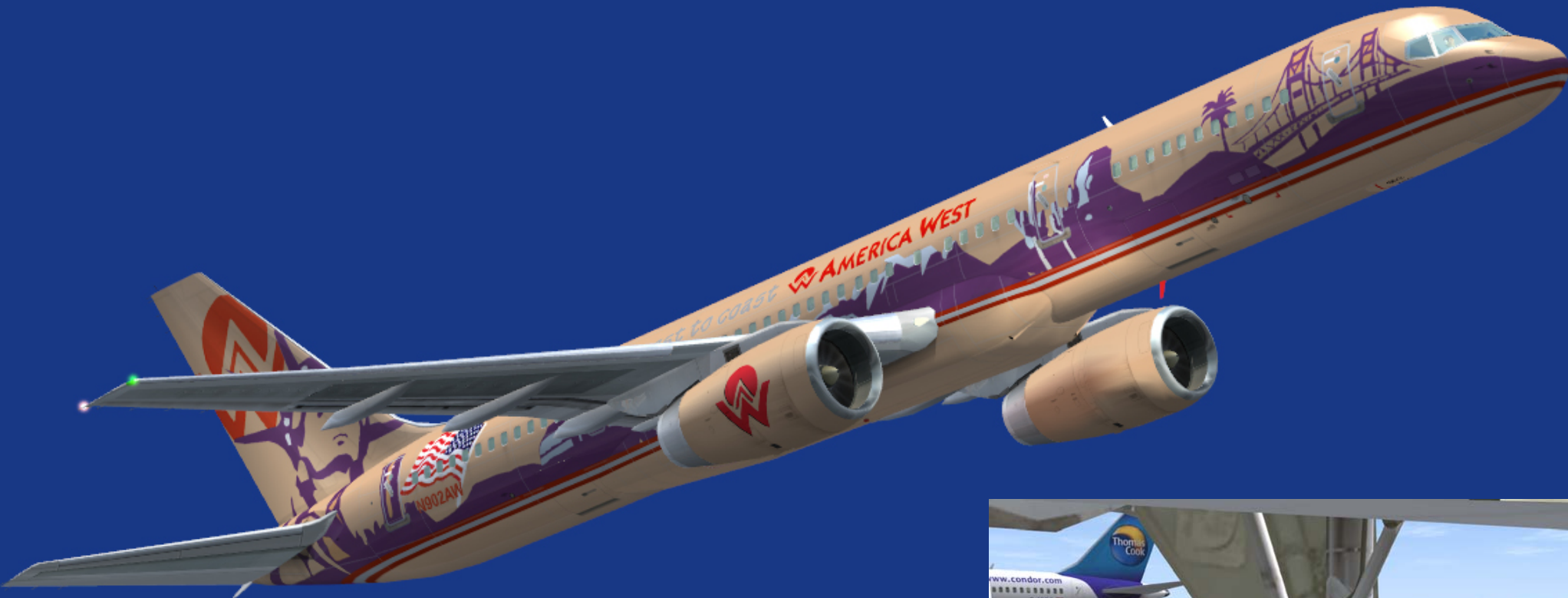
PSS ist eine der am längsten am Markt etablierten Add On - Schmieden, die bereits für den FS2000 Flugzeuge erstellt haben. Das Designerteam um Graham Waterfield nahm sich nun der 757 an. Trotzdem es die 757 bei PSS bereits seit einem dreiviertel Jahr gibt, ist die Maschine bisher nur in der Download-Version erhältlich. Nach dem Kauf, welcher mit 30 Pfund zu Buche

schlägt, und der Freischaltung, bekommt man unter dem Login dann den Download-Link. Jetzt werden der Installer inkl. 80 Liveries auf die Festplatte geschaufelt. Bedingt durch die Kritik an der Verkaufsstrategie der Boeing 777 hat PSS wohl dazugelernt und die Liveries jetzt dem Installer gleich dazugelegt und berechnet nicht noch mal Extra für die Liveries. Die Installation an sich ist einfach und geht schnell von statten. Mit der Installation werden auf die Platte 3 verschiedene Modelle installiert. Die 757-200, die 757-200F und die 757-300. Allerdings unterscheidet PSS bei der 200 noch mehrere „Unter-Modelle“. Bedingt dadurch, dass bei PSS die Fenster nicht aufgemalt, sondern quasi Löcher im Rumpf darstellen musste PSS hier Unterschiede machen, ob jetzt die Notausgänge über dem Flügel sind oder hinter dem Flügel (rear hatch) Und das dann noch für jeden Triebwerks-Typ (RR und PW) extra. Außerdem kommen noch die Winglet-Versionen für beide -200 Triebwerks-Typen hinzu. Wie man sieht, herrscht dann ein wenig Chaos in der Flugzeug-Auswahl, welches man aber mit wenigen Einträgen in der Aircraft.cfg beenden kann. Des Weiteren werden 80 (!) Liveries mitinstalliert. Wobei natürlich die House-Livery von PSS und die House-Liveries von Boeing hier dazu gezählt werden. Trotzdem verfügen die meisten Modelle bereits über die gängigsten Liveries. Außerdem steht auf der Homepage ein Paintkit in Photoshop-Format zur Verfügung, mit der man mit wenigen geübten Handgriffen sich seine eigene Livery painten kann. Darüber hinaus gibt es

schon viele Liveries bei Avsim zu Download. Für die Painter unter den Lesern sei angemerkt, dass sich PSS hier nicht gerade ein Sahnestück bereitgestellt hat. So teilen sich alle Modelle dieselben Texturen für die Tragflächen und das Höhen-Leitwerk. Jene Texturen befinden sich nicht im jeweiligen Textur-Ordner der Livery, sondern im Textur-Ordner des Flusi-Hauptverzeichnisses. Der Vorteil ist, dass dadurch Speicherplatz eingespart wird. Nachteil jedoch ist, dass sich die Tragflächen nicht painten lassen. So habe ich vergeblich versucht die Flügel für die Spezial-Lackierung der Condor zu painten. Leider hatten dann alle Maschinen der PSS 757 diese Herzen dann auf den Tragflächen.

Anbei möchte ich betonen, dass den Lesern vom Flightsimmer exklusiv eine Livery für die PSS 757 hier zu Download bereitsteht. Diese Livery ist nicht bei Avsim zu haben. Es handelt sich dabei um eine Special-Livery der America West Airlines. Die letzte Spezialbemalung, die America West noch hat. Alle anderen Spezial-Bemalungen haben bereits das neue Kleid der US-Airways verpasst bekommen.

Im Flusi-Hauptordner befindet sich jetzt ein Unterordner PSS. In jenem Ordner befinden sich neben den gesamten Navigationsdaten auch ein Ordner Boeing757. In dem Ordner befinden sich neben dem Fuel-Planner und dem Load-Manager auch die Manuals und ein Flight-Tutorial.



Gleichzeitig wurde auch in den Ordner Flüge der Tutorial Flug mit installiert und kann jetzt im Flusi aufgerufen werden. Dabei handelt es sich um einen Flug von Brisbane nach Sydney. In ihm wird jeder Handgriff erklärt was zu tun ist. Auch mit Bildern. So ist es wirklich eine Leichtigkeit, die ersten Schritte in dieser Maschine zu tätigen.

Die Navigationsdatenbank von PSS arbeitet mit Navigraph zusammen. Somit empfiehlt es sich, bevor man zum ersten Mal die Maschine startet, sich die Navigations-Datenbank auf den aktuellen Stand zu bringen. Navigraph fügte der Datenbank der PSS zwischenzeitlich sogar die Terminal-Procedures hinzu, somit braucht man die SID + STAR Datenbank nicht extra zu aktualisieren.

Schauen wir uns das Modell mal genauer an. Der Erste Blick zeigt ein solides Modell. Eigentlich alle Feinheiten vorhanden. Ausmodellerte Staurohre, genauso wie alle Antennen. Ebenso wenig fehlen die Hydraulikschläuche am Fahrwerk, wie auch das modellierte Innenleben der Triebwerke beim Umkehrschub. Den Vergleich des Außenmodells mit der Posky besteht das Modell der PSS nicht. Den Vergleich mit einem reellen Modell jedoch schon. Der Vergleich zeigt, dass die Programmierer hier viel darauf verwendet haben, dass die Umsetzung im Flusi so real wie möglich gelingt. Was die Animationen angeht, so hat PSS an alles gedacht. Angefangen von der Federung des Fahrwerkes über die Klappen und Spoiler bis hin zum sog. Wingflex.

Gerade hier hat PSS wirklich gute Arbeit geleistet. Wer wirklich mal das Wingflex in Aktion sehen will sollte mal bei Turbulenzen durch eine Gewitterzone fliegen. Hier kann man dann wahre „Tsunamis“ durch die Flügel wabern sehen. Wer dann noch IGFly's Walk + Follow besitzt und sich an die Flügelspitze setzt sollte einen Spuckeimer nicht weit der Türen entfernt hinstellen. Die Steuerung kann sehr

einfach über das Simicon-Panel „Door“ der 2D-Panel Ansicht, getätigt werden. Somit lassen sich alle animierten Türen und Frachtluken einfach öffnen und auch wieder schließen. Als Negativ-Punkt ist anzumerken, dass auch die 757 den gleichen Bug übernommen hat wie ihn schon die 777 besitzt. Wenn man von einer anderen Maschine oder auch von einer 757 auf eine andere wechseln möchte, so sollte man das unbedingt in der 2D-Panel-Sicht tun. Da sonst das reinste Chaos auf dem Bildschirm herrscht. Auch mit dem Patch auf die Version 1.2 ist dieser Bug noch nicht gefixt worden.



Was die Auflösung der Texturen anbelangt, so hat PSS Standardkost geliefert. Aus gewisser Entfernung wirken sie recht scharf, nur zu Nahe darf man ihnen nicht kommen sonst neigen sie schnell dazu, unscharf zu werden. Aber da man eh selten der Maschine so sehr nahe kommt. Am Bug haben die Staurohre aufgemalte Schatten was leider nicht sehr realistisch wirkt.







Was die Reflektionen, Beleuchtung und Effekte angeht, so ist auch hier alles solide. Vortex-Trails bei entsprechender Luftfeuchtigkeit fehlen ebenso wenig, wie die Trails beim Ablassen von Sprit. Was die Nachttexturen anbelangt, scheint soweit alles in Ordnung zu sein. Die Landing-Lights beleuchten auch den Rumpf. Der Innenraum der Maschine ist nachts ebenfalls beleuchtet und der Schein leuchtet auch nach außen, was der ganzen Sache einen realen Touch gibt.

Kommen wir nun zum Herzstück des Addons, dem 2D-Panel. Der erste Blick lässt einem sofort das Wasser im Mund zusammenlaufen. Das Panel wurde komplett modelliert und geändert. Nichts wurde fotografiert. Wer bereits schon mit der LevelD 767 unterwegs war wird sich sehr schnell in diesem Cockpit zurecht finden. Das Cockpit strahlt so ein Zwischending zwischen Uhrenladen und Glass-Cockpit aus. Die Gauges sind alle gut abzulesen und die Bildwiederholungsrate ist angemessen für eine flüssige Anzeige. Das Panel ist nicht zu dunkel geraten. Alle Knöpfe sind bedienbar und in 3D ausgearbeitet. Ich konnte keinen Dummy finden. Der Vergleich mit realen Bildern des Flight-Decks zeigt, dass PSS nicht nur auf die korrekte Position der Gauges bedacht war, sondern auch bei

der Farbgebung des ganzen Panels versucht hat, sich nah am Original zu halten.

Als erstes sticht mir natürlich wieder das sog. Sim-Icon-Panel am oberen Bildschirm-Rand auf. Positiv ist zu sagen, dass man getrost auch auf das Panel verzichten kann, da man jedes Unterpanel auch über Klickspots aufrufen kann. Da sich die Gestaltung des 2D-Panels sehr nah an der Realität misst, sind aber auch leider ein paar Abstriche in der Bedienbarkeit hinzunehmen, so ist z.B. das EFIS-Panel in



ein Unterpanel gerutscht. Ganz wichtig ist auch noch zu erwähnen, dass PSS im 2D-Panel noch einen Setup-Bildschirm eingefügt hat. Über diesen Bildschirm können verschiedenen Einstellungen vorgenommen werden. Unter anderem z. B. dass die Maschine das ILS automatisch einfangen soll oder wie lange die IRS Alignment-Time sein soll.

Das ND und das PFD lassen sich unabhängig voneinander durch Klick in das Display vergrößern. Ein Feature, das viele schon von Panels anderer Hersteller gewöhnt sind. Ein weiteres Eyecandy im Cockpit ist das integrierte Wetterradar von AOG im Navigations-Display, welches schon bereits anstandslose Dienste in der PSS 777 verrichtete.

Es zeigt, neben Regenechos, auch Gebiete mit erhöhter Turbulenz-Gefahr an.

PSS bestens zurechtfinden. Einen großen Vorteil besitzen hierbei die User, die den FSNav oder FSBuild besitzen. Hier können die Strecken erst geplant werden, und anschließend in das FS2004 Format exportiert werden. Anschließend braucht der Flugplan nur noch über das FMC der PSS requested werden. Natürlich ist es für die

modelliert und gut lesbar, Keine Dummys. Positiv ist hier auch hervorzuheben, dass bei den Kippschaltern der Schatten der



Kommen wir nun zum FMC/CDU: Wer schon mit anderen Boeings im Flusi unterwegs war, wird sich mit dem FMC der

Das Overhead ist wie das 2D-Panel selber eine Augenweide. Alle Schalter heraus



eingefleischten IFR-Spezis kein Problem, sich die Route direkt über das FMC selbst zu stricken. Da die AIRACs von Navigraph doch sehr komplett sind, braucht hier niemand Abstriche in der Flugplanung machen.

Schalter mitwandert. Ist auch keine Selbstverständlichkeit, da viel Programmierer sich diesen Punkt oft sparen. An der Nachtbeleuchtung ist ebenfalls nichts auszusetzen. Die Flood-Beleuchtung ist sehr harmonisch und wirkt real. Die Flood-Beleuchtung lässt sich unabhängig von der Panel Beleuchtung über das Overhead einschalten. So hat der Pilot die Möglichkeit bei Dämmerung nur das Panellight einzuschalten und erst bei kompletter Dunkelheit auch das Flood-Light zuzuschalten. Die Sichten im 2D-Panel sind Sichten aus dem Virtuellen Cockpit. Wingviews fehlen leider komplett.



Apropos VC. Die Qualität des VC's kommt nicht ganz an die Qualität des 2D-Panels heran. Trotzdem ist auch das noch sehr schön anzusehen. PSS wirbt damit, dass das VC voll bedienbar ist und sogar mehr bedienbar ist als im 2D Panel. Und tatsächlich fand ich kaum Schalter die nicht bedienbar waren. Zusätzlich lassen sich die Sitze hin und her bewegen und die Armlehnen auf- und abbewegen. Fast keine Texturen wurden nur aufgelegt alle Schalter sind herausmodelliert. Keinerlei Ecken und

Kanten sind vorhanden. Alle Gauges sind im VC gut ablesbar und nichts ist zu dunkel geraten. Was jedoch komplett fehlt, sind Regentropfen-Animationen auf der Cockpitscheibe. Im 2D-Panel vorhanden, fehlen sie in der 3D-Ansicht komplett. Auch die Texturen bei Nacht sind gut gelungen, nichts zu hell und nichts zu dunkel, keine schlecht ablesbaren Gauges vorhanden. Als hilfreiches Tool erweist sich wie immer Active-Camera um sich im VC umzuschauen. Aber auch das Freeware

Tool F1Fiew ist hier eine prima Alternative. Anmerken möchte ich an dieser Stelle, dass das fliegen der PSS 757 im VC erst mit dem Patch auf die Version 1.2 möglich ist. Davor war wohl leider ein Bug in einem VC-Gauge, der dazu führte, dass die an sich guten Frames beim umschalten ins VC rapide abstürzten und auch nicht mehr aus dem Keller herauskamen auch wenn man wieder in eine andere Sicht wechselte. Leider fehlt der Maschine eine virtuelle Kabine komplett, Was ich persönlich schade finde, Die Programmierer haben so einen guten job mit dem VC erledigt, dass sie eigentlich an einer virtuellen Kabine nicht scheitern sollten. Auch fehlen hier Wingviews komplett.



Zu den Flight Dynamics kann ich als Laie natürlich nur sehr wenig sagen, da mir dazu der reelle Vergleich fehlt. Anzumerken ist jedoch, dass die 757 bei den Piloten sehr unbeliebt war, da sie sehr träge ist. Für Ihre Größe ist sie leider untermotorisiert.



Dazu passt natürlich überhaupt nicht, dass die Maschine teilweise trotz Beladung einen Raketen-Climb hinlegt das alles zu spät ist. Diesbezüglich sollte wohl PSS noch mal mit realen Piloten sprechen und dementsprechend die Dynamics ändern. Die Maschine ist sehr gut ausgetrimmt. Sie fliegt im Auto-Pilot-Modus sauber und ohne unnatürliche Bewegungen. Das Einfangen des ILS-Pfades läuft ebenfalls reibungslos und ohne Aufschaukeln der Maschine. So macht es irre viel Spaß, sich vom FMC auf den LOC zu führen und nach dem establishen den Autopilot auszuschalten und den Gleitpfad komplett händisch abzufliegen

und eine butterweiche Landung hinzulegen. Gut gefallen hat mir aber auch die Autoland-Funktion. So wäre mit dieser Maschine selbst CATIIb-Landungen noch sanft auszuführen. Auch hält sich die Maschine sehr gut an die Vorgaben des FMCs und führt auch ohne Komplikationen Steig und Sinkflüge durch. Für Freunde des Langstreckenfluges gibt es eine Möglichkeit im Setup einzustellen, dass vor dem automatischen Sinkflug der Flusi auf Pause geht und man somit den Sinkflug nicht verpassen kann. Die Triebwerks-Sounds der Maschine sind von PSS werksseitig viel zu schwachbrüstig. Teilweise sind die Sounds gar nicht wahrnehmbar, und entsprechen überhaupt nicht der Realität





Hier hätte ich wahrlich mehr erwartet. Abhilfe schafft wieder mal hier Devyn Silverstein. Seine Sounds bei Avsim sind einsame Spitze so empfiehlt es sich auch hier die Sounds für beide Triebwerks-Typen (RR und PW) von Ihm herunter zu laden. Das Panel verfügt über ein GPWPS welches einen warnt wenn man dem Boden zu nahe kommt. Überdies verfügt die Maschine über einen Radio - Höhenmesser und gibt die

Höhen bei der Landung akustisch durch. Im TO/GA-Modus werden ferner auch die Geschwindigkeiten beim Start durchgegeben.

Die Performance der Maschine hat sich seit dem Update auf die 1.2 erheblich gebessert. Nun ist ein flüssiger Start auch im VC kein Problem mehr. Da mein Testrechner über den Minimal-Anforderungen des Herstellers

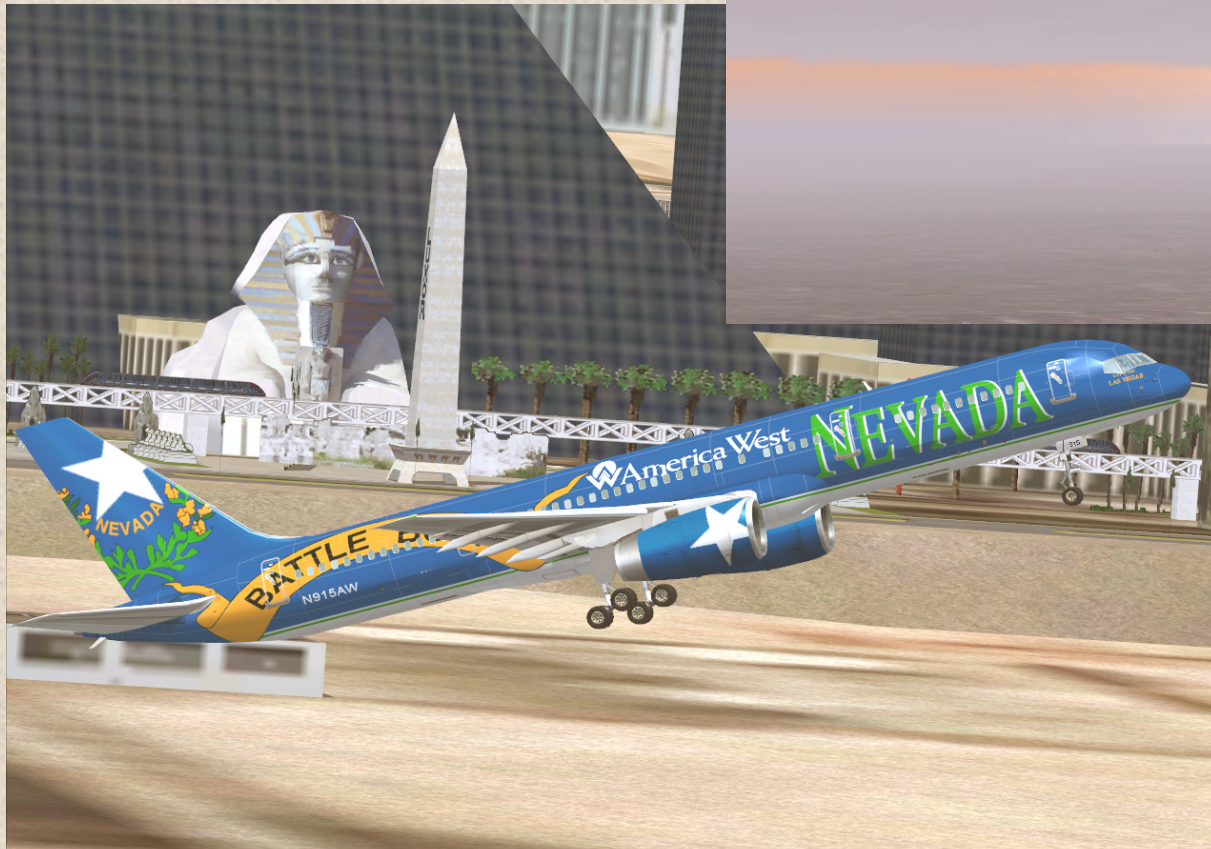
liegt, sollten auch die Frames dementsprechend höher sein. Doch ich war teilweise überrascht wie hoch die Bildwiederholrate ist. So liegt sie in der Außenansicht teilweise über 30 Frames. Im 2 D-Panel bis 25 Frames und im VC sind die Frames auch gegen 25. Im gesamten Testzeitraum hatte ich keinen Flusi-Absturz, welcher direkt auf das Addon zurückzuführen ist. Natürlich ist das kein Referenzwert, da jeder Computer anders konfiguriert ist, und deswegen Vergleiche nicht relevant sind.



Ich kann für dieses Addon nur eine unbedingte Kaufempfehlung geben. Die Maschine ist sauber programmiert. Das Panel ist einsame Spitze. Das Außenmodell ist gut... Wer schon mit der LevelD durch die Gegend gondelt, wird auch hier eine neue Liebe finden. Ein paar Eye-Candies sind auch zu finden und ist somit mehr als nur das einzige bisher komplette 757-Add On

auf dem Markt. Mit der Systemtiefe kann die 757 natürlich nicht mit einer PMDG mithalten. Aber als gutes Einsteiger-Modell für solche die noch was lernen möchten ist dieses Addon geradezu perfekt. Wer wirklich nicht mit dem Außenmodell zufrieden ist, kann ja das 2D-Panel mit der Posky 757 mergen, dass soll wesentlich einfacher sein, als das Mergen mit der 757 von Captain Sim. Aber für mich wäre das reine Geldverschwendung

Martin Schumacher
(tini20)



GERADE PER LUFTPOST EINGETROFFEN...



Fans der Bell 212 von **Cera** können sich freuen: Die spanischen Designer schrauben schon fleißig an einer Version für den FSX. Der Releasetermin ist zwar noch nicht bekannt, wohl aber der Preis!

Kunden, welche die TwinHuey schon für den FS2004 erworben haben, können schon einmal **€ 8.50 Euro** zur Seite legen.

Alle anderen (zukünftigen Kunden) müssen ein wenig tiefer im Portemonnaie wühlen, um die nötigen **€ 29.99 Euro** zum Release parat zu haben.



things-to-come
Flight Sim Development & Shop

SWISS MILITARY BASTION 2.0 KOMMT!

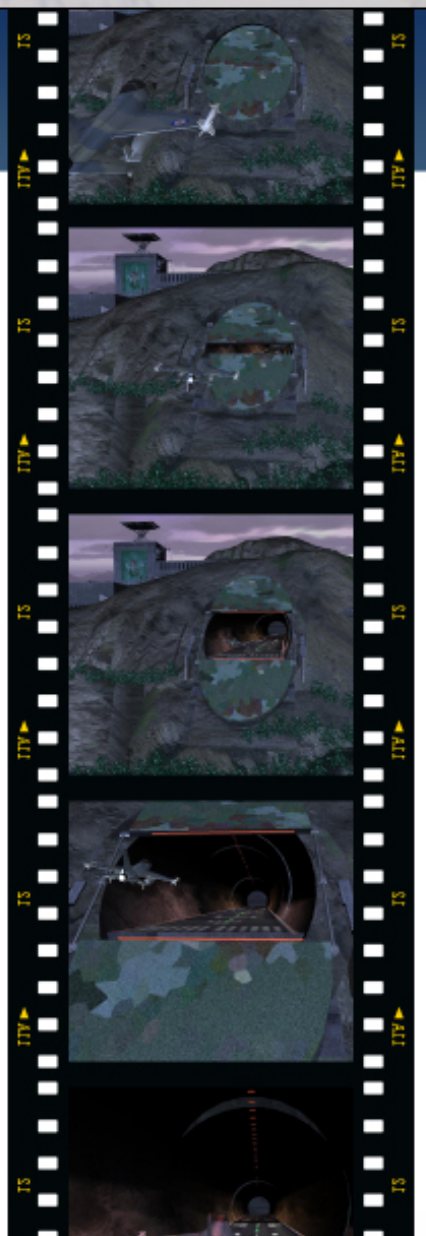
Mit der rekordverdächtigen Zahl von über 120 000 Downloads der kostenlosen **Swiss Military Bastion** haben die Jungs von **things-to-come** wohl selber nicht gerechnet.

Umso erfreulicher, dass sie an einer Version für den FSX arbeiten, welche voraussichtlich im **Sommer 2007** veröffentlicht wird.

Die innovativen Designer erkannten die vielseitigen Möglichkeiten des neuen FSX und legen noch nach: **SMB 2.0** weist ein weiteres Loch im Gotthard auf und bietet dadurch nicht nur den helikopterbegeisterten Schreibtischpiloten eine Landemöglichkeit, sondern auch virtuellen Flächenpiloten!

Die Bastionen werden diesmal eine unterschiedliche Optik vorweisen (als ob man bei einer Landung auf dem Helipad Zeit dafür gehabt hätte). Zahlreiche Animationen und Liebe zum Detail werden Flugspaß garantieren.

Bleibt nur zu hoffen, dass die Batterien in der Fernsteuerung für die automatischen Bunkertore auch immer aufgeladen sind...



Greetings

Regards, *Malloy*