



Katana 4X

Das neue Meisterwerk von Marcel Felde

Fly „The Sky Chief“

DC-2 von Uiver für FS X

• X-Plane: Interview mit Austin Meyer
• Sommerausgabe: Acht Seiten mehr!



A-10C Warthog von DCS:
Das hässlich-bissige Warzenschwein



Spitfire von A2A mit AccuSim:
Herausforderung ohne Luftkampf



Editorial3
Inhaltsverzeichnis4

Aktuelles

Veranstaltungsnachlesen5
Kurzmeldungen zum FS X, FS 2004 und X-Plane6

Software

Szenerien

Payware

Stadt der Brückenbauer: US Cities X Cleveland..... 10
Scharf abgegrenzte Landpartie: VFR Appalachia 12
Cushman Meadows und Bear Gulch: Zu schön, um wahr zu sein..... 14

Freeware

„Sehreise“ nach Ungarn: Szenerien von LHSimulations..... 16

Flugzeuge

Payware

Alter Wein im neuen Schlauch: Coolskys Super 80 20
Fly „The Sky Chief“: DC-2 von Uiver für den FS X 22
Diamond DA20-100 Katana 4x: Das neue Meisterwerk von Marcel Felde 26
Rasanter Aufstieg: Turbine Duke von RealAir Simulations 30
Spitfire von A2A mit AccuSim: Herausforderung ohne Luftkampf 32
Genie und Wahnsinn: Hughes H-1B „Special“ 42
Ein Oldtimer als Flusi-Technologieträger: Boeing Stearman..... 46

Tools

Freeware

Freeware mit sehr viel Potential: vasFMC..... 48
Onlinefliegen im eigenen Netzwerk: DAFSim..... 52



Schöne Anflüge (15)38
Was die Szene bewegt40
Airport Knuffingen.....41

Szene

Simmer-Familientreffen in PAD..... 54

Reingeschaut

EVS Reloaded: Zuwachs in Großbeeren.....56

Cockpitbau

FS EXCLUSIV Gedanken zu Simulator-Cockpits für den kommerziellen Einsatz - Teil 2.... 60

Military

A-10C Thunderbolt von DCS: Das hässlich-bissige Warzenschwein 66

Service

Interview zum umstrittenen Launcher von Aerosoft..... 18

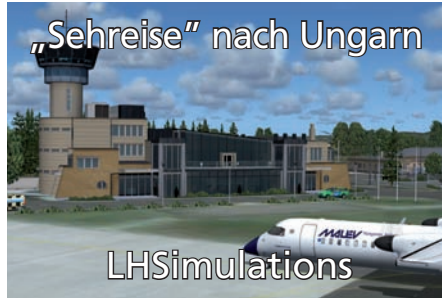
FS EXCLUSIV Gespräch mit Austin Meyer über den X-Plane 10 70

Leserstimmen..... 64

Impressum..... 64

Aboservice 65

Vorschau 66



Titelseite: Mike Strasser lässt uns diesmal an einem Formationsflug von zwei äußerst unterschiedlichen Flugzeugen teilhaben. Die „Grand old Lady“ DC-2 von Uiver <http://home.hccnet.nl/r.cappers/dc2> und die hochmoderne Diamond DA20-100 Katana 4X von Marcel Felde www.aerosoft.com für den FS X.

Redaktion: Neu im Team der freien Autoren des FS MAGAZINs sind Andre Aepfelbach und Lucas Sichardt. Andre betrachtet die US Cities X Cleveland von LimeSim www.limesim.com und Lucas stellt uns das Netzwerk-Tool DAFSim www.dafsim.com vor. Herzlich willkommen bei uns!

Info

Die roten Zeilen markieren Titelthemen!

Info

EVS Reloaded: Zuwachs in Großbeeren



Flugsimulation

am PC ist beeindruckend.

Richtig fesselnd wird das Erlebnis, wenn die Software mit einer realistischen Cockpitumgebung gekoppelt wird. Bereits seit 2006 betreibt EVS Flighttraining www.evs-flighttraining.de südlich von Berlin ein Simulatorzentrum mit einem Airbus und einem Boeing Simulator. Doch nicht nur Profis trainieren bei EVS, auch für „Fußgänger“ kann der Traum vom Fliegen an diesem Ort wahr werden.

Das Gefühl, ein 50 Tonnen schweres Verkehrsflugzeug selbst steuern zu können, begeistert. Um möglichst viele Menschen an diesem Erlebnis teilhaben

zu lassen, setzte Anthony Evans vor fünf Jahren seine Idee in die Tat um und verknüpfte seine fliegerische Ausbildung mit Bastlergeschick und kaufmännischem Wissen. Für EVS erwarb er seinen ersten Boeing B737-Simulator - siehe FS MAGAZIN 3/2007. Sein Erfolg bestätigte Evans und seine Firma wuchs. Mit Klemens Klein stieg ein neuer Investor und Geschäftsführer ein, und zum Angebot gesellten sich ein A320 Simulator, zwei Arcade- und vor wenigen Monaten ein nagelneuer 737-700-Simulator. Ich folgte der Einladung zum Testflug und stattete Großbeeren einen Besuch ab. Hier, in einem Industriege-

biet nur wenige Kilometer südlich Berlins, finde ich die „heiligen Hallen“ von EVS etwas versteckt in einem modernen Bürokomplex.

Zum Angebot gehört selbstverständlich ein Briefing, also eine gründliche Vorbesprechung. Die Gäste werden in die wesentlichen Handgriffe und Verfahren eingewiesen, um den anschließenden Herausforderungen nicht unvorbereitet gegenüber zu stehen. Dafür kommen eigens geschulte Betreuer zum Einsatz, einige von ihnen sind sogar Verkehrspiloten. Sie begleiten die Gäste durch das Programm und stellen sich als Co-Pilot zur Verfügung, damit im Simulator alles reibungsfrei läuft.

Simulator

Sind alle offenen Fragen geklärt, werden die Gäste zum „Heiligtum“ geführt. Der Eintritt in die Kabine erfolgt, fast wie im richtigen Flugzeug, seitlich, da leuchtet einem schon das Cockpit entgegen. Platz nehmen darf der Pilot auf original Boeing Sitzen. Doch das sind nicht die einzigen Bauteile aus echten Flugzeugen. „So viel wie möglich“, berichtet Evans, „werden bei uns Originalbauteile eingesetzt. Wir haben damit bezüglich der Haltbarkeit sehr gute Erfahrungen gemacht.“ Doch einfache Teile vom Schrotthändler aufkaufen und anschließen, so leicht sei das nicht, gibt er zu bedenken: „Im Flugzeug Bordnetz wird mit 28 Volt Spannung gearbeitet. Das bedeutet, dass wir für jedes einzelne echte Bauteil



Der Throttle-Quadrant des neuen 737-Simulators in der Nähe von Berlin.

auch einen besonderen Trafo benötigen.“ Bleibt zu erwähnen, dass man bei EVS erst zufrieden ist, wenn man diesen speziellen - sprich sündhaft teuren - Trafo erworben und funktions-tüchtig eingebaut hat. Das Ergebnis dieser Detailverliebtheit kann sich sehen lassen: Das Overhead Panel, das selbst noch die kaum genutzten Wartungs-panele umfasst, wirkt täuschend echt, ganz einfach, weil es genau das ist. „Diese Schalter sind für die Ewigkeit gebaut“, bemerkt Evans andächtig. Doch damit nicht genug, der Gesamteindruck ist sehr stimmig, denn auf jedes Detail wurde geachtet:

Das Cockpit bettet sich in eine „Shell“ genannte Hülle von Flight Deck Solutions (FDS) www.flightdecksolutions.com. Auch die meisten Cockpitteile stammen, wenn nicht aus dem Original, dann von FDS. Die Schubhebeleinheit allerdings, das Schmuckstück, stammt aus der „Proline“-Serie von Revolution Simproducts www.revolution-simproducts.com und bietet einzigartige Möglichkeiten: Nicht nur die Schubhebel bewegen sich im „Autothrust“-Modus realistisch wie von Geisterhand. Auch der „Speedbrake“-Hebel und die Trimmräder sind vorbildgetreu motor-gesteuert und selbst der Parkbremshebel schnappt bei Betätigung der Bremspedale nach vorne. Die Wertigkeit hat mich überzeugt, die Schubhebel liegen realistisch in der Hand, wie ich es noch bei keinem anderen Nachbau erlebt habe. Das ist gut gelungen.

„Bei der Software für die Instrumente haben wir uns für Simavionics www.sim-avionics.com entschieden, für die EVS Vertriebs- und Kooperationspartner ist“, erläutert Evans. „Hier haben wir sogar die Möglichkeit, ‚Company Options‘, also airlinespezifische Unterschiede im Flight Management System (FMS) zu programmieren. Eine gute Wahl, denn die Bildschirm-

anzeigen sehen nicht nur realistisch und sehr hochaufgelöst aus. Sie bieten auch eine sehr flüssige Darstellung, wie sich später zeigen wird. Auch das FMS lässt sich über die hochwertige Tastatur der Control Display Unit (CDU) bedienen, wie im Original.

Das Herz des Cockpits aber sind die Steuersäulen und Ruderpedale: Fast schon überflüssig zu erwähnen, dass es sich hierbei um Originalbauteile handelt, die unter großem Einsatz handwerklichen Geschicks speziell an die Erfordernisse des Simulators angepasst wurden und realistisch über Verbindungsgestänge gekoppelt sind. Für die Sicht nach draußen sorgen drei Beamer, die ein 160-Grad-Visual „befeuern“.

Die Szenerie stammt vom FSX, allerdings aufgepeppt durch alle erdenklichen Gelände- und Airport-Add Ons, so dass jeder Kunde sein Reiseziel in bester Qualität vorfindet. Damit das Bild möglichst flüssig läuft, wird der Grafikkomputer von drei Graphikkarten à einem GByte Videospeicher „angetrieben“. „Wir erreichen damit etwa 30 Bilder pro Sekunde“, erklärt Evans.

Testflug

Praktischerweise ist für mich schon alles vorbereitet, der Flieger steht startbereit auf der 08L in Berlin-Tegel. Also Hebel auf „laut“ und los geht es. Und wie fliegt es sich? Nicht ganz einfach... Die Steigrate wirkt trotz des schweren Abfluggewichts übertrieben hoch. Ruck

zuck sind wir auf 4.000 Fuß und ich biege ab, um uns für einen Anflug auf Berlin-Schönefeld zu positionieren. Die Graphik wünsche ich mir noch etwas schärfer. Positiv fällt mir auf, dass sich im Vergleich zum Vorgänger-Simulator erfreulicherweise ein stabiles Flugverhalten einstellt.

„Wir wollen das Gefühl so realistisch wie möglich vermitteln und führen dafür extra Testflüge auf dem Full Flight Sim durch. Beim Flugmodell, das derzeit noch auf der FS-X-737 basiert, wollen wir nachrüsten, sobald ein brauchbares Produkt für den FS X zu haben ist“, klärt der Betreiber auf. Gedacht wird hierbei an die 737NG von IFLY www.iflysimsoft.com oder PMDG www.precisionmanuals.com für den FS X.

Bis dahin kann der wackere Fliegersmann auf zwei zuverlässige Autopiloten zählen, die gut mit dem FMS zusammenarbeiten und das Flugzeug zuverlässig und sauber inklusive automatischer Landung ans Ziel führen. Doch auch der Flug von Hand gelingt mir. Mit gesetzten Klappen und gesenktem Fahrwerk schwebte ich auf die Landebahn 07 in Schönefeld zu.

Ein kurzes Ziehen am Yoke zur rechten Zeit und schon haben wir wieder „festen virtuellen“ Boden unter den Füßen. Während ich langsam ausrolle, erklärt Evans, dass auch Fans von Netzwerkflügen hier auf ihre Kosten kämen: Auf Wunsch sei nämlich eine Koppelung zu den Online-ATC-Gemein-

Das Cockpit wurde hochqualitativ dem Original entsprechend umgesetzt.





Anspannung wie im realen Cockpit beim Anflug auf Hamburgs Runway 15.

schaften von IVAO www.iva0.aero oder VATSIM www.vatsim.net möglich. Die gesamte Interkom-Anlage ist schon funktionsfähig, das heißt, die Piloten können sich zur besseren Verständigung über die verfügbaren Kopfhörer und Mikrophon unterhalten.

Preis und Leistung

Das ist schon allerhand Funktionalität. Immerhin bietet sich für einen vergleichsweise günstigen Preis die Gelegenheit für luftfahrtinteressierte Kunden, das Flugzeug 60 Minuten oder länger selbst steuern zu können. Kinder und Jugendliche sind im Rahmen der „Flightkids“ willkommen. Das gilt auch für Gruppen, die sich im Rahmen von besonderen Arrangements je nach Wunsch auf Vorträge rund um das

Thema Luftfahrt oder das gemeinsame Erlebnis im Simulator freuen dürfen.

Zwar ist dieser nicht für professionelles Training zertifiziert. Er eignet sich aber auf Grund der hochwertigen Cockpitsimulation für Fortgeschrittene gut, um Verfahrensabläufe einzuüben, dem „Griffe kloppen“, wie es so schön im Fachjargon heißt.

Zudem bietet sich für Gäste mit dem nötigen Kleingeld in Kooperation mit dem Full-Flight-Sim-Anbieter ProFlight www.proflight.com die Möglichkeit, nach einer zweistündigen Simulator-Einweisung bei EVS auf einem „großen“ Full-Motion-Simulator der Lufthansa Flight Training www.lufthansa-flight-training.com zusätzliche zwei Stunden Flugerfahrung zu sammeln.

Zukunft

Auch in Zukunft wird EVS nicht ruhen. Derzeit wird ein alternativer Flugsimulator evaluiert: Der Nachfolger der Enterprise Solution Plattform (ESP), Prepar3D www.prepar3d.com. Die auf dem FS X basierende Simulationssoftware und deren Nutzungsrechte hat Lockheed Martin [\[tin.com\]\(http://tin.com\) Microsoft \[www.microsoft.com\]\(http://www.microsoft.com\) abgekauft und weiter entwickelt. Softwarespezialisten von EVS beschäftigen sich derzeit damit, wie FS-X-Add-Ons an Prepar3D angepasst werden können. Zusätzlich wartet EVS auf X-Plane 10, um dessen Einsatzmöglichkeit für deren Cockpits prüfen zu können.](http://www.lockheedmar</p>
</div>
<div data-bbox=)

Zeitgleich arbeiten Kollegen im Auftrag von iPilot www.flyipilot.de am Aufbau und der

Wartung mehrerer Simulatoren, die an belebten Standorten wie Einkaufszentren und Flughäfen in ganz Europa, im Mittleren Osten und sogar in Südafrika ihren Dienst versehen oder zukünftig versehen werden.

Dass man dabei das eigene Kerngeschäft, zu dem je ein A320-, Messerschmitt Bf 109- und ein Mustang -P-51-Cockpits gehören, nicht vernachlässigt, zeigen zukünftig geplante Investitionen: Demnächst wird das 737-Cockpit in Großbeeren mit einem funktionsfähigen Wetterradar von Reality XP www.reality-xp.com und das Visual mit einer überblendungsfreien 180-Grad-Sicht ausgestattet.

Fazit

EVS Flight Training hebt sich klar von anderen preisgünstigen Simulator-Angeboten ab. So steht einem rundum eindrucksvollen Erlebnis nichts im Wege. Wie würde es ein Berliner ausdrücken? „EVS, Ihr seid duft!“

Jan Krebs
redaktion@fsmagazin.de

Der Autor besitzt sechs Jahre Pilotenerfahrung auf A320 und A340. Seine ersten virtuellen Runden drehte er vor rund 21 Jahren mit dem FS 3.

Zusammenfassung	
Produkt	737-700-Simulator
Anbieter	EVS Flight Training GmbH & Co. KG Hauptstraße 2 14979 Großbeeren Fon: +49 (0)30 - 895 906 40 E-Mail: info@evs-flighttraining.de Home: www.evs-flighttraining.de
Preise pro Person	Eine Stunde 129 Euro Zwei Stunden 219 Euro Drei Stunden 309 Euro Flightkids 90 Euro/Monat