

FS

VST-Verlag für Simulation und Training GmbH

Nr. 0/2005

MAGAZIN

Fachzeitschrift für Flugsimulation

Deutschland: € 5,- • Österreich/BeNeLux: € 5,80 • Schweiz: SFr 8,90



+++ Paris Charles de Gaulle

Der Megaairport von Sim-Wings

+++ Firmenportrait ITRA

Ein Instrumentenmacher steht Rede und Antwort



Weitere Themen in dieser Ausgabe:



Sightseeing in London
mit Visual Flight



Majestic Software's Dash 8-300

Airport Sion 2005



Highlights:

- hochdetaillierte Flugplatz-Szenerie von SION in GMAX erstellt
- frameratefreundliches Design
- statische Objekte wie Autos, verschiedene Militärfahrzeuge, Tiger und PC-7 sowie Display Hunter
- ziviler wie auch militärischer Teil detailreich gestaltet
- Autogene Szenerie mit Häusern und Bäumen rund um den Flugplatz
- AI-Traffic angepasst mit zusätzlichem Platzrundentraffic
- VFR Anhaltspunkte wie Tanklager und Schlösser Valère und Tourbillon
- optimale Anpassung in die Landschaft von Switzerland Professional
- ILS-tauglich (IGS Rwy25)

Specials:

- Approach und Taxiwaybeleuchtung frequenzgesteuert via Sion-Tower oder Sion-Ground
- animierte Militärunterstände
- Fangnetze sind abhängig von der Windrichtung (aktive Landepiste)



UVP: € 15,95

Systemvoraussetzungen:
Microsoft Flight Simulator FS2004
CD-ROM Laufwerk
29 MB freier Festplattenspeicher

Kompatibel mit





Darf ich mich kurz vorstellen? Mein Name ist Bert Groner, ich lebe in München und habe in den vergangenen Jahrzehnten meine Brötchen im Rettungsdienst verdient. 1991 begann

ich mit dem FS 4 und meine Frau schenkte mir zu Weihnachten das Flight Assignment: A.T.P. – aus dem Hobby wurde Berufung. Seit 1994 bin ich Mitglied im Flugsimulatorclub FSC e.V. Dort bin unter anderem als Autor für die vereinseigene Zeitschrift tätig und habe einige Bücher zur Flugsimulation geschrieben, darunter das PC Pilotenseminar. Da es in meinem Alter von bereits 45 Jahren angezeigt ist, sich einem etwas ruhigeren (...was schreibe ich da?) Beruf zuzuwenden, habe ich die sich mir bietende Chance genutzt, das Projekt FS MAGAZIN zu realisieren.

Zugegeben... Es war keine leichte Entscheidung und es ist ein gewagter Schritt, eine gedruckte, an Kiosken, im Fachhandel und per Abonnement zu beziehende Fachzeitschrift für Flugsimulation auf den Markt bringen und selbstverständlich auch etablieren zu wollen. Warum also dennoch die Entscheidung dafür? Ganz einfach, weil es an der Zeit und einen Versuch wert ist, den Leserinnen und Lesern eine Alternative anzubieten. Die Autoren möchten die Flugsimulation aus ihren individuellen Perspektiven und mit individuellen Herangehensweisen, unabhängig und mit Respekt vor der jeweiligen „Gegenseite“ – Hersteller und Entwickler, Distributoren und Lesern – erarbeiten und präsentieren. Wir gehen dabei bewußt den Weg über das Printmedium, wie es so schön heißt. Den Weg von Online-Ausgaben beschreiten wir nicht, sind diese bei allen Vorteilen bekanntlich an Rechner und Bildschirme gebunden. Selbstausrucke kosten viel Geld, Zeit und Mühe.

Es ist uns durchaus klar, dass wir mit unserer geplanten zweimonatigen Erscheinungsweise nicht immer brandaktuell sein können. Der Markt ist einfach zu schnell,

die Häufigkeit von Neuerscheinungen zu zahlreich. Wir werden die Dinge auswählen, die uns wichtig und interessant erscheinen sowie nach Möglichkeit auf thematische Wünsche der Leser eingehen. Wie soll das gehen? Jederzeit mit Leserbriefen und emails, denn wir wünschen uns Kontakte und Dialoge mit unseren Leserinnen und Lesern. Denn wie diese betreiben auch wir dasselbe ungewöhnliche und fordernde Hobby. Daher wollen wir unseren Mitsimulanten das Du anbieten, denn das hat sich in (virtuellen) Fliegerkreisen gut bewährt. Einverstanden?

Zum engagierten Redaktionsteam gehören namhafte Autoren wie Martin Georg, in leitenden Positionen bei VATSIM und Eurowings VA tätig sowie Andreas Maurer, aktiver A320- und A330-Flugkapitän, Cockpitbauer und Mitglied des Flugsimulatorclub FSC e.V. Gemeinsam mit den im Hintergrund mit wichtigen Aufgaben betrauten Menschen rechnen wir uns mit dem vorgestellten Konzept Chancen für den Erfolg aus. Wir treten an, unsere Kunden zu unterhalten, ihnen vielfältige Themen und Hintergrundinformationen aus dem umfangreichen Spektrum der Flugsimulation anzubieten. Wir wollen Hard- und Software vorstellen, die wir kritisch und fair bewerten wollen, bei Bedarf Verbesserungen, Updates oder Patches anregen sowie Problemlösungen anbieten und Wissen vermitteln. Für Einsteiger wie für erfahrene PC-Piloten.

Zum Abschluß dieses Editorials danke ich meinen Mitstreitern aus der Redaktion, dem kaufmännischen Umfeld und dem Flugsimulatorclub. Allen voran danke ich meiner Ehefrau Claudia Schmitz-Groner, der mich stets unterstützenden Journalistin, für Ihre bisherige Arbeit und konstruktive Kritiken.

Euch Leserinnen und Lesern sei viel Spaß gewünscht bei der Lektüre dieses Probeheftes in der Hoffnung, Neugier und Interesse für die Erstausgabe geweckt zu haben deren Erscheinen für Anfang Dezember 2005 geplant ist. Denkt daran, Euch warme Schlafsäcke mitzunehmen, wenn Ihr Euch vor den Kiosken auf die Lauer legen wollt. Ihr könnt natürlich das Abo-Angebot nut-

zen, dass im Heft auf Euch wartet. Dann sind Frühaufstehen und Frieren kein Thema mehr ☺

In diesem Sinne grüßt Euch herzlich...

Bert Groner
Chefredakteur FS MAGAZIN

Impressum

FS MAGAZIN - Fachzeitschrift für Simulation

Herausgeber:

Pressebüro Schmitz-Groner
(VST-Verlag für Simulation und Training GmbH iG)

Geschäftsführung:

Claudia Schmitz-Groner M.A.
Schmitz-Groner@t-online.de

Chefredakteur:

Bert Groner
(verantwortlich im Sinne des Presserechts)

Anschrift der Redaktion:

Dresdner Str. 1
80993 München
Fax: 089-14 089 019
Email: redaktion@fsmagazin.de
Homepage: www.fsmagazin.de

Redakteure dieser Ausgabe:

Andreas Bauer

Leserservice:

leserservice@fsmagazin.de

Bezugspreise:

Deutschland: 5,00 €
Österreich/Italien/Benelux: 5,80 €
Schweiz: 8,90 SFr

Bankverbindung:

Postbank München	
Kontoinhaber:	Pressebüro Schmitz-Groner
Kontonummer:	140 304 806
BLZ	700 100 80
IBAN	DE36 7001 0080 0140 3048 06
BIC	PBNKDEFF

Druck

Druckerei Zimmer, Büren

Anzeigen:

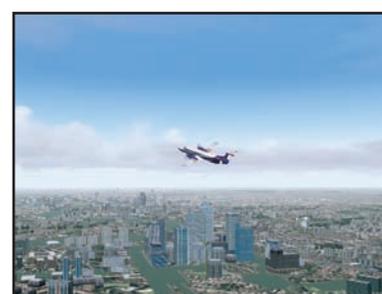
anzeigen@fsmagazin.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste von Oktober 2005

Vertrieb/Abonnementverwaltung:

vertrieb@fsmagazin.de

Inhalt



Informationen zum PC Flugtag finden Sie auf Seite 5!

Inhalt dieser Ausgabe

Editorial	3
Impressum.....	4
Aktuelles	
Events und Termine.....	5
Kurzmeldungen aus der Szene.....	6
Software	
Charles de Gaulles	7
London-City	10
MJC Dash 8-300	13
Reportagen	
Unternehmensportrait ITRA/Interview	19
Service	
Problem erkannt-Problem gebannt.....	20
Sonstiges	
Vorschau	20
Abowerbung/Kontaktformular	23

Events und Termine

Diese Rubrik steht denjenigen offen, die der Redaktion des FS MAGAZINs Veranstaltungshinweise übermitteln wollen. Wenn Ihr interessante Termine an dieser Stelle genannt wissen wollt, schickt uns emails mit den nötigen Informationen: Was, wo, wann, für wieviel mit kurzer Anfahrtsbeschreibung an redaktion@fsmagazin.de. Bei „Überzahl“ an Einsendungen entscheidet die Redaktion, welche Hinweise veröffentlicht werden.



Die Regionalgruppe Bayern-Süd des Flugsimulatorclub FSC e.V. führt am **Samstag, den 22. und Sonntag, den 23. Oktober 2005** den bereits 12. PC-Flugtag in der großen Halle der Flugwerft Schleißheim des Deutschen Museums durch. Mitglieder des Club erklären dem hoffentlich zahlreich erscheinenden Publikum den Flugsimulator mit Hilfe der von ihnen mitgebrachten Rechner. Flankiert wird das Ereignis durch Präsentationen der eingeladenen virtuellen Airlines und von Vorträgen, die sich diesmal um die Instrumentennavigation und das Onlinefliegen drehen. Zudem können sich die Besucher über die Technik von Netzwerkflügen informieren.



Informationen gibt es auf den Internetseiten des Clubs unter www.fsc-ev.de sowie des Deutschen Museums unter <http://www.deutsches-museum.de/branch/werft/fws.htm>. Die Anfahrt gelingt mit der S-Bahn-Linie S 1 vom Flughafen München oder von der Innenstadt Münchens aus bis zur Haltestelle Oberschleißheim – von dort sind es cirka 10 Minuten zu Fuß. Mit dem Auto kann der Parkplatz der Flugwerft über die Autobahn A 99 Ausfahrt Neuherberg erreicht werden, indem der Beschilderung gefolgt wird. Bitte nicht aus der Ortsmitte von Oberschleißheim anfahren, da hier keine Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen und die Polizei rigoros abschleppen lässt.

Termine für Stammtische



T e r m i n e für Stammtische und sonstige Treffen von Flugsimulanten „all over Germany“ er-

fährt, wer diese Adresse in seinen Internet-Browser eingibt: www.fstreff.de

Hier verabreden sich Enthusiasten aus den Bereichen Frankfurt/Main, dem Münsterland, Köln/Rheinland, München, Düsseldorf, Bremen, Saar/Rheinland-Pfalz zu Treffen und gemeinsamen Unternehmungen. Regelmäßige Besuche lohnen sich!

Kurzmitteilungen aus der Szene

Hallo, Flugsimulanten! Diese Rubrik soll Euch in Kurzform über kommende Produkte und Angebote informieren, über die das FS MAGAZIN in einer der jeweils kommenden Ausgaben berichten wird. Wer über ein interessantes Projekt selbst aufgelegt, darüber gehört oder gelesen hat, kann sich gerne an die Redaktion redaktion@fsmagazin.de wenden und so dafür Sorge tragen, dass wir darüber schreiben werden. Danke schon einmal...



Die Szenerieschmiede SimFlyer's arbeitet mit Hochdruck an der Umsetzung von Boeing Field für den FS 2004. Verantwortlich zeichnen der „Neue“ im Team, Allan Patnoe aus Minneapolis im US-Bundesstaat Minnesota, der den Ex-SimFlyer Cal Levin nach dem Gang in die Selbständigkeit mit seiner Neugründung Imagine Simulation ersetzt. Er arbeitet gemeinsam mit Raffaele Fiore, Designer von (beispielsweise) Las Vegas McCarran und Phoenix Sky Harbor. Erstmals in der SimFlyer's-Geschichte soll es für die neue Szenerie eine fotorealistischen Bodendarstellung geben.

Die ersten Bilder auf der Webseite www.simflyers.net sind viel versprechend:





Ob auch an die Kompatibilität respektive Verträglichkeit zu Ultimate Terrain von Flight1 und der MegaScenery Volume 4: Pacific Northwest von PC Aviator sowie zu FlyTampa's Seattle Tacoma International Airport gedacht wird, der sich in Sichtweite südlich von Boing Field befindet, gedacht wird? Das sei selbstverständlich, wie Raffaele auf Anfrage mitteilte...



Peter Hiermeier und Thomas Hirsch, die Gründer und Protagonisten der German Airports-Reihe, werden voraussichtlich noch im Oktober diesen Jahres den von Grund auf neu erstellten größten deutschen Airports, Frankfurt/Main, in der Downloadversion herausgeben. Der wohl markanteste Teil der German Airports 3, des (immer) noch fehlenden Parts der Serie für den FS 2004, soll einen neuen Meilenstein in der Entwicklerkunst der beiden Spezialisten markieren. Hier einige Eckpunkte:

- alle Gebäude neu in GMAX erstellt
- ein genaues Luftbild des Flughafens wurde unterlegt
- Gebäudetexturen wurden mit Masse von Fotos entnommen
- Positionen der Taxiway-Schilder und Gebäude wurden erheblich verbessert *
- Höhe der einzelnen Gebäude wurde präzisiert *
- Hochhäuser der Frankfurter City wurden hinzugefügt

* ...entsprechend von Unterlagen der Flughafen-Betreibergesellschaft Fraport



Erste Screenshots auf www.german-airports.net weisen in der Tat darauf hin und auch diese hier, die dem FS MAGAZIN exklusiv zur Verfügung gestellt wurden:

Teile der Lufthansa-Basis am Platz steuert übrigens Marcel Felde bei. Frankfurt wird – gemeinsam mit PMDG's 747-400 „Queen of the Skies“ – eine der Titelgeschichten des FS MAGAZIN Nummer 1 im Dezember 2005 sein.

Visual Flight

Visual Flight und Landmark Sceneries, in diesem Heft mit ihrem Sichtflug-Produkt VFR London vertreten. Nun haben sie begonnen, Houston im US-amerikanischen Bundesstaat Texas zu designen. Nicht den Airport „George Bush Intercontinental“, sondern die Innenstadt mit ihren zahlreichen Wolkenkratzern und städtebaulichen Details.



Die Szenerie wird an die Tradition von VFR London, aber auch aeroSOFT's Manhattan anknüpfen und sich besonders an Einmot- und Hubschrauber-Simulanten wenden. Ein Veröffentlichungsdatum gibt es noch nicht.



Alberto Sangalli, das Master-Mind von Cloud9, hat bekannt gegeben, dass die Designer des Hauses sich dem Boston General Edward Logan International Airport zugewandt haben. Das Projekt, welches klar „besser“ sein muss als George Grimshaw's Freeware, um sich verkaufen zu lassen, ist allerdings in einem so frühen Stadium, dass wir an dieser Stelle noch keine Screenshots zeigen können. Das wird nachgeholt – versprochen...



George Grimshaw, der Designer des kommerziellen Produkts Seattle und der bekannten Freeware Boston General Edward Lawrence Logan International, hat sich nach Informationen aus dem Hangar von FlyTampa des Flugplatzes Buffalo Niagara International angenommen. Er sammelt gerade erste Photos und das notwendige Kartenmaterial.



Online Simulation Solution arbeitet weiter an der Dornier Do 228, einem zweimotorigen Propellermuster für maximal 19 Passagiere und einem Startlängenbedarf von unter 700 Metern, welches seit einigen Jahren besonders für den Umweltschutz als Beobachtungs- und Messflugzeug eingesetzt wird.

Was den Fortgang der genannten „Entwicklungsgeschichten“ angeht, werden wir selbstverständlich am Ball bleiben und Euch weiterhin informieren!

Paris Charles de Gaulles

Kerosin und Trikolore:

Die „Createure de Aeroports“ haben zugeschlagen...



Das Team von Sim-Wings, genauer Thorsten Loth, hat sich des größten der drei Airports der französischen Hauptstadt Paris, Charles de Gaulle, angenommen und

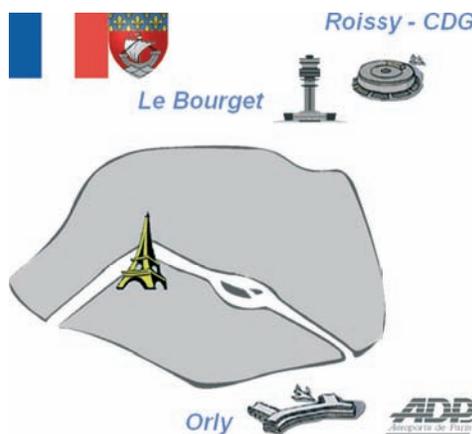
fünf Monate hart an diesem zumindest für europäische Verhältnisse als Megaairport zu bezeichnenden Flughafen gearbeitet. Seit Anfang Juni schließlich wird das neue Produkt als Paris CDG 2005 zum Download angeboten.

Der Flughafen Charles de Gaulles, so benannt zu Ehren des gleichnamigen legendären Generals, der nach dem Ende des zweiten Weltkrieges lange Jahre als Staatspräsident die Geschicke Frankreichs maßgeblich gelenkt hatte, hat sich als einer der größten Airports in der „alten Welt“ etablieren können.

Realität

Der Airport, der sich im Nordosten der französischen Hauptstadt im Stadtteil Roissy befindet, ist bei der International Civil Aviation Organization Internationale zivile Luftfahrtorganisation (ICAO) unter dem Code LFPG und bei der International Air Transport Association Internationale Lufttransportagentur (IATA) als CDG bekannt. Er ist Stammsitz der nationalen Fluggesellschaft Air France und der wichtigste Flug-

platz des Landes mit Verbindungen in die ganze Welt.



Der Platz wird wie Le Bourget und Orly von der staatlichen Gesellschaft



betrieben und umfasst eine Grundfläche von rund 3.300 Hektar (ha). Im Vergleich dazu muten Airports wie London-Heathrow mit 1.200, Frankfurt-Main mit 1.900 und sogar Amsterdam-Schiphol mit 2.400 ha eher „bescheiden“ im Raumverbrauch an.

CDG verfügt über vier Runways, von denen je zwei (26L/R und 27L/R sowie 08L/R und 09L/R) als Bahnpaare errichtet worden sind. Alle vier Bahnen wurden für Anflüge der Kategorie 2 zertifiziert und wurden mit CALVERT-HIGH-Anflugbefeuerungen versehen. Die Bahnpaare werden im Parallelbetrieb für Simultan-An- sowie -Abflüge verwendet. Im Zentrum des Areals befinden sich die Terminals für den nationalen und internationalen Verkehr. Terminal 1 als Rundbau mit sieben „Satelliten“ im Nordwesten sowie das zweigeteilte, sinusförmig ausgeführte Terminal 1 im Südosten des Airports. Hier kam es am 23. Mai 2004 zum

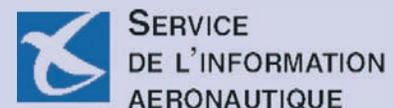
Einsturz eines Verbindungsgangs mit sechs Toten, über den die Medien ausführlich berichteten. Genau in der Platzmitte wurde das Terminal 3 angelegt.

Die Infrastruktur von Charles de Gaulle wird durch die riesigen Wartungshallen der Air France sowie zwei ausladende Frachtreale abgerundet. Selbstverständlich fehlen auch Hotels und Shoppingmöglichkeiten vor Ort nicht. Erreichbar ist der Flughafen mit der (Schnell-)Bahn von Paris aus; für den Individual- und öffentlichen Nahverkehr steht vor allem der Anschluß an die Autobahn A 1 zur Verfügung, die den Platz von Süd nach Nord quert und in Tunneln unter der 09 L/R hindurchgeführt wird.

Internet-Links

Der Megaairport ist unter <http://www.aeroportsdeparis.fr> im Netz vertreten. Leider zeigt sich die Seite wenig intuitiv gestaltet und gibt Informationen nur sehr zögerlich preis. Immerhin stehen Terminalkarten zum Ansehen, Ausdrucken und Herunterladen bereit.

Stets aktuelle Karten erhalten (nicht nur) PC-Piloten beim

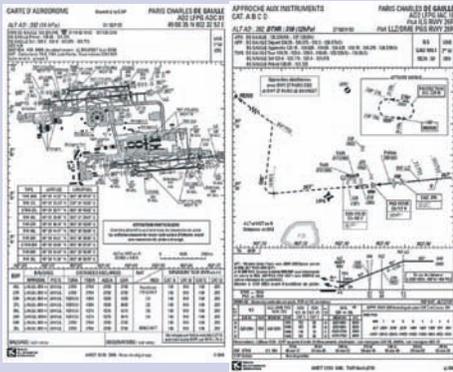


Der Luftfahrtinformationsdienst stellt Daten, NOTAM und Charts in englischer Sprache unter der URL www.sia.aviation.civile.gouv.fr/default-uk.htm bereit. Der Weg ist allerdings etwas kompliziert, denn der Surfer muss sich durch etliche Menüs hangeln. Folgende Klicks sind nötig:

- AIP
 - Aeronautical Information Publication (AIP)

- France Metropolitaine
 - AIP France – France Metropolitaine
- ↓
Flughafen-Informationen
- ↓
- Aerodromes – Aerodrome (AD)
 - AD 2 Aerodromes – Aerodromes
- ↓
An-, Abflug- und Landekarten
- ↓
- Procedures d'arrives et de de parts aux instruments (ARR-DEP)
- Procedures de approche et de atterissage aux instruments (IAC)

So sehen sie übrigens aus, die Karten der SIA. Hier die Platzkarte von Charles de Gaulle und so eine ILS-Anflugkarte; es handelt sich um die der 28R:



Die Seite des Herstellers wird unter der Adresse www.sim-wing.de angeboten, wo unter vielem anderen etliche Screenshots des neuen Produktes auf Zuschauer und Links zu den Verkäufern der Szenerie(n) warten.

Simulation

Nach der Realität, die bekanntlich die Simulation schon ganz passabel abbildet ☺ ist nun das virtuelle Charles de Gaulle an der Reihe. Beginnen wir mit der...

Verfügbarkeit

Paris CDG 2005 wird – ausschließlich für den FS 2004 gedacht und gemacht – Teil der Box „France 2“ werden, die rechtzeitig zum Weihnachtsgeschäft von aeroSOFT angeboten werden soll und zusätzlich die Flugplätze Toulouse (erstellt von Manfred Spatz) sowie Biarritz (erstellt von Cornel Grigoriu) enthalten wird. In der üblichen Ausstattung mit gedrucktem Handbuch und den beliebten XL-Charts.

Für diejenigen, die nicht bis zum Winter warten wollen, können sich Paris CDG 2005 auf den Shopseiten bei aeroSOFT unter www.aerosoft-shop.com und bei Simmarket unter www.simmarket.com in Form der Datei AO_CDG_300.ZIP (15.520.175 Bytes) herunterladen. Fällig werden jeweils Euro 19,95.

Lieferumfang

Neben der Szenerie selbst hat Sim-Wings per eigener LandClass für eine stimmige Bodentexturierung und für die Kompatibilität mit dem Paris Base Pack von

im Internet unter der Adresse www.flight-scenery.com vertreten - gesorgt und ein umfangreiches Handbuch in das Archiv integriert. Es ist 36 Seiten stark und in Deutsch (8 Seiten), Englisch und Französisch abgefasst.

Einrichtung

Die Installation erfolgt problemlos und automatisiert einschließlich der Anmeldung in der Szeneriebibliothek des FS 2004. Lediglich eine Verbindung in das Internet ist

vonnöten, denn erst mittels einer Online-Verifikation der eingegebenen Daten (email-Adresse, Kundennummer und Freischalt-Code) wird die Szenerie zum Setup freigegeben. Innerhalb weniger Minuten ist alles bereit und der PC-Pilot kann sich auf die Reise nach Paris begeben.

Szenerie

Dreimal musste Thorsten Loth nach Paris fahren und fliegen, um die Designarbeiten vorzubereiten. Unterstützt wurde er dabei vom französischen Chefredakteur des Simflight-Netzwerkes, Sebastien Belluteau, der auch die Übersetzung für den französischen Teil des Handbuchs übernahm. Der erste Besuch wurde genutzt, um landseitig Aufnahmen zu machen, der zweite dazu, Abstimmungen mit der PR-Abteilung des Flughafens zu treffen und erste Bilder vom Vorfeld aus zu tätigen. Beim letzten Besuch schließlich wurden noch fehlende Eindrücke und Fotos gesammelt. Für die Rundfahrten zahlte Thorsten rund 800 Euro und für die Verwendungserlaubnis der Fotos – in Frankreich wacht eine „Verwertungsgesellschaft für Künstler und Architekten“ über solche Dinge – noch mal 800 Euro. Paris CDG 2005 kann daher mit Fug und Recht als offiziell lizenziert bezeichnet werden. 1.600 Euro muss er also mindestens verdienen mit seinem „Jüngsten“...



Der Erste Eindruck...

...ist oftmals entscheidend. Im richtigen Leben wie auch in der Simulation. Daher macht sich der wackere PC-Pilot zunächst auf, sicher einen Überblick über die neu erstandene Szenerie zu verschaffen – der Schnellverstellmodus des FS 2004 macht's möglich. Die Vergleiche zeigen eine saubere Anpassung:



Oben Paris CDG 2005 „pur“ und unten perfekt angepasst an das Paris Base Pack.

Die Annäherung an den gewaltigen Airport zeigt, dass Sim-Wings erneut auf die Darstellung dreidimensionaler Anflugbefeuerungen und PAPI-Gehäuse verzichtet hat. Hier sind die Designer allerdings investigativ tätig, um diesen relativen Mangel eventuell bald abstellen zu können.

Am Boden kann sich der virtuelle Flieger schnell verloren fühlen wegen der bemerkenswerten Ausdehnung des flachen Geländes. Von den Runways aus erscheinen die Gebäude nicht nur weit entfernt – sie sind es auch. Es ist daher eine überaus weise Idee, immer genug Treibstoff für das Rollen einzuplanen. Das Rollen kann zum Problem werden, weisen doch zumindest außerhalb der Aprons nur relativ wenige Schilder an den Seiten der Taxiways und auf dem Boden aufgemalte Hinweise den Weg. Es könnten durchaus mehr sein, denn gerade an Schnittstellen von Taxiways, die es hier zu Hauf gibt, hätte sich der Rezensent über ein Mehr an Hinweisen gefreut.



Wie zu erfahren war, arbeitet der Designer gerade an einer Erweiterung des „Schilderwaldes“, um die Orientierung auf dem gigantischen Airport zu erleichtern. Die Annäherung an die Terminals zeigt die Sorgfalt, mit der der Airport herausgearbeitet wurde. Photorealistische Texturen und jede Menge bauliche Details erfreuen das Auge des Besuchers. Sei es am „Satelliten-Terminal“ 1 oder...



...am architektonisch kühnen Terminal 2:



Dieser Eindruck setzt sich auch in Zeiten der Dunkelheit fort, denn der Platz wurde hervorragend mit Leuchtmitteln versorgt:



PC-Piloten sind nicht alleine aktiv auf dem Airport, denn überall auf den Strassen der Vorfelder sind geschäftig hin- und herfah-

rende LKWs, Busse und Autos zu sehen, die den Eindruck einer belebten Szenerie geschickt zu vermitteln wissen. Unterstützt werden diese durch zahlreiche statische Objekte wie Container, Schleppstangen und Fahrtreppen.



Die am Platz benutzten Busse sind seltene Spezialanfertigungen, die ihre Passagierkabinen bis an die Flugzeugtüren heben und dort andocken können.



An 21 Parkpositionen am Terminal 1 sowie an 37 Parkpositionen des Terminal 2 wurden aktivierbare Gangways installiert, die auf die für die Flugzeugtypen A320 und 330 sowie Boeing 737, 747, 767 und 777 definierte Einstellungen von NAV2 reagieren und anschließend am geparkten Flugzeug andocken.

Damit das Verfahren auch mit der Level D 767 und PMDG's 747-400 „Queen of the Skies“ funktioniert, muss die entsprechende Frequenz an NAV 1 und NAV2 simultan eingestellt werden. Wird das nicht berücksichtigt, schwenken die Gates zwar ein, springen aber nach dem Erreichen der Flieger gleich wieder in ihre Ausgangspositionen zurück.

Bewertung

Was ist gut gelungen?

1. Die Umsetzung des Platzes allgemein und im Speziellen.
2. Die Performance ist gut trotz der Detailfülle vor Ort.
3. Die Einpassung an die FS-2004-Basisserie und das Paris Base Pack.
4. Die animierten Gangways, die gut auf „ihre“ Modelle abgestimmt wurden.
5. Die Dynamik der rollenden Fahrzeuge.

Was ist nicht so gut gelungen?

1. Das Fehlen der dreidimensionalen An-

flugbefeuerungen und der PAPI-Gehäuse.

2. Die (noch) nicht ausreichende Platzierung von Schildern.

3. Der relativ hohe Preis für einen Airport – obwohl dieser sehr groß ist....

Fazit

Thorsten Loth von Sim-Wings ist mit Paris CDG 2005 ein großer Wurf gelungen, welchen er bald mit Schilderzusätzen zu perfektionieren sucht oder zum Zeitpunkt der Herausgabe dieses FS MAGAZIN schon vollendet hat. Das Großprojekt vermochte er in bemerkenswerter Manier abzuschließen und initiiert so zweifellos heftige Neugier auf die Box „France 2“, die Eingangs erwähnt wurde.

Den potentiellen Kunden, also Euch, kann niemand die Entscheidung abnehmen, ob es gilt, sogleich zuzuschlagen oder bis zur Vorweihnachtszeit zu warten. Zu bedenken wäre, jetzt 19,95 Euro oder „später“ vermutlich 29,99 Euro - wie für das Bundle „France 1“ – zu zahlen. Ich persönlich hätte ich diese Entscheidung ohne lange

zu zögern bereits getroffen...

Genau so weitermachen, Thorsten. ☺

Testrechner

CPU	AMD 3.200+ XP
RAM	2 GB 400 MHz DDR
Grafikkarte	Leadtek WinFast A400 GT TDH
	GPU GeForce 6800 GT
	RAM 256 MB DDR3
Grafiktreiber	nVIDIA Win2K International Version 77.77
Betriebssystem	Windows XP Professional (Service Pack 2)
Flugsimulator	FS 2004 (Englisch mit Update auf Version 9.1)

Text und Screenshots: Bert Groner
bert.groner@fsmagazin.de

Anzeige:

flightandfun.de

TIPPS Oktober - November

Legendary B 707	36,95 €
Frankfurt GermanAirport	24,95 €
Beech A-36 Bonanza	28,95 €
Piper Cheyenne	28,95 €
Amsterdam+Schiphol	29,95 €



TrackIR 3-Pro™ 120 fps	Bundle:
+ VectorExpansion™ v 4.0.027 !	
+ neue Software auf EXTRA-CD	
+ Track Hat - Mütze -	179,95 €

CH Yoke+ProPedals USB 259,95 €

TERMIN - UPDATE

auf www.flightandfun.de

wird laufend aktualisiert :

So bleiben Sie immer up-to-date !

Hardware-/Software-Versand in Deutschland nur 3,00 €



FS Passenger deutsch !	36,95 €	Stealth SR71 Blackbird	19,95 €	VFR Netherlands	36,95 €	
Pilatus PC12	29,95 €	Traffic 2005 dt oder engl	29,95 €	Airliner Pilot Just Flight	36,95 €	
707 Legendary dt.	36,95 €	Cessna Caravan Wilco	29,95 €	Flying Club Just Flight	36,95 €	
727 Dreamfleet	36,95 €	Focke Wulf 130	29,95 €	Aerospatiale Lama Heli	36,95 €	
767 Level D	46,95 €	Flight Keeper & Sound	28,95 €	F-104 Captain Sim	29,95 €	
Flight Environment	29,95 €	France 2 Paris Toulouse Biar	28,95 €	A380 Wilco incl 1.4 Upd	29,95 €	
PMDG Beech 1900	29,95 €	San Francisco & Beaver	28,95 €	L-1011 TriStar Pilot's	29,95 €	
VFR Netherlands	36,95 €	Adriatic Airp. Slow. Kroat.	44,95 €	TIPPS Sonder-Preise		
Ostfront für IL-2 FB	29,95 €	RhB Express Pack CH	23,95 €	Rio+Acapulco+Caribbean	29,95 €	
Operation Overload IL-2	29,95 €	Fernverkehr Südengland	18,95 €	Rio+Acapulco+Hawaii	29,95 €	
UPDATE - SERVICE			ProTrain 10 Aachen-Köln	18,95 €	Rio+Acapulco+HongKong	29,95 €
Anfragen: info@flightandfun.de			Bernina Express CH	36,95 €	737-800/900 PMDG	29,95 €

Software-Versand ins Ausland - alle Länder Europas - ab 3,00 € !

Hinweis: Alle angegebenen Preise sind inkl. der gesetzlichen Mehrwert-Steuer - Irrtümer und Änderungen vorbehalten - www.flightandfun.de - für FSM Okt. 2005

flightandfun

TRADE NETWORK seit 1990

Ladenzeiten: neu !	Mi Do Fr	10-13 + 14.30-18	Sa 10-13 Uhr
Bürozeiten:	Mo - Fr	10-13 + 17-18	
Telefon: 08165 - 66202	Telefax:	08165 - 66211	

Laden

Carl-Diem-Str. 17 85375 Neufahrn

A9 > Kreuz Neufahrn > auf A92 in Richtung Flughafen München > neue Ausfahrt Eching-Ost (IKEA) Nr. 5 a > an der 1. Ampel links > nach 1,6 km links **Anfahrtsskizze auf www.flightandfun.de**

London-City

Sightseeing in London mit Visual Flight

Visual Flight aus Großbritannien hat schon mit der Sichtflugszenerie VFR Photographic Scenery auf sich aufmerksam gemacht, mit der es möglich ist, vom Ärmelkanal Richtung Norden bis an die Grenze zu Schottland in photorealistischer Umgebung zu simulieren. Die Software schmiedet, im Internet unter der Adresse www.visualflight.co.uk zuhause, bietet zudem die Scotflight-Szenerie an, eine Umsetzung schottischer Landmarken, das VFR Terrain für Süd- und Mittelengland sowie Nick Ryall's Südwestengland-Szenerie und last but not least eine sehenswerte Darstellung der Luftfahrt-ausstellung „Fairford Air Tattoo“.

Letzter Spross der Sichtflugreihe ist die Nachbildung der Innenstadt von London für den FS 2002 und den FS 2004, die etwa in diesem Bereich umgesetzt wurde:

Verfügbarkeit

London wird als Download sowie auf CD von Visual Flight und Simmarket angeboten. Visual Flight bietet die Datei VFL112A.ZIP (24.758.798 Bytes) für 15,99 Pfund (22,02 Euro) zum Download und auf CD für 22,98 Pfund (30,84 Euro) einschließlich der Versandkosten. Simmarket verlangt 27,43 Euro für das Online-Angebot und 44,83 Euro für den CD-Service.

Lieferumfang und Features

Zur Szenerie selbst gehört ein Handbuch im HTML-Format, in dem auf die Features, die speziellen Hingucker der Szenerien eingegangen wird. Diese sind unter anderem:

- 130 km² detaillierte Stadtszenerie
- London City Airport, genannt „LUCY“

- Hubschrauberlandeplatz des Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) am Royal Hospital
- Docklands, Themsesperre, Millennium Dome sind neben 7.500 eigens erstellten Objekten zu sehen
- Nachtbeleuchtung an nahezu allen gestalteten Gebäuden
- Feuerwerk am 05. November jeden Jahres zur Bonfire Night im Gedenken an die Aufdeckung der „Schießpulver-Verschwörung“ von Guy Fawkes gegen das englische Parlament am 05. November 1605
- geographisch korrekte Positionen von Flussufern, Parks und Seen
- AI-Verkehr am Flugplatz *
- AI-Schiffverkehr (MarineScene von Ray ‚Shep‘ Sheppard) auf der Themse – nur beim FS 2004

* Artificial Intelligence (AI) bezeichnet den „künstlich intelligenten“ Verkehr von Flugzeugen und neuerdings auch Schiffen, der vom FS 2004 in prozentual einstellbaren Schritten generiert wird. Und glücklicherweise abgeschaltet werden kann, denn AI ist in der Regel ein potenter Leistungsverbraucher!

Kompatibilitätsliste

Visual Flight garantiert die reibungslose Einpassung respektive Zusammenarbeit mit...

- FS 2002 und FS 2004 (Version 9 und 9.1)
- VFR Photographic Scenery und VFR Terrain
- aktuell verfügbaren Free- und Payware-Mesh-Produkten des betreffenden Areals
- Passgenauigkeit mit den London-City-Airports von UK2000 und British Airports *
- FS Roads und ähnlichen Produkten
- Ray ‚Shep‘ Sheppard's London Autogen

* ...es besteht die Möglichkeit, den Flugplatz London-City von Gary Summons UK2000-Reihe oder den British Airports einzufügen.

Installation

Die Einrichtung verläuft menügeführt und problemlos einschließlich der Anmeldung in der Szeneriebibliothek des Flugsimulators, die um die beiden Einträge

VisualFlightLondonTerrain
VisualFlightLondon

erweitert wird. Die Szenerie kann unmittelbar nach der Installation genutzt werden – ein Neustart des Rechners ist nicht erforderlich.

Szenerie

London ist nach der Integration der Szenerie von Visual Flight, die in Kooperation mit Landmark Sceneries entstanden ist, nicht mehr dieselbe Stadt. Anstelle des sonst überall vorhandenen Autogen (Gebäude und eher spärlicher Baumbestand) Gebäude, Parks und Brücken, wohin sich das Auge des Betrachters auch hinwendet:



Die Themse wird von vielen Brücken überspannt, wobei die berühmteste sicher die...



...die Tower Bridge ist. In der Szenerie wird sie von einem Zerstörer Ihrer Majestät bewacht.

Das Gelände des Londoner Hafens, Dockyard genannt, ist zu einem „hippen“ Zentrum des urbanen Lebens geworden. Eines der bemerkenswertesten Gebäude .



Westlich davon, nur einige Themsebiegungen entfernt, findet sich London Eye, wie das im Durchmesser 134 Meter (440 Fuß) Riesenrad offiziell benannt wurde, ist das momentan größte Riesenrad der Welt. Ob seiner Höhe ist es nur schwindelfreien Besucher zu empfehlen. Schräg gegenüber ist das britische Parlament zu sehen.



Was wäre London ohne seine Parkanlagen? Eben... Daher dürfen sie auch nicht fehlen und sind zahlreich umgesetzt worden.



Last but not least Blicke auf den Flughafen London-City. Dieser wurde von Visual Flight zwar akkurat umgesetzt, es fehlt ihm allerdings neben sämtlichen Taxischildern auch jegliche Lebendigkeit. Bis auf wenige Fahrzeuge, die noch dazu am Rand des Platzes abgestellt sind, vermisst der PC-Pilot bis auf das eigene Flugzeug ;-)) so gewohnte Dinge wie Gepäckwagen, Einweiser und anderes mehr.



Framerates, Framerates und noch mal Framerates

Viele Details kosten Leistung, viel Leistung. Da sich etliche Anwender darüber unmutig äußerten, dass London ihre Rechner in die Knie zwang, hat VisualFlight vor einiger Zeit die Version 1.2 herausgebracht, die zum Teil ein deutliches Mehr an Bildern pro Sekunde ermöglicht. Der Vergleich an 12 willkürlich ausgewählten Blickpunkten ergab eine Steigerung um rund 30 Prozent zum Vorgänger:

Bildnummer	FPS-Vergleich			
	Version		Differenz	
	1.0	1.2	Absolut	Prozent
1	12,5	19,9	7,4	59,2
2	13,0	24,4	11,4	87,7
3	15,9	24,5	8,6	54,1
4	14,4	20,9	6,5	45,1
5	22,8	24,9	2,1	9,2
6	23,8	26,3	2,5	10,5
7	32,1	42,4	10,3	32,1
8	48,0	54,5	6,5	13,5
9	12,9	19,5	6,6	51,2
10	26,8	30,5	3,7	13,8
11	14,4	18,5	4,1	28,5
12	20,3	21,5	1,2	5,9
Durchschnittsplus			5,9	34,2

Bewertung

Was ist gut gelungen?

1. Stimmige Umsetzung der Londoner Innenstadt mit akzeptabler Auswahl der Sehenswürdigkeiten für Sichtflieger.
2. Durch neue Version bessere Leistungsdaten

der Szenerie.

3. Sehenswerte Beleuchtungseffekte.
4. Integrationsfähigkeit des Cityflughafens von zwei Fremdherstellern.

Was ist nicht so gut gelungen?

1. Das Handbuch kann aufgrund des HTML-Formats nicht oder nur schlecht gedruckt werden.
2. Lagekarte mit Beschreibung der Sehenswürdigkeiten fehlt.
3. Relativ hoher Preis.

Fazit

Visual Flight empfiehlt sich erneut als Szenarienbauer für PC-Piloten, die dem Sichtflug den Vorzug vor instrumentenlastigen „Blindflügen“ geben. London garantiert Stunden geschäftiger Unternehmungen mit Ein- oder Zweimots (gut) oder Hubschraubern (besser). Auch denjenigen Simulanten, die des Öfteren London-City mit seinen 6,6 Grad steilen ILS-Approaches anfliegen, und noch über keine Airport-Szenerie verfügen, kann das Produkt ans Herz gelegt werden. An- und Abflüge mit Blicken auf die detaillierte Innenstadt von London machen einfach mehr Spaß im Vergleich zur herkömmlichen Autogen-Darbietung des Flugsimulators.

Übrigens: Wer es etwas kleiner mag, dem kann zur Anschaffung der Flughafenszenerie von London-City aus dem Hause Online Simulation Solutions (OSS) geraten werden. Diese bringt neben dem Airport noch einige Objekte in dessen Umgebung wie den Millennium Dome und die Dockyards mit. Informationen gibt es im Internet unter <http://www.onlinesimulationsolutions.com/lcy04.htm>.

Testrechner

CPU	AMD 3.200+ XP
RAM	1 GB 400 MHz DDR
Grafikkarte	ASUS V9950 Ultra
GPU	GeForce FX 5900 Ultra
RAM	256 MB DDR
Grafiktreiber	nVIDIA Win2K International Version 71.89
Betriebssystem	Windows XP Professional (Service Pack 2)
Flugsimulator	FS 2004 (Englisch mit Update auf Version 9.1)

Text und Screenshots: Bert Groner
bert.groner@fsmagazin.de

FLIGHT SIMULATIONS

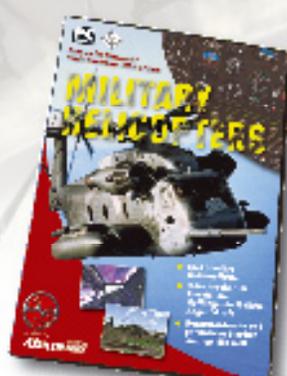
Erhältlich



€29.99



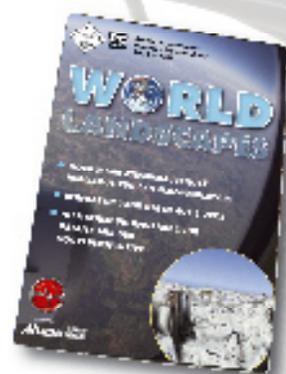
€34.99



€34.99



€34.99



€34.99



€39.99



€34.99



€34.99

Demnächst erhältlich

Airbus Fleet €34.99 Oktober

Commuter Jets €34.99 Oktober

Trident €34.99 November

EZ Scenery €34.99 November

Halycon Media GmbH&Co.KG
www.Halycon.de

Erhältlich im gut sortierten Fachhandel oder bei
www.amazon.de sowie www.target-shop.de



MJC Dash 8 Q300

The ultimate Turboprop

Mit über 600 ausgelieferten Flugzeugen ist die Dash der kanadischen Firma Bombardier eines der erfolgreichsten Regionalflugzeuge mit Turbopropantrieb. Dieses Marktsegment teilen sich deHavilland Canada mit ihren Dash- sowie EADS-Finmeccanica/Alenia und Space Company mit ihrem ATR-Modellen.

Auch auf dem Simulatormarkt können PC-Piloten schon seit längeren beide Muster nutzen. Bereits vor rund zwei Jahren enthielt das Flugzeug-Szenarie-Bundle Eurowings eine viel beachtete Umsetzung der ATR 72 und PSS brachte eine Dash 8 Q 400 für den FS 2000 und 2002 heraus. Aktuell sind die Angebote von Flight1 mit der ATR 72-500 und die vorzustellende Dash 8 Q 300 von Majestic Software zu nennen.

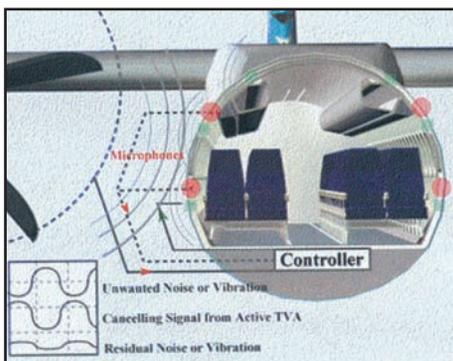
Realität

In den 80igern begann bei deHavilland Aircraft of Canada die Entwicklung eines Flugzeuges, dessen Sitzkapazität zwischen der DHC-6 Twin Otter (19 Sitze) und der Dash 7 (50 Sitze) liegen sollte. Am 20. Juni 1983 startete die erste Dash 8 100 mit knapp 40 Sitzplätzen als erstes Regionalflugzeug mit vollklimatisierter Kabine und Druckausgleich zum Jungfernflug.

Von Außen präsentiert sich der Hochdecker mit einem T-Leitwerk und einem Dreibein-Fahrwerk. Als Triebwerk kommt das PW120A mit je 1491 kW zum Einsatz. Langsam drehende Vierblatt-Propeller Hamilton Standard 14SF-7 mit einem Durchmesser von 3,4m sorgen für einen geringen Lärmpegel. Die Propellerblätter sind so verstellbar, dass das Flugzeug auch rückwärts rollen kann und somit von Schlep-

pern unabhängig ist. 1984 begann der Liniendienst bei norOntair.

Die im vorzustellenden Produkt umgesetzte Dash 8-300 erschien Mitte 1985. Das Modell wurde weitergeführt, als 1986 DHC von Boeing übernommen wurde. Im Vergleich zur Dash 8-100A unterscheidet sich das Flugzeug um verlängerte Flügelspitzen und einen um 3,43m verlängerten Rumpf. Dadurch erhöht sich die Sitzplatzkapazität auf 56 Plätze. Ab 1996 wurde die Inneneinrichtung überarbeitet und ein Lärm- und Vibrationsdämmsystem eingebaut. Das dafür entwickelte „Noise and Vibration Suppression-System“ erfasst mit Mikrofonen Schall- und Vibrations-schwingungen, die von einem Rechner ausgewertet werden. Spezielle Vibratoren in der Rumpfwelle erzeugen dann Gegenschwingungen, um die Belästigungen in der Kabine zu minimieren. Zudem regelt der Computer die Synchronisation der Triebwerke. Maschinen, die mit diesem System ausgerüstet sind, erhalten bei der Typbezeichnung den Zusatz „Q“.



Das NVS – Noise and Vibration Suppression System.

Dash 8 Q 300 von Majestic Software

Die von Oleksiy Frolov entworfene „Fanda Dash-8“ kursiert seit 2002 als Freeware in der Flusi-Szene und hat seitdem eine regelrechte Fangemeinde gewonnen. Oleksiy,

der selbst einen Pilotenschein besitzt, hatte die Dash 8 Q300 über Kontakte zu Piloten der Augsburg Airways kennengelernt. Durch gelegentliche Cockpitmitflüge auf den Geschmack gekommen, wollte er eine möglichst genaue Umsetzung des Flugzeugs und dessen Flugverhaltens nachprogrammieren. Als Plattform wählte er den Microsoft Flugsimulator aus, dessen Systeme Oleksiy teilweise neu programmieren musste.

Auf der Suche nach Informationen kam der Kontakt zu Tom Herger zustande, der als Pilot und Fluglehrer der Dash 8 bei Austrian Arrows tätig ist. Mit ihm entstand die Idee, aus der Freeware Dash einen professionellen Verfahrenstrainer zu entwerfen, der auch zur Schulung einsetzbar ist. Die Dash 8 Q300 wird in vier Versionen angeboten: Eine Basisversion – die sogenannte Pilot Edition – welche sämtliche Standardfeatures wie diverse Panels (sie werden später etwas näher beschrieben), den Flight Management Computer, Pax Loader usw. enthält. Hinzu kommen bemerkenswerte Features wie die Nutzung einer Remote Control Station und eines Wetterradars.

Eine Pro Edition ist für den fortgeschrittenen Anwender gedacht, der sich näher mit der Systemtechnik, wie z.B. der Hydraulik oder Elektrik befassen möchte. Hier kann ebenfalls über die Remote Control Station der Ausfall verschiedener Systeme nachgestellt werden. Die Corporate Edition ist ausschließlich auf Fluggesellschaften zugeschnitten, die ihre Dash 8 Piloten und Techniker schulen wollen. Neben sämtlichen Systemausfällen kann hier noch der Flight Data Recorder zur Analyse der Black Box herangezogen werden.

Die Pilot und die Pro Edition sind per Download auf der Homepage von Majestic abrufbar. Zuerst aber muss sich der Interessent anmelden – ein umständliches Verfahren. Die Kosten für den Download belaufen sich auf 49,95 Euro für die Pilot Edition und 99,95 Euro für die Pro Edition. Für die Cockpitversion sind 495 Euro zu bezahlen. Keine Angst: Diese Version wird lediglich an Fluggesellschaften und Flugschulen abgegeben.

Somit war für mich die Entscheidung für die Pilot Version gefallen, zumal es von FSQuality dafür eine „Boxed Version“ im Angebot gibt. Ein vor kurzem erschienener Patch bringt vor allem Verbesserungen beim Laden von Texturen, wie sie für das Virtual Cockpit und der Außenansicht benötigt werden. Zudem wurde die Datenbank für das Flight Management System auf den Stand vom 05. August 2005 aktualisiert und weitere, kleinere Probleme beseitigt.

Laut Verpackung ist die Mindestanforderung an die Hardware ein Pentium IV oder Athlon Prozessor mit 2 GHz Leistung. Neben 650 MByte Festplattenplatz sollten noch 1 MByte RAM an Arbeitsspeicher sowie eine 3D-Graphikkarte mit 64 MByte Speicher zur Verfügung stehen. In der beigelegten Beschreibung jedoch ist von 350 MByte Festplattenbedarf und 512 MByte Arbeitsspeicher die Rede.

Installation

Das Kribbeln in den Fingern ist enorm und die Spannung steigt. Also rein mit der CD in das Laufwerk und los geht's. Aber was ist das? Eine automatische Installation, wie in der Kurzdokumentation beschrieben, findet nicht statt, obwohl die Autorun-Option aktiviert ist. Hmm, dann schauen wir mal, was sich auf der Scheibe befindet und starten die dort vorhandene Anwendungsdatei. Der Installationsprozess beginnt und nach kurzer Zeit erscheint ein Menü, das mehrere Installationsoptionen erlaubt: Exterior (Außenansicht), Exterior und Wing Views (Sicht auf die Tragflächen) sowie ein Virtual Cockpit lassen sich in diverse Kombinationen installieren. Eine Erklärung wieso, weshalb oder warum es diese Versionen gibt, sucht man in der Beschreibung vergeblich. Meine Entscheidung fällt auf Exterior und Wing View, da ein Virtual Cockpit mehr Rechenleistung fordert. Die Installation kann beginnen.



Die Dash schwebt zur Landung ein.

Ich rufe den Flugsimulator auf. In der Rubrik Flugzeuge befindet sich ein neues Untermenü „FSQuality“ mit sieben vorinstallierten Dash 8 Q 300 von Air Nostrum, Austrian Arrows, British Airways, Liat, Lufthansa, Tyrolean und Wideroe. Im Internet können weitere Bemalungen heruntergeladen werden. Noch ist die Auswahl relativ begrenzt. Majestic bietet auf deren Homepage mittlerweile ein Paint Kit an.

Dokumentation

Die Dokumentation umfasst die Installation, eine kurze Beschreibung der einzelnen Panels, sowie einen kurzen und einen etwas ausführlicher erläuterten Beispielflug. Äußerst wichtig ist das auf der CD befindliche und auf der Festplatte zu installierende Handbuch. Es beschreibt die einzelnen Systeme detaillierter und ist dadurch recht hilfreich. Ausreichend ist diese Dokumentation allerdings nicht. Außerdem ist der Selbstaussdruck teuer und zeitaufwändig...

Systeme

Das Flugzeug besitzt neun Unterpanels, die entweder durch eine Shift-Nummern-Kombination oder über eine „SimIcon“-Leiste erreichbar sind, die links oben am Bildschirmrand platziert wurde.



Neben den Panels für Pilot und Copilot gibt es das bekannte Overhead-Panel, wo mit Masse Triebwerkskontrollen untergebracht sind, die Mittelkonsole mit den Funkeinheiten und dem Wetterradar sowie das Flight Management System (FMC). Ein weiteres Instrumentenbrett enthält die Warnanzeiger. Neu ist das bemerkenswert umgesetzte Head-Up-Guidance-System (HUD); ein vor allem in der Militärflyerei bekanntes Instrument zur Darstellung flugrelevanter Daten an der Cockpitscheibe - sowie das Seiten-Panel des Piloten.



Das Cockpit mit aktivierter Triebwerkseinheit (dieses kann nicht mit der Maus bedient werden) aus der Sicht des Kapitäns!

Die beiden Panels von Pilot und Copilot unterscheiden sich nur wenig. Im wesentlichen sind hier Geschwindigkeitsmesser, Kompass, EADI (erweiterter Fluglageanzeiger), HSI (elektrischer Kompass), Höhenmesser, TACS, die Triebwerksanzeigen, die Tankschalter, eine Uhr, eine Radionavigationseinheit und die Einheit zur Aktivierung des Autopiloten und dessen Modi vorhanden.

Auf der Copilotenseite befinden sich der Fahrwerkshebel sowie der Schalter zum „Autofeathern“ der Propeller – dabei wird die Blattverstellung an den Propellern für eine automatische Regelung gesetzt. Das Overhead-Panel besitzt die Schalter für die Stromversorgung – mit deren Aktivierung jeder Flug beginnt. Es sind Schalter für die Enteisierung sowie für die Innen- und Außenbeleuchtung vorhanden. Für das Wohlbefinden der Passagiere kann die Kabinentemperatur durch die Klimaanlage geregelt werden. Für das Anlassen der beiden Triebwerke unerlässlich sind die Startschalter.



Das Overhead Panel

Die Triebwerkseinheit zeigt die Trimmung, die Stellung der Parkbremse, die Leistungshebel und Conditioner, sowie den Hebel für die Landeklappen. In der Mittelkonsole befinden sich das Wetterradar, der FMC und die Display Control Einheit. ADF, Transponder und die Funkfrequenz zur

Radiokommunikation sind hier einstellbar. Auch wichtig ist die Einheit zur Justierung für das Head-Up Guidance System. Ich frage mich, wieso es nicht in jedem zivilen Passagierflugzeug genutzt wird. Insgesamt gibt es vier unterschiedliche Modi, die sich in der Darstellungsart unterscheiden. Mit diesem System sollten Schlechtwetteranflüge der Kategorie 2 (100 Fuß Vertikal- und 1.200 Fuß Horizontalsicht) kein Problem darstellen. Anflüge der Schlechtwetterkategorien IIIa und b dürfen bekanntlich nur durch Autopiloten erfolgen.

Das Panel für die Warnanzeigen ist praktisch unbrauchbar und für mich nur mittels ausgedruckter Systembeschreibung einigermaßen les- und nutzbar. Das Seiten-Panell des Piloten enthält hauptsächlich den Schalter zur Kontrolle der Bugradsteuerung und ein Feld, mit dem die Ansagen von Pilot und Stewardess wählbar sind.

Erheblich besser als das 2-D- ist das 3-D- oder virtuelle Cockpit. Hier haben sich die Designer erheblich mehr Mühe gegeben:

FMC

Es ist ein Herzstück im Flugzeug und auch bei der Dash entsprechend umgesetzt. Leider ist hier die Dokumentation ebenfalls unzureichend – die Funktion(en) einige Schalter werden schlicht nicht beschrieben. Zwar gibt es unter der Systembeschreibung eine Art Tutorial, doch dieses ist in der deutschsprachigen Beschreibung in Englisch abgefasst.

Das FMC unterscheidet sich etwas von den mir bekannten Flight Management Systemen von Airbus und Boeing. Die NAV-Page zeigt alle einprogrammierten Wegpunkte. Hier lassen sich während des Fluges Teile des Flugplanes modifizieren. So kann unter anderem ein Wegpunkt ausgelassen oder eine Warteschleife gesetzt werden.

Der Flugplan selbst wird über das Flight-Planing- oder FPL-Feld eingegeben. Hier können die einzelnen Wegpunkte sowie die STARs und SIDs von Abflug- und Zielflughafen eingegeben werden. Das DTO-Feld erlaubt die Eingabe von Direktkursen – die Flugverkehrskontrolle erlauben häufig Abkürzungen, um den Piloten zu helfen, Kosten und Flugzeit einzusparen. Die Eingabe eines Wegpunktes erfolgt manuell, während der Flugplan automatisch vom FMC angepaßt wird. Die PERF-Taste führt zur Performance Page, auf der aktuelle Daten

zur Flugdurchführung wie Geschwindigkeit über Grund, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Gewicht und erwartete Ankunftszeit dargestellt werden.



Der Flight Management Computer der Dash.

Der erste Beispielflug...

...dient dem Kennenlernen der Dash und beschreibt eine einfache Platzrunde. Bevor es ins Cockpit geht, erfolgt der obligatorische Außencheck. Und der macht Lust auf mehr: Außenlichter, Landescheinwerfer, Fahrwerksstreben, die verstellbaren Propeller – gute Sachen für's Auge. Im Cockpit herrscht schon reges Treiben – also nichts wie rein. Elektrik einschalten, Triebwerke anlassen – und los geht's. Alle Schritte sind in diesem Flug durch die beigefügten Bilder gut erklärt. Ein Screenshot mit Markierungen zu den Klickspots auf der Mittelkonsole erleichtert die Orientierung. Zügig bringt man die Maschine über die Rollwege zur Startbahn und bemerkt jetzt schon zwei Eigenheiten: Die Beschriftung auf den Panels ist zwar besser lesbar als bei der Free-ware Version – aber sie ist bei weitem (noch) nicht optimal. Teilweise wirkt sie sogar verschwommen und unscharf. Leider lassen sich die Instrumente nicht vergrößern oder deren Daten per Mauszeiger anzeigen. Gut umgesetzt wurden hingegen die Instrumente und deren Handling. Nett sind auch die automatisch eingespielten Ansagen des Kapitäns und einer Stewardess.

Wir rollen auf die Runway und erhalten die sofortige Startfreigabe. Eine kurze Bestätigung und schon geht es los. Der Sound ist erstklassig - mit einem tiefen, sonoren Brummen setzt das Flugzeug zum Startlauf

an. Der Start weckt in mir Erinnerungen an meinen Flug mit einer Dash 8 300 von München nach Dresden. Nach relativ kurzer Zeit erreicht die Maschine V1 – 85 Knoten – dann schließlich Vr bei 110 Knoten. Ein leichtes Anheben auf etwa 10 Grad Pitch und die Maschine hebt ab. „Positiv climb, gear up“ – sanft steigt die Dash in den Himmel. Nach dem Erreichen der Sicherheitshöhe wird die Leistung auf 80% gesetzt und die Flaps werden kontinuierlich auf 0 Grad zurückgenommen. Zudem wird die Umdrehung der Propeller mit dem Conditioner auf etwa 900 Umdrehungen geregelt, um die Triebwerke zu schonen. Die Steiggeschwindigkeit liegt bei etwa 165 Knoten. Nach Erreichen von 2000 ft wird zum Querabflug und anschließend zum Gegenanflug angesetzt. Der Flughafen ist schnell wieder erreicht und schon drehen wir in den Queranflug. Hier wird das Fahrwerk ausgefahren und die Geschwindigkeit schrittweise auf 120 Knoten zurückgenommen, wobei die Landeklappen dafür sorgen, dass der Auftrieb weiterhin an den Flächen anliegt. Kurze Zeit später folgt der Endanflug - die Maschine lässt sich problemlos aufsetzen und rollt aus, bevor sie wieder über die Taxiways zur Parkposition gelangt.

Der zweite Beispielflug...

...entspricht der erweiterten Platzrunde über Augsburg. Die Route führt über die Startbahn 25 in westliche Richtung. Nach 2,5 Meilen wird in nördliche Richtung auf Kurs 010 gedreht, um anschließend auf Kurs 070 das Funkfeuer WALDA bei München anzufliegen. Auf diesem Streckenabschnitt soll eine Höhe von 5000 ft erreicht werden. Nachdem WLD passiert wurde, geht es mit 186 Grad in südliche Richtung, wobei die Höhe auf 3300 ft abgebaut wird. 6 Meilen später wird das Instrumenten-Landesystem (ILS) der Landebahn 25 von Augsburg angeschnitten.



Die „Treppentüre“ wurde sorgfältig gestaltet und im Cockpit sieht man sich bewegende Piloten – die Texturen zeigen sich aus der Nähe leider unscharf.

Die Startvorkehrungen sind bei diesem Flug ausführlicher – die Beschreibung aber lässt einiges zu wünschen übrig. Außer einer grafischen Darstellung über den Ablauf der Platzrunde fehlen Bilder zur Erläuterung der einzelnen Schritte. Wie bereits beim ersten Flug erwähnt, ist die Beschriftung an den Panels selbst bei der empfohlenen Auflösung von 1280 * 1024 Pixel extrem schwierig zu erkennen.

Der Arbeitsaufwand ist bei solch einer kurzen Strecke sehr hoch. So müssen vom Piloten und Copiloten die NAV Empfänger sowie das ADF mit Frequenzen belegt und kontrolliert werden. Die „Pause“-Taste ist da zunächst sehr willkommen.

Die Bedienung der Turboprop am Boden und in der Luft unterscheidet sich sehr von den mir bisher bekannten Maschinen. So gibt es am Side-Panel des Kapitäns einen Schalter für die Bugradsteuerung, mit dessen Hilfe der Aktionsradius auf +/- 60 Grad zunimmt. Nicht aktiviert beträgt der Radius der Steuerung lediglich +/- 6 Grad. Auf diesen Modus wird automatisch gewechselt, wenn die Maschine schneller als 50 Knoten rollt. Über die Schubhebel wird nun der Anstellwinkel des Propellers verändert. Etwas ungewöhnlich, da man zumindest bei Jets auf diese Weise die Leistung der Triebwerke regelt. Die Leistung der Triebwerke wird durch einen speziellen Computer ermittelt.



Die Animationen des beweglichen Fahrwerks können überzeugen.

Neu hinzu kommen bei diesem Flug vor allem die Verwendung der „Golden Crown“-Funknavigationseinheit und des „DC-810 Display Controller“. Über beide wird letztendlich die Anzeige im HSI (Kompassdarstellung) auf den Hauptinstrumentenbrett von Pilot und Copilot kontrolliert. Die Steuerung übernimmt der Autopilot. Erstmals werden auch das Wetterradar und das TCAS – das Traffic Alert System - mit in den Flugablauf integriert. Den Abschluss

dieser Flugeinheit bildet ein Instrumenten-Landeanflug auf die Runway 25 von Augsburg.

Bewertung

Einen solchen Flieger zu beurteilen, ist nicht einfach. Schon daher, da jeder PC-Pilot seine eigenen Maßstäbe anlegt. Was dem Einen (sehr) wichtig, ist dem Anderen erlässlich oder wird gar nicht erst bemerkt. Hier meine Bewertung...

Was ist gut gelungen?

- Die Flugeigenschaften wurden gut umgesetzt.
- Die Funktionen der Instrumente wurden – soweit realisiert – annehmbar abgebildet.
- Der Sound konnte in herausragender Weise vom Original übernommen werden.
- Das HUD sollten andere Flugzeughersteller in ihr Repertoire aufnehmen.

Was ist nicht so gut gelungen; wo besteht Nachholbedarf?

- Die Dokumentation ist unzureichend: Viele Schalter und deren Funktionen sind nicht beschrieben oder deren Erklärung muss im Forum nachgefragt werden – zum Beispiel die Geschwindigkeiten zum Setzen der Landeklappen und Informationen zur Trimmung.
- Das Panel wirkt insgesamt zu sehr und zu einfach gezeichnet. Seine Anteile sind teils unscharf und verschwommen. Bei den Instrumenten sind die Bezeichnungen oft zu klein geraten und können dadurch nicht abgelesen werden - beispielsweise das Instrument für den Kabinendruck.
- Das Handbuch ist nur am PC verfügbar und muss bei Bedarf selbst ausgedruckt werden.
- Navigationsdaten können nur vom Hersteller bezogen werden; es besteht keine Option, Daten etwa von www.navdata.at einzuspielen.

Fazit

Die Dash 8 Q300 von Majestic Software wurde ursprünglich als Verfahrenstrainer für Airlines auf Basis eines Freewareproduktes (weiter-)entwickelt. Diese Zielgruppe besitzt als Betreiber des Flugzeugmusters sämtliche Unterlagen, die zur Flugvorbereitung, seiner Durchführung und Nachbereitung benötigt werden.

Bei der gegebenen Komplexität der „Pilot Edition“ muss der Anwender eine umfassendere Dokumentation erwarten dürfen

– sie ist absolut notwendig, das Flugzeug korrekt erlernen, begreifen und beherrschen zu können. Die teils schlechte Lesbarkeit der Panels und die insgesamt abzulehnende einfache zeichnerische Umsetzung der Bretter kommen negativierend hinzu. Wie das Ganze bezogen auf die Zielgruppe der PC-Piloten (noch) besser aussehen könnte, zeigt ein Konkurrenzangebot, das Regionalflugzeug ATR-72-500, für den Flugsimulator angeboten von Flight1, im Internet unter <http://atr.flight1.net> zu finden.

Bei Fragen und Problemen wendet sich der Anwender an die Entwickler der Dash via des Forums auf deren Homepage. Dass durchaus die Bereitschaft besteht nachzubessern, zeigt der vor kurzem veröffentlichte Patch. Schade auch, dass Navigationsdaten für das FMS nur vom Hersteller selbst geliefert werden können...

Trotz allen negativen Kriterien bietet die Dash einen hohen Spaß- und auch Lernfaktor. Das Einbinden von Systemausfällen, das HUD und die sehr akkurate Programmierung der Systeme selbst wurden einschließlich des Sounds gut umgesetzt. Mit den notwendigen und zu fordernden Nachbesserungen könnte der Vogel zum „must have“ werden.

Internetadressen

Realität

Hersteller Dash:

www.bombardier.com

Simulation

Hersteller:

www.majesticsoftware.com

Bezugsquellen:

www.fsquality.com

www.simmarket.com

Zusätzliche Liveries:

<http://www.gjsmith.net/Textures/dash-8.htm>

Testsystem

Flugsimulator:	Microsoft Flight Simulator 2004
Hardware:	Pentium 4 2 GHz
RAM:	512 MByte SDRAM
Grafikkarte:	Medion GeForce MX/460
Grafiktreiber:	Medion Version 2.7.2.0
Bildschirm:	Medion MD 1772 17 Zoll
Betriebssystem:	Windows XP Home Edition mit Service Pack 1

Andreas Bauer

redaktion@fsmagazin.de

Reportage



Technik vom Feinsten Hard- und Softwarehersteller geben Auskunft!



In lockerer Folge sollen im FS MAGAZIN Unternehmen und Einzelpersonen vorgestellt werden, die aufgrund ihres Tun oder ihres Angebots für die Simulantengemeinde von Bedeutung sind. Den Anfang machen wir mit der ITRA GmbH aus Berlin, PC-Piloten seit Langem als Hersteller innovativer Instrumentenhardware sowie von Sichtsystemen für die Flugsimulation bekannt.

Die ITRA GmbH wurde im Jahr 2000 von Lutz Ehrlich gegründet, nachdem er seit 1995 als Einzelunternehmer in der „Lutz Ehrlich Computertechnik“ tätig war. Die Felder, die das Unternehmen beackert, sind unternehmensnahe IT-Dienstleistungen, Hard- und Softwareentwicklungen sowie die IT-Geräteproduktion. Die Firma residiert in einem unauffälligen Bürokomplex an der Storkower Straße 113 in Berlin – nur ein kleines Schild am Eingang weist auf das Unternehmen hin:



Da die Firma auch für den Bereich Flugsimulation aktiv ist, gehört sie zu den wenigen Unternehmen, bei deren Besuch PC-Piloten ohne Übertreibung der Mund offen stehen bleibt angesichts der verschiedenen Eingabemedien. Der hell und freundlich eingerichtete Verkaufsraum wird dominiert vom Multimonitorsystem und den Eingabe- und Anzeigeräten, die von fünf Mitarbeitern vor Ort hergestellt werden.



Lutz Ehrlich zeigt einem Interessenten, wie man mit drei Bildschirmen simulieren kann.

Ob der Flugsimulant nun einzelne Geräte wie Navstacks, linke und rechte A-320-Si-

desticks, ActivePanels oder komplette Cockpits sucht, er wird alles finden und noch mehr. ITRA bietet etwa Software für den Flugsimulator und den Trainsimulator. Das Angebot steht selbstverständlich auch online zur Bestellung und anschließendem Versand bereit. Zu den interessantesten Geräten gehören das auf einem TFT-Bildschirm basierende Active Panel (erhältlich für Ein- und Zweimots) – hier mit dem preisreduzierten Navstack zu sehen – sowie das NAV/COM-Modulsystem, welches sich durch seine flache Bauweise in verschiedene Rahmen oder Halterungen einsetzen lässt:



Die Firma hat sich zum Ziel gesetzt, komplette Cockpits anzubieten, wie der neben Lutz Ehrlich zweite Geschäftsführer Michael Hochmuth im folgenden Bild in einem Piper-Cheyenne-Nachbau beweist. Dessen Optik besteht aus einer Beamerleinwand-Kombination:



Der zweite ITRA-Geschäftsführer Michael Hochmuth im Piper Cheyenne-Cockpit.

Selbstverständlich ist ITRA regelmäßig auf Messen wie der AERO in Friedrichshafen vertreten und hält unter anderem auf diese Weise engen Kontakt zu ihren Kunden:



Einzig die Preise werden einigen Kunden aufstoßen, denn „billig“ oder zu „Ramschpreisen“ ist die erwähnte Hardware nicht zu haben. Die Angebote reichen von knapp 80 bis fast 1.800 Euro pro Gerät. Doch wer in Betracht zieht, dass die Produkte allesamt in Handarbeit gefertigt werden, erkennt, dass diese nicht als überzogen zu bezeichnen sind. Was ITRA herstellt, kann im Wortsinne als preiswert bezeichnet werden. Zudem gibt es einen unkomplizierten Updateservice, mit dem dafür gesorgt wird, dass einmal angeschaffte Geräte beispielsweise durch Neuaufspielung von EPROMS auch zur nächsten Generation des Flugsimulators kompatibel sind.

ITRA GmbH im Internet

Die ITRA GmbH ist unter der Adresse www.itra.de im Internet vertreten. Ein Besuch in Berlin lohnt sich aber immer.

Das aktuelle Interview

Was liegt bei einem Besuch bei ITRA in Berlin näher, als einen der beiden geschäftsführenden Gesellschafter der GmbH, Lutz Ehricht, zu einem Interview zu bitten.



Lutz Ehricht vor dem Multimonitorsystem im Verkaufsaum der ITRA.

1. Wie kamst Du zur Flugsimulation?

Aus reinem Privatinteresse seit dem FS 4. Dann verbunden mit beruflichen Erfahrungen.

2. Was hast Du studiert und wo hast Du vor ITRA gearbeitet?

Abitur, Dipl.-Ing. für Informationstechnik (TU), Branchenkenntnisse PC-Technik, Server-Technik, Betriebssysteme, Anwendersoftware, Programmiersprachen, Netzwerke, Online-Verbindungen, Webdesign, Schaltungsdesign, Leiterplatten-CAD, Mikrocontroller-Programmierung; Projektleitung bei Forschungs- und Entwicklungsthemen sowie bei messtechnischen Einsätzen, Gruppenleiter Rechentechnik: Abteilungsleiter Forschung und Entwicklung bei Großwaagen Berlin, Projektleiter bei der Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau; seit 1990 Sachgruppenleiter Meß- und Computertechnik bei der Bundesanstalt für Wasserbau; Patentträger zur Geschwindigkeitsmessung von Binnenschiffen

3. Was bedeutet die Abkürzung ITRA?

Ingenieurgesellschaft für IT-Systeme und technische Rechneranwendungen.

4. Wie kamst Du auf die Idee, die ITRA zu gründen?

Das Einzelunternehmen wurde zu klein für eine anspruchsvolle Weiterentwicklung des Unternehmens, daher GmbH mit Michael Hochmuth.

5. Wie und mit wem produziert ITRA Hardware?

ITRA entwickelt und produziert die unter dem Label ITRA bekannten Produkte ausschließlich im eigenen Hause.

6. Wie sehen die Preise aus?

Die Preise und die eingesetzten Technologien sind ein Spagat zwischen möglichst realitätsnahem Aussehen und Wirkungsweise und dem akzeptierten Preisniveau für Endkunden. Dabei wird vielfach bei der Beurteilung der Preise übersehen, dass hinter Hardware für Flugsimulation kein Massenmarkt vermutet werden darf.

7. Wer kauft bei ITRA?

Bei ITRA kaufen langjährige Einzelkunden und kommerzielle Luftfahrtausbilder sowie große Gesellschaften aus der Luftfahrtszene.

8. Gibt es viel Publikumsverkehr oder

läuft das Geschäft via Internet?

Hauptsächlich läuft der Kundenkontakt über das Internet oder Telefon. Aber in zunehmendem Maße kommen auch Kunden nach Berlin in unser Unternehmen, um sich beraten zu lassen und sich die Geräte vor Ort anzuschauen.

9. Ist es (sehr) kompliziert, die ITRA-Hardware an den Flugsimulator und andere Add-Ons zu adaptieren?

Unsere Geräte sind vollständig kompatibel zum FS 2004 und auch zu älteren Simulatoren. Bei Erscheinen neuer Versionen können unsere Kunden sich bei Fertigstellung die neuesten Treiber von unserer Website herunterladen. Die Installation der Geräte ist sehr einfach, soweit sich an unseren Schnelleinstieg in den Handbüchern gehalten wird. Vielfach sind die Geräte auch verträglich mit anderen Addons. Leider gibt es bei Fliegern mit sonderprogrammierten Autopiloten doch manchmal Unverträglichkeiten, weil diese Sonderprogrammierung nicht für Dritte zugänglich ist.

10. Du bist Mitglied im Flugsimulatorclub FSC e.V. – was bringt Dir diese Mitgliedschaft?

Im FSC bin ich insbesondere heimisch in der Regionalgruppe Nordost. Hier habe ich sehr viele angenehme Bekanntschaften geschlossen und so manches über die Fliegerei gelernt und erlebt. Um die Weihnachtszeit ist es Tradition, sich bei ITRA zu treffen und ein paar nette Stunden zu erleben.

11. Was wünscht sich Lutz Ehricht für die Zukunft der Flugsimulation?

Ich erwarte eigentlich noch mehr Detailreichtum am Boden und in der Luft. Und in der Zukunft vielleicht ein Verschmelzen von Flug-, Bahn-, Schiff- und Autosimulation zu einem virtuellen Abbild. Ich wünsche mir allerdings einen offenen Bereich innerhalb des Flugsimulators für die vielen Hard- und Softwareentwickler, um über eine standardisierte Schnittstelle gemeinsam kompatible Produkte zu schaffen.

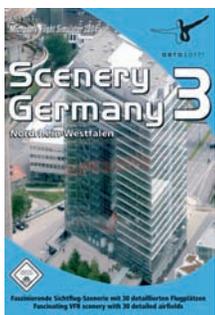
Lutz, ich danke Dir für das Gespräch!

**Photos: Bert Groner; ITRA GmbH
Bericht und Interview: Bert Groner
bert.groner@fsmagazin.de**

Problem erkannt – Problem gebannt!

Dieses Motto ist vielen Lesern gut bekannt, kann aber mangels Übersicht über die vielfältigen und täglich neu bekannt werdenden Fallstricke des Flugsimulators nicht wirklich mit Leben gefüllt werden. Das FS MAGAZIN möchte ein wenig daran Teil haben, den PC-Piloten das Leben zu erleichtern. In lockerer Folge sollen deshalb Probleme geschildert und gelöst werden. In dieser Rubrik geht es nicht um Zuweisung von Schuld oder der Bloßstellung von Entwicklern, sondern schlicht darum, Lösungen aufzuzeigen.

In einem so diffizilen Umfeld wie der Flugsimulation sind „Fehler“ und „Unverträglichkeiten“ wahrscheinlicher als auf Anhieb gemeinsam funktionierende Produkte. Eine gute Sache wäre es, wenn es eine Art „Clearingstelle“ gäbe, mit deren Hilfe die diversen Designer ihre Produkte aufeinander abstimmen könnten. Das hat Lutz Ehrlich von der ITRA im Interview in dieser Ausgabe des FS MAGAZIN vorgeschlagen. Diese Idee sollte unbedingt umgesetzt werden. Es gibt viel zu tun... Fangt schon mal an ☺

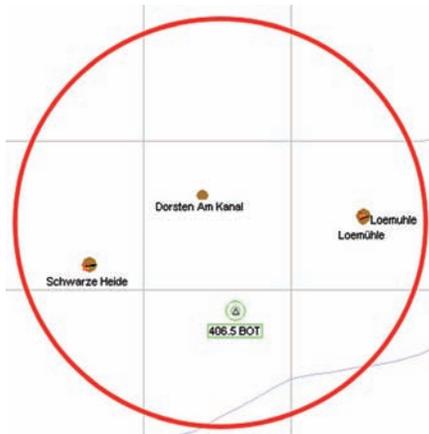


Die Scenery Germany 3 (SG 3), die in etwa Nordrhein-Westfalen in hervorragender Qualität und Detailfülle abdeckt, ist in dieser Ausgabe der „Star“. Sie wird gleich dreimal im Zusammenhang mit Problemen genannt, die entstehen, wenn die Szenerie gemeinsam mit anderen Add-Ons verwendet wird.

CTD bei Dorsten

Ist es Euch schon aufgefallen? Der Flugsimulator crasht bei einigen PC-Piloten beim Versuch, den Flugplatz „Dorsten am Kanal“ des Szenierpakets SG 3 im Vertrieb von Aerosoft per Menü zu erreichen oder Flüge enden jäh auf dem Desktop, wenn der PC-Pilot in die Nähe des NDB BOTROP (BOT 406,5 kHz) respektive des Flugplatzes Dors-

ten – Am Kanal kommt.



Die Karte aus dem FS Navigator zeigt die (ungefähre) Lage des CTD-Gebiets!

Dieser „Crash to Desktop“ (CTD) genannte Phänomen ist uns aus den Zeiten vor dem 9.1er Patch für den FS 2004 wohlbekannt. Und er kommt in diesem speziellen Fall offensichtlich nicht bei allen Usern vor. Der Grund hierfür könnte der Graphikchip von nVIDIA sein, denn auf ATI-Graphikprozessoren basierende Karten scheinen nicht betroffen zu sein.

Nach einigen Tests, bei denen Rainer Duda und Dietmar Frenzl tatkräftig mithelfen, konnten zunächst die BGL-Dateien mit den Bezeichnungen _5.BGL als Verursacher eingegrenzt werden und später das File **FLUGPLATZ_DORSTEN5.BGL** als der letztlich übrig bleibende Absturzgrund. Diese Datei verlangt nach Bitmaps, die im korrespondierenden Ordner scenery_germany_3\texture nicht vorhanden sind. Wenn diese umbenannt wird, kommt es nicht mehr zu einem (CTD).

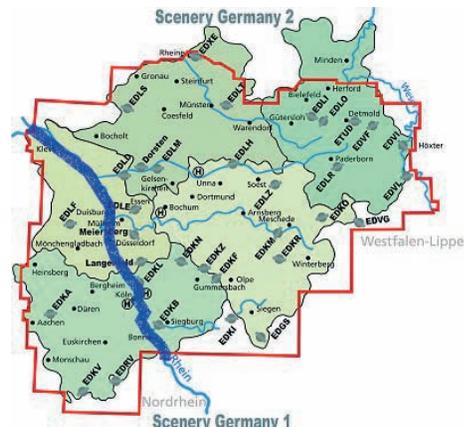
Michael Grüterich brachte schließlich einen „hotfix“ vor dem zu erwartenden offiziellen Patch von Aerosoft zu heraus, der hier erhältlich ist: http://www.grueterich-software.de/flightsim/SG3_Dorsten_Quick_Fix.zip.



SG 3 und...

Wer neben der SG 3 auch die neue Sichtflugszenarie von Horizon Simulation, VFR Netherlands, benutzt, wird bemerken, dass mit dem Rhein

zirka vom Siebengebirge bis nördlich von Kleve etwas nicht stimmt.



Die Ufer des Rheins werden bei dessen „Durchfluss“ durch die SG 3 komplett gestört!



Der direkte Vergleich macht deutlich, wie deutlich die unerwünschten Veränderungen in die Szenerie – hier am Beispiel der Gegend um Köln - eingreifen!

Die Lösung liegt nach Auskunft von Paul Chaney, Produktmanager bei Horizon Simulation, dem Herausgeber von VFR Netherlands darin, die Datei **GZTFSSKN.BGL** im Ordner ...**HORIZON VFR NETHERLANDS\VFR-NL-LWM** in **GZTFSSKN.org** umzubenennen und somit deren Aktivierung zu verhindern. Der durch die SG 3 enorm aufgewertete Rhein und seine Umgebung in Nordrhein-Westfalen sieht anschliessend wieder so aus wie erwartet.

SG 3 und...



Exakt dasselbe „Flusslinienproblem“ entsteht, wenn

der SG-3-Nutzer Amsterdam von Cloud9 in der Version 1.00 installiert. Auch hier spielt es keine Rolle, an welcher Position der SCENERY.CFG sich der Eintrag für die Flughafen-Szenerie befindet.

Die Lösung wurde von den italienischen Entwicklern schnell gefunden und bereits drei Tage nach der Bitte um Hilfe seitens des Autor dieser Zeilen stand bereits am 30. August die Version 1.01 zum Download auf der Homepage von Cloud9 unter www.fscloud9.com bereit. Nötig ist zunächst die Deinstallation von Amsterdam und die anschließende Neuinstallation, da mit der neuen Version nicht nur das SG-3-Problem, sondern auch andere Dinge mehr verbessert werden.

Wer die SG 4 verwendet, muss die Datei **HP949130.BGL** ☺ aus dem Ordner ...**CLOUD9\AMSTERDAM\COMPATIBILITY** in den FS-2004-Ordner ...**SCENERY\EURW\SCENERY** kopieren. Der Vorgang wird im Abschnitt FAQ des erweiterten Handbuchs beschrieben. Es empfiehlt sich, vor dem Kopiervorgang die originale Datei durch Umbenennung derer Endung von BGL auf ORG zu sichern.

Für diejenigen, die die genannten Tipps

beherzigen, für die klappt's auch im Wortsinne mit den Nachbarn Sascha Normann, der Entwickler der SG 3, hat sich der Probleme ebenfalls angenommen und wird sicherlich bald ein Patch anbieten können.



und große Flüsse für den FS 2004 mit dem Ziel, per Straßenkarten nach Sicht navigieren zu können. Das ambitionierte Produkt – durch einige Updates verbessert – verursacht allerdings durch eine am falschen Ort abgespeicherte Landclass-Datei ein Speicherleck, welches den Arbeitsspeicher des PC-Piloten volllaufen lässt. Dieses führt zu enormen Leistungseinbrüchen des Simulators bis hinunter zu einem Bild pro Sekunde.

Der „Schuldige“ ist das File **EUROPE.BGL** welches in der Regel hier zu finden ist: ...**FSQUALITY\FSQ-ROADS\SCENERY\EUROPE.BGL**.

Die Lösung besteht darin, diese Datei in ein einem eigenen Ordner innerhalb von ...**FSQ-ROADS** unterzubringen, der nur den Unterordner **SCENERY** enthält. Das sieht dann in etwa so aus:

...**FSQUALITY\FSQ-ROADS\SCENERY\SCENERY\EUROPE.BGL**

Der neue Ordner **FSQuality\Europe** muss selbstverständlich vor dem nächsten Starten des Flugsimulators in der Szeneriebibliothek des FS 2004 angemeldet werden.

Im Forum des FlightXPRESS gab es einige sehr interessante und verständlicher Weise (leider ;-) sehr technische Postings von Jobbia zu diesem Thema, der uns schon vor vielen Monaten vor dem „prä-Patch“-Abstürzen des FS 9 bewahrt hatte. Er hat mit Guido Fritdum zwecks eines entsprechenden Updates der AROE Kontakt aufgenommen und rät, vor dem Einspielen desselben die Änderungen zurück zu nehmen, da davon auszugehen ist, dass die Installationsroutine von „normalen“ Verhältnissen ausgehen wird.

Anzeige:

Die informativen Drei für die Flugsimulation...



Das **PC Pilotenseminar** befasst sich mit der simulierten Zivillfiegerei von der Flugvorbereitung auf dem Abflugplatz bis hin zur Nachbereitung am Ziel. Reale Verfahren werden immer wieder mit denen in den Flugsimulatoren verglichen und erläutert. Das PC Pilotenseminar ist für alle Flugsimulatoren gedacht und wurde mit sehr vielen selbst erstellten Graphiken ausgestattet. 240 Seiten – s/w-Digitaldruck – farbiger Einband: 35 Euro – CD (s/w-PDF): 25 Euro



Das **FMS-Tutorial** ergänzt das PC Pilotenseminar um die Komponente Flight Management System. Mit dem Tutorial können Flugsimulanten den umfassenden Einsatz dieses Hilfsmittels anhand eines Fluges von Pamplona nach London-Gatwick auf Basis des Boeing-FMS erlernen. Die gewonnenen Erkenntnisse können auch auf Airbus-FMS angewandt werden. 90 Seiten – s/w-Digitaldruck mit farbigem Einband: 25 Euro – CD (Farb-PDF): 15 Euro



Das **Anwenderseminar** informiert Flugsimulanten umfassend über die korrekte Interpretation und Handhabung von Luftnavigationen für den Instrumentenflugbetrieb. Die Lerninhalte, die sich um Kartentypen wie Strecken-, An-, Abflug – und Flugplatzkarten drehen, können problemlos auf Kartenmaterial für den Sichtflugbetrieb umgesetzt werden. Eine Beispielflugplanung von München Franz-Josef-Strauss nach Nizza - Cote d'Azur runden das Seminar ab. 90 Seiten – s/w-Digitaldruck mit farbigem Einband: 20 Euro – CD (Farb-PDF): 15 Euro

Preise

Die Verkaufspreise (ausschliesslich Vorkasse) verstehen sich jeweils zuzüglich einer Versandkosten-pauschale: 3 Euro Deutschland – 10 Euro Europa – CD Europa 7 Euro

Bestelladressen im Internet Direktbestellungen

www.simmarket.com
www.flightport.de
www.schmitz-groner.de

Pressebüro Schmitz-Groner
 email: schmitz-groner@t-online.de
 Fax: 0049 (0) 89 14089019

Vorschau FS Magazin Dez/Jan 2005

Software

Flugzeuge

PMDG's 747-400 „Queen of the Skies“

Wilco's Airbus A380

Boeing 707 von Captain Sim



Szenerien

Frankfurt/Main von den Machern der German-Airports-Reihe

Holland-Special

VFR Netherlands von Visual Flight und Landmark Sceneries

Amsterdam von Cloud9

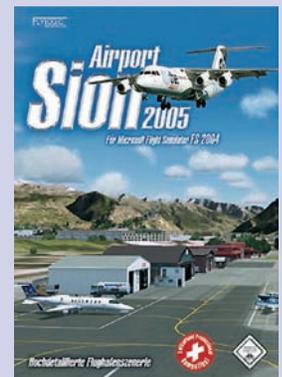
Eindhoven von Paul Maartense



Sion vom FLYLOGIC

Girona von Sim-Wings

Seattle von George Grimshaw/FlyTampa



Hardware

Pedale

Pedaltest Teil 1

Service

Know-how

Einbinden von Szenerien und Flugzeugen in den Flugsimulator

Reportagen

Unternehmensportrait Flight and Fun

Fliegen im Internet



Aktuelles

Events und Termine

Neues aus der Szene

Infos aus dem Flugsimulator Club e.V.

Neues aus der Freeware-Szene

Leserbriefe



Redaktionsschluß ist der 01.November 2005 und Anzeigenschluss der 08. November 2005.

Das FS MAGAZIN Dezember/Januar 2005 Ausgabe 1/2005 erscheint am 01. Dezember 2005.

FS

MAGAZIN

Fachzeitschrift für Flugsimulation

Jetzt das FS Magazin abonnieren!



Nur bis zum 31.12.2005!!!

7 Ausgaben zum Preis von 6!!!

**Ausgabe 1/2005 und alle 6 Ausgaben in 2006
jetzt bequem für nur 29,90 € nach Hause*
liefern lassen.**

* Nur innerhalb Deutschlands,
Österreich/Schweiz/Belgien auf Anfrage.

Bitte senden Sie mir die nächsten 7 Ausgaben vom FS Magazin direkt ins Haus.

Den Betrag von € 29,90,- zahle ich
 per Rechnung
 bequem durch Abbuchung von
meinem Konto

Vorname, Name

Konto-Nr.

Straße, Nr. Tel.-Nr.

Bankleitzahl (BLZ)

PLZ Ort

Geldinstitut

Email-Adresse

Datum Unterschrift

Unterschrift

per Kreditkarte Gültig bis ____ / ____
 Visa MasterCard

Entscheide ich mich nach der 6. Ausgabe zum Weiterlesen, zahle ich für das FS Magazin pro Jahr (6 Ausgaben) € 29,90 (inkl. Zustellung, Auslandspreise auf Anfrage). Andernfalls schicke ich bis spätestens 14 Tage nach Erhalt des 6. Heftes eine kurze Absage und alles ist erledigt. Ich kann mein Abonnement auch später jederzeit fristlos beenden.

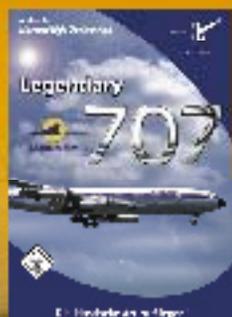
Karten-Nr.

Karten-Prüfnummer | | | |
(die letzten 3 Ziffern der gedruckten Nummer im Unterschriftsfeld auf der Kartenrückseite)

Neue Add-ons für den FS2004!



aerosoft



Legendary B707

Die klassische Art einen Verkehrsjet zu fliegen

Dieses Zusatzprogramm für den Microsoft Flight Simulator beinhaltet die legendäre Boeing 707 in fünf Varianten sowie 20 Bemalungen. Setzen Sie sich hinter das Steuerhorn des erfolgreichsten Langstreckenjets der 60er und 70er Jahre! Die Flugdynamik wurde von echten B707 Piloten getestet und ermöglicht ein sehr realitätsnahes Fliegen mit diesem Klassiker. Das hochdetaillierte Gmax Außenmodell ist ein optischer Hochgenuß. Im 2D Cockpit leben die „Uhreninstrumente“ wieder auf. Es bietet auch Systeme wie den Sperry SP-50 Autopiloten, ein TCAS (Anti-Kollisionswarngerät), GPWS, Radar System, Radio Einheit und sogar ein Fuel Dump System (zum Treibstoff ablassen). Das virtuelle Cockpit ist komplett animiert und bedienbar.



€ 39,99



Piper Cheyenne

Eine neue Qualität der Simulation!

Dieses Zusatzprogramm für den Microsoft Flight Simulator 2004 bringt eine unglaublich detailgetreue Nachbildung der zweimotorigen Piper Cheyenne auf den heimischen PC. Enthalten sind in dem Paket gleich vier verschiedene Varianten aus dieser erfolgreichen Turboprop-Familie: Cheyenne II, I, IA und IXL. Neben den akkuraten Panels für Piloten und Copiloten gibt es hinter dem Virtuellen Cockpit eine originalgetreu eingerichtete Passagierkabine mit zu öffnenden Türen für Einstieg und Frachtraum. Zusammen mit am realen Vorbild aufgenommenen Sounds, verschiedenen Lackierungen für alle vier Varianten und einer umfangreichen Dokumentation für das Kniebrett bietet diese Simulation das perfekte Flugzeug für VFR- und IFR-Piloten.



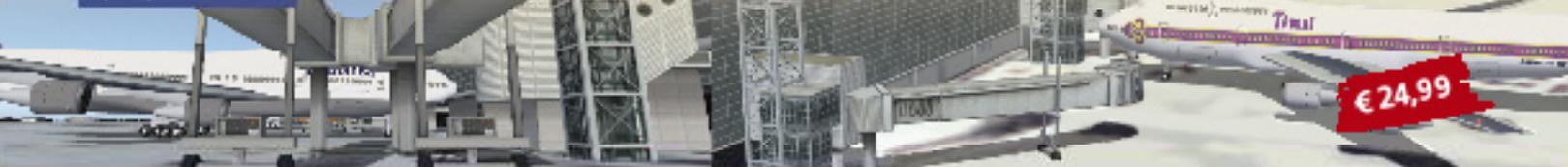
€ 34,99



Mega-Airport Frankfurt

Der größte Flughafen Deutschlands jetzt für den FS2004!

Endlich ist er da - der größte Flughafen Deutschlands kann jetzt wieder im Microsoft Flight Simulator angefliegen werden. Alle Gebäude wurden erneuert und Neubauten hinzugefügt. Das gesamte Flughafenareal wurde nach neuesten Luftbilddaten überarbeitet. So konnten das Taxiwaylayout und die Positionen der einzelnen Objekte noch wirklichkeitstreu nachgebildet werden. Die besondere Konfiguration der Landebahnen mit der doppelten Schwelle auf der Piste 25L wurde originalgetreu umgesetzt. Zahlreiche Details und verschiedene Szenerieeffekte sorgen für eine lebendige Atmosphäre auf dem Airport. Bei aller Komplexität eines solch großen Flughafens wurde bei der Programmierung besonderer Wert auf eine hohe Bildwiederholrate gelegt.



€ 24,99



FS Flight Keeper

Das ultimative Tool für eine realitätsnahe Flugsimulation!

Flight Keeper vereint sechs Funktionen unter einer Oberfläche: ein Logbook, eine Black Box, ein Wetterplanungstool, ein Fluginformationssystem (ACARS), ein Ground Proximity Warning System (GPWS) und ein Cockpit Sound System.

€ 29,99



Flight Environment

Erleben Sie eine völlig neue Umgebung im Flugsimulator!

Entwickelt von Peter Wilding in Zusammenarbeit mit FS Clouds bietet dieses Add-On ein völlig neues Gefühl von Realismus für Ihren Microsoft Flugsimulator. Kein Flug gleicht dem anderen! Wunderschöne Wolken, neue Wassertexturen und ein Zufallsgenerator, welcher Millionen von verschiedenen Wolkenformationen und animierten Wasserflächen für jeden Flug neu generieren kann.

€ 29,99