FS MAGAZIN

Deutschland: € 5,00
Österreich und BeNeLux: € 5,80 • Schweiz: SFr 8,90

Nr. 5/2007
August/September

FS MAGAZIN

Fachzeitschrift für Flugsimulation

VST - Verlag für Simulation und Training GmbH • www.fsmagazin.de • Nr. 5/2007

+++ Cessna U206G 6 II von Carenado

Gutmütiger Flieger für FS X und FS 2004

+++ Brussels Airport

Alter Schwede: Endlich wieder Brüssel...

Silent Wings:
Auf leisen Sohlen durch die Luft

Freeware at its best:
Koblenz, Pellston und Kanada Teil 2

4 197048 505003 05

Carenado's Cessna U206G Stationair 6 II

Wirklich „neue" Flieger gibt es derzeit nicht so viele auf dem Markt. Etliche Hersteller haben allerdings ihre FS-2004-Modelle auf den FS X portiert. Eine gute Gelegenheit, nach einigen „Dickschiffen" wieder einmal ein Kleinflugzeug vorzustellen.

An einmotorigen Maschinen von Cessna herrscht im Flugmulator eigentlich kein Mangel. Man sollte meinen, jedes Modell sei schon von Payware- oder Freeware-Softwareschmieden realisiert worden. Ich wurde eines besseren belehrt, als mich die U206G Stationair 6 II von Carenado www.carenado.com zum Test erreichte. In der Realität repräsentiert die 206 das dritte Modell einmotoriger Flugzeuge aus dem Hause Cessna, dessen Produktion wieder im Werk in Kansas aufgenommen wurde. Am 9. September 1998 wurde der Typ zertifiziert.

Verfügbarkeit

Die Box kostet 34,99 Euro. Zum Zeitpunkt des Tests gab und gibt es immer noch bei Carenados „Box"-Distributor für den deutschen Sprachraum Aerosoft www.aerosoft.com ein Sonderangebot für 19,99 Euro plus Versandkosten. Warum das wirklich ein interessantes Angebot ist, dazu gleich mehr.

Lieferumfang

In der Box befinden sich eine CD und ein Handbuch mit je 20 Seiten auf deutsch und englisch; zusätzlich gibt es Checklisten und Performance–Charts.

Handbuch

Wie eingangs erwähnt, ist das Handbuch mit insgesamt 80 Seiten erfreulich dick. Es werden die Features und Panels anhand von Bildern erklärt, nicht jedoch die Bedienung der einzelnen Instrumente; vom Fuel-Computer und Autopiloten einmal abgesehen. Mehr ist aber auch gar nicht nötig, die Bedienung unterscheidet sich nämlich ansonsten nicht von einer Microsoft'schen Default-Cessna. In die Benutzung der auf 19 Seiten vorhandenen Performance-Charts werden PC-Piloten mit einem Beispiel eingeführt. Auch Checklisten fehlen nicht, insgesamt zwölf Seiten „Normal" und „Emergency" finden sich im Handbuch.

Soweit so gut. Ganz zufrieden war ich nicht. Schliesslich enthält das Manual nur die Informationen für die normale Standard-Version; die Box beinhaltet aber auch eine Cargo- und eine Amphibien-Version... Zudem fehlen auch Angaben wie V-Speeds und einige weitere Kleinigkeiten mehr. Kurze

Die Cessna U206 Stationair 6 II bietet viel Platz und ist vielseitig für Fracht- oder Passagiertransporte einsetzbar.

Zeit später fand ich allerdings das Gesuchte unter Start - Aerosoft - Carenado Cessna 206. Hier warten Einträge für weitere Teile des Handbuches auf Interessenten, diesmal allerdings nur auf englisch. Trotzdem sollten nun alle Fragen beantwortet werden können.

Installation FS 2004

Wie nicht anders erwartet, geht die Installation der Software völlig unproblematisch vonstatten. CD einlegen, und wenn die Routine nicht selbst startet ,ein Doppelklick auf Setup.exe ausführen und anschliessend den Freischaltschlüssel vom Aufkleber in der Box eingeben.

Der Flugsimulator wird korrekt erkannt und das neue Fluggerät wird auf die Festplatte kopiert.

Installation FS X

Dieser Abschnitt ist für Besitzer des aktuellen FS X interessant. Die in der Box enthaltene Maschine kann mit einem nur 422 KByte grossen, kostenlosen Update von der Seite des Herstellers auch im FS X genutzt werden. Zunächst wird erneut die Installation von CD gestartet. Jetzt muss lediglich der Pfad zum Flugsimulator angegeben werden, und die Daten werden kopiert. Danach startet man die zuvor heruntergeladene Datei, und anschliessend steht auch hier die Stationair zur Verfügung. Durch die Möglichkeit der doppelten Nutzung relativiert sich der Orginalpreis. Für 19,99 Euro kann von einem Schnäppchen gesprochen werden, wie ich meine.

Aussenmodelle

Bei den Aussenmodellen im Flugsimulator hat man generell die Wahl zwischen drei Versionen der Stationier: normale Passagierversion, Cargo- oder Amphibienversion.

Bei den Maschinen mit Rädern kann noch die Auswahl getroffen werden, ob diese verkleidet sein sollen oder nicht; ausserdem gibt es bei allen Modellen die Wahl, ob ein oder zwei Piloten im Flugzeug sitzen sollen. Diese wurden ansprechend animiert.

Der erste Eindruck ist durchweg positiv. Die Cessna ist von den Proportionen einwandfrei getroffen und detailliert modelliert. Geparkt liegen Bremsklötze vor den Rädern und das Staurohr ist abgedeckt. Die linke Kabinentür und die Doppeltür auf der rechten Seite lassen sich öffnen. Wurde die Cargovariante gewählt, öffnet sich auch eine Klappe an dem Container unterhalb des Rumpfes.

Diese und alle weiteren Animationen von Klappen und sonstigen beweglichen Teilen sind flüssig animiert.

Es gibt zwar nichts Neues, noch nie da gewesenes zu entdecken, andererseits gibt es für mich auch keine Ausreisser unter die Norm – alles in allem eine solide Arbeit.

Full IFR- und Approach-View im Final auf Innsbruck.

Panel

Die Instrumentenbretter aller Versionen sind bis auf den Fahrwerkhebel der Amphibienversion gleich, der logischerweise bei den fixed-gear-Varianten fehlt. Das Bitmap der 2D-Version hat eine Auflösung von 1.280 x 960 Pixeln und ist wunderschön klar gezeichnet. Standard ist hier der Full IFR View. Dieses gibt die Sicht auf sämtliche Instrumente und Radios frei, die abgelesen und bedient werden können. Die Uhren lassen sich dabei ausreichend gut ablesen - sie

Start mit der Cargoversion der 206 von Norderney aus den kommenden „German Airfields 1" auf dem Weg zur nächsten Lieferung.

Die 206 macht auch auf dem Wasser eine gute Figur - hier im FS X.

könnten für meinen Geschmack trotzdem etwas grösser sein.

Die meisten Instrumente lassen sich allerdings per Mausklick zoomen und mit einem weiteren Klick erhält man auch noch eine digitale Anzeige des Wertes. Das ist angenehm, um beispielsweise ein Radial korrekt einzudrehen. Für die Landung steht ein weiterer Blickwinkel zur Verfügung. Hierbei wird das Panel knapp unter dem Glareshield abgeschnitten, an Instrumenten ist dann nur noch der Fahrtmesser, der künstliche Horizont und der Höhenmesser zu sehen. Allerdings ist der Blick auf die Szenerie natürlich grandios.

Etwas enttäuscht hat mich die Tatsache, dass Throttle, Propeller und Mixture Control im „Main View" nicht animiert sind: Das habe ich schon besser gesehen. Warum dafür ein Extra-Fenster geöffnet werden muss, verstehe ich nicht.

Alle Extra-Fenster oder Sub-Panels, lassen sich entweder über versteckte Klickbereiche oder SimIcons, die hier Panel Manager genannt werden, öffnen und schliessen. Dank des gelungenen Full IFR View habe ich während des Tests allerdings so gut wie keinen Gebrauch von diesen Fenstern gemacht. Aus meiner Sicht werden hier nur das Fenster für den Tankwahlschalter und die Cowl Flaps wirklich benötigt. Aber nur gelegentlich.

Noch angenehmer und einfacher gestaltet sich ein Flug im virtuellen Cockpit (VC). Es ist hervorragend scharf gezeichnet und die gesamte Innenausstattung samt rotem Kunstleder ist eine Augenweide. Die Zeiten, als es hier zu Performance-Verlusten und ruckelnden Anzeigen in den Instrumenten kam, scheinen endgültig vorbei zu sein. Auch die Bedienung der einfach gestrickten Avionik bereitet keine Probleme; zur Not kann auch hier das Instrument gezoomt werden.

Getönte Scheiben und Spiegelungen darauf erhöhen die Atmosphäre; das Panel wird auch unter ungünstiger Sonneneinstrahlung nie zu dunkel. Wer TrackIR www.trackir.com sein eigen nennt, wird das 2D-Panel wahrscheinlich nie zu Gesicht bekommen.

Unter Durchschnitt bewerte ich die Nachtbeleuchtung, was sowohl für 2D als auch für das VC gilt Alles wird in den roten Schleier gehüllt, den man aus der Standard-Cessna kennt. Kein Instrument hat eine Hintergrund- oder Passivbeleuchtung erhalten.

Sound

Auch hier erkenne ich keine Schwäche. Der Sound des 300 PS starken Textron Lycoming wurde schön eingefangen. Besonders der Startlauf mit Maximalleistung gefällt. Auf einer längeren Strecke habe ich dann allerdings die gedämpfte Soundkulisse, wie sie mit aktuell verfügbaren Active-Noise Headsets wahrgenommen wird vermisst. Ein Feature, das andere Hersteller im Programm haben.

Zusammenfassung	
Produkt	Cessna U206 Stationair 6 II
Hersteller	Carenado www.carenado.com
Vertrieb	Aerosoft www.aerosoft.com
Vefügbarkeit	CD in der Box
Kompatibilität	FS 2004 und FS X (mit Patch)
Preis	Regulär 39,95 Euro Sonderpreis 19,99 Euro
Ergänzung	
Freeware	Patch für FS X www.carenado.com

Flugverhalten

Die eine Sache, bei der sich Tester ohne PPL, geschweige denn Erfahrung auf dem entsprechenden Muster schwer tun. Ich will es so formulieren:

Das Handbuch erwähnt, dass dieses Modell von realen 206er-Piloten getestet und für gut befunden wurde. Ich glaube es, denn Werte wie Steigraten, Verbrauch, V-Speeds und andere mehr, die ich anhand der Charts überprüfen konnte, werden exakt getroffen. Auch die Trimmung ist angenehm exakt. Korrekt ausgetrimmt, kann man sich durchaus auch mal vom Computer entfernen – wichtig, denn ALT HOLD sucht man auf dem primitiven NAVOMATIC-300-A-Autopilot vergebens. Da mir ansonsten nichts unangenehm aufgefallen ist und mich auch nicht zu hohe oder zu niedrige Rollraten und ähnliches wie Pitch-Änderung beim Ein-oder Ausfahren der Klappen überrascht haben, ist das Flugverhalten für mich insgesamt stimmig gelungen.

Fazit

Dieses Flugzeug leistet sich in keiner seiner Varianten weder im FS 2004 als auch im FS X nennenswerte Schwächen. Was fehlt, ist ein *Schmankerl* wie vielleicht das GPS von Reality XP und eben nicht das Standardgerät von Microsoft, wie es etwa von Dreamfleet realisiert wurde. Andererseits aber haben mir die Modelle während des Tests eine Menge Spass bereitet.

Besonders das Inselhüpfen mit den in Entwicklung befindlichen „German Airfields 1" im FS X in der Cargovariante hat es mir dabei angetan – so sehr, dass ich jetzt hier den Test beende und wieder Pakete auf den Inseln ausliefern werde. Wem diese Cessna gefällt, macht mit dem Kauf auf jeden Fall keinen Fehler.

Marco Butze
redaktion@fsmagazin.de

Der Autor ist beim „Operational Support" der Deutschen Flugsicherung (DFS) tätig. In seiner Freizeit engagiert er sich bei VATSIM.

globeflight rallye

www.globeflight-rallye.com

Aus gegebenem Anlass - das ist die passende Einleitung dieses Hinweises - möchten wir darauf hinweisen, das die Cessna U206G mit der auffälligen „Rosen"-Bemalung und dem Kennzeichen D-EMKA tatsächlich existiert.

Getauft auf den Namen „Marie" startete die Maschine am 14. März 2007 mit Pilot Uwe Thomas Carstensen und Sebastian Rothhammel als Copilot von Hannover aus zur „globeflight rallye". In zwei Etappen soll die Erde mit rund 270 Flugstunden umrundet werden.

Das Team ist am 17. April im australischen Sydney angekommen und gönnte sich bis zum 31. Juli eine kurze Pause, die auch zur gründlichen 100-Stunden-Wartung der Cessna benutzt wurde. Dann ging es auf zur zweiten Etappe, an der Hans Christian Albertsen als Copilot teilnimmt; alter Freund und Fliegerkamerad des Piloten.

Flugimulation wäre nicht Flugimulation, würden nicht unerschrockene PC-Piloten die Strecke nachfliegen. Standesgemäss mit der Rosen-Livery für die U206 von Roland Pohl, die im Download-Bereich des FS MAGAZINs www.fsmagazin.de/links/download_click.htm zu haben ist.

Jürgen Volkmer, der Betreiber des Hamburger Flusitreffs www.hamburger-flusi-treff.de, ist einer dieser Unentwegten. Er ist auf dem Routing von Cartensen, Rothhammel und Albertsen schon mehr als 12.000 Meilen geflogen und parallel zum realen Team zur zweiten Etappe aufgebrochen. Die dabei aufgenommenen Fotos zeigt er regelmässig in seinem Forum.

Viel Spass bei der „globeflight rallye" und den realen Piloten eine sichere Heimkehr!

Die Streckenkarte zeigt die 1. Etappe in Rot und die 2. in Gelb.

Jürgens „Marie" über Sydney - die erste Etappe ist geschafft.

Anzeige

Das Praktiker-Buch über den FS X - und was für eins... Erfahrene Autoren aus dem Bereich der Flugsimulation ergründen Microsofts neuen Flugsimulator und bereiten ihre Erkenntnisse für Einsteiger wie für Profis verständlich und leicht lesbar auf. Sie beschreiben die Neuerungen und Eigenheiten des FS X und befassen sich vor allem damit, wie die zahlreichen Leistungsbremsen zu lösen sind.

Auszug aus dem Inhalt: Hardwareanforderungen, Installation, Softwaretuning, *Service Pack 1*, Aufbau des FS X, Missionen, kleine Flugstunde, Einbinden von Add-Ons und vieles mehr...

Auf der beigefügten CD-ROM finden sich unter anderm zahlreiche Freeware-Programme, Tools, das offizielle Service Pack 1 auf Deutsch und Englisch.

Das Buch ist ab sofort zum Preis von 14,95 Euro plus 3 Euro für Versand (innerhalb Europas) erhältlich:

Buchhandel
VST - Verlag GmbH www.fsmagazin.de
Aerosof t www.aerosoft.com
Simmarket www.simmarket.com
Mailsoft www.mailsoft.com

ISBN 978-3-940314-00-0

VST Verlag