



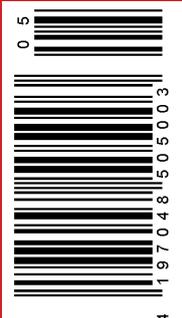
Nice Côte d'Azur X

Very nice zum fairen Preis

Comet Jetliner

Reise in die Vergangenheit

• Buchtipp: X-Plane kompakt
• iFly 737NG für den FS X
• Acht Seiten mehr!



Eine Insel zum Verlieben:
Bornholm 2011

Klassiker mit Knick:
Messerschmitt Bf 108

Klassiker mit Knick: Messerschmitt Bf 108



Die virtuelle Welt der Flugsimulation ist momentan voller Kleinflugzeuge - was unter anderem die Titelbilder der FS MAGAZINE 2, 3 und 4/2011 thematisiert haben. Aber nicht nur aktuelle Modelle kommen auf den Markt, sondern auch sehr interessante historische wie die Messerschmitt Bf 108 von Mathias Pommerines Classics Hangar www.classics-hangar.de.

Die Entstehungsgeschichte der Bf 108 beginnt bereits vor dem zweiten Weltkrieg und fußt auf dem Auftrag zur Entwicklung eines schnellen Kurierflugzeugs an die bayerischen Flugzeugwerke im Jahr 1933. Die Projektleitung hatte Willy Messerschmitt. Mit seinem Team nutzte er die Gunst der Stunde und entwickelte die zur Konstruktion

eines Jägers erforderliche Hochtechnologie unter der Bezeichnung Bayerische Flugzeugwerke Messerschmitt 37 oder kurz BFW M37.

Die Vorstellung des spartanisch ausgestatteten und sehr leicht ausgelegten Reiseflugzeugs erfolgte bereits 1934 als Bf 108 A. Messerschmitt nutzte die Bezeichnung Me 108 Taifun. Die offizielle, gemäß Reichsluftfahrtministerium historisch richtige Benennung für diesen „Klassiker mit Knick“ heißt Bf 108.

Bis Kriegsende wurden rund 885 Exemplare an verschiedenen Standorten gebaut, ab 1942 sogar im besetzten Frankreich bei Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord

(SNCAN) in Les Mureaux. Dort wurden nach Kriegsende weitere 219 Maschinen als Nord Pingouin 1001 und 1002 produziert. Die Gesamtzahl aller Bf 108 und Nord Pingouin betrug 1.182.

Bemerkenswert sind einige Besonderheiten der Konstruktion, die auch im vorliegenden Modell abgebildet sind. So wurden Vorflügel integriert, die je nach Geschwindigkeit und Fluglage automatisch ausklappen. Auch der im Original vorhandene „Tragflächenklappmechanismus“ findet sich im Modell wieder.

In Deutschland sind aktuell noch drei flugfähige Exemplare registriert. Die älteste wurde 1937 in Augsburg gebaut und befindet sich mit der Kennung



Die D-IGNY im Flug: Deutlich sind unter anderem die Vernietungen der einzelnen Rumpf- und Flügelkomponenten zu erkennen.

D-EBFW im Privatbesitz einer Haltergemeinschaft aus Hessen. Der letzte schwere Unfall ereignete sich 1995, als während einer Flugschau auf dem Flugplatz Johannisthal bei Berlin das Luftfahrzeug abstürzte. Pilot Gerd Kahdemann und der bekannte Wissenschaftsastronaut Reinhard Furrer kamen dabei ums Leben.

Wer weiter in die Tiefen dieses einflussreichen Flugzeugs steigen möchte, wird unter anderem bei Wikipedia unter http://de.wikipedia.org/wiki/Messerschmitt_Bf_108, bei Bredow unter www.bredow-web.de/Berlin_Schoenefeld/Me-108/me-108.html sowie beim Luftarchiv unter www.luftarchiv.de/index.htm?flugzeuge/messerschmitt/me108.htm fündig.

Simulation

Die deutsche Firma Classics Hangar hat sich auf die Fahne geschrieben, die bereits oben genannte D-EBFW „bis ins kleinste Detail genau“ für den FS X nachzubilden. Im Paket angeboten werden acht Lackierungen wahlweise sogar mit 4.096 Pixeln Texturauflösung. Es wird unter anderem die akkurate Darstellung des historischen Verstellpropellers in Funktion und Bedienung sowie die High Resolution Aerodynamics geboten. Neben dem originalen Panel für die Visual Flight Rules (VFR), den Flug nach Sichtflugregeln, wird ein



Der „Knickhebel“ am Flügel mit Details des Fahrwerks.

sogenanntes „IFR Light Panel“ für den Flug unter Instrument Flight Rules (IFR), den Instrumentenflugregeln, angeboten, mit dem zwei der acht Modelle ausgestattet sind. Dies ist laut Hersteller „ein Versuch, moderne Navigationsverfahren unter Verwendung möglichst vieler historischer und gleichzeitig möglichst weniger moderner Instrumente zu implementieren“.

Verfügbarkeit, Lieferumfang und Installation

Im Shop von Classics Hangar sowie bei simMarket www.simmarket.com ist die Bf 108 als Download mit 235 MByte Umfang für 27,85 Euro erhältlich - beide

Portale bieten übrigens eine Menge ansehnlicher Screenshots.

Bei der Installation werden „schlanke“ 1,25 GByte auf der Festplatte abgelegt. Beinhaltet sind die erwähnten Modelle, Dokumentationen und zwei Tools, mit denen einfach der sehr sinnvolle „ausfallträchtige“ realitätsnahe Flugmodus oder die gewünschte Texturauflösung ausgewählt werden können. Besonderheiten einer Vista- oder Window-7-Installation sind im Handbuch ausführlich beschrieben und in der Anwendung problemlos. Registrieren oder Freischalten ist nicht erforderlich. Das umfangreiche Handbuch beschreibt detailliert das Originalluft-

Das aufgeräumte - etwas zu neu wirkende - Panel der Bf 108. Die Staufächer darunter können übrigens geöffnet werden.



fahrzeug und die einzelnen Instrumente. Besonderes Augenmerk wird auf die Propellerverstellung und das „pflégliche Behandeln“ des Motors gelegt, daher bitte aufmerksam lesen!

Testflug

Eine ausgedruckte Version der Checkliste hilft ungemein, den Startvorgang erfolgreich zu meistern. Vordruckpumpe, Primer, Anlasser... Wenn sie läuft (gut hörbar), warmlaufen lassen, Klappen raus, auf geht's! Aber nicht lange, Gear Up und Klappen rein hat noch funktioniert. Da ich aber die Propellerverstellung nicht zeitgerecht betätigt hatte, führte die dauerhafte Überdrehzahl schlagartig zu hässlichen Ölflecken auf der Frontscheibe, da sich der Motor lautstark zerlegt hatte. Beim zweiten Versuch wurde fleißig an der Kurbel gedreht und das Problem tauchte nicht mehr auf.

Ich bin das Original (natürlich) nicht selbst geflogen, habe aber den klaren Eindruck gewonnen, dass sie sich „gut anfühlt“. Die erste Version war sehr nervös in der Steuerung, ein zeitnahes Update auf die Version 1.0e, die über einen Direktlink aus der Installation heraus erreichbar ist, führte zu deutlicher Verbesserung. Nach einem kurzen Eingewöhnungsflug wurde auch schon (der verbotene) Rückenflug durchgeführt - der Spaßfaktor ist immens. Und

selbst eine antriebslose Landung nach meinem selbstverschuldeten Motorplatzer war erfolgreich.

Außen- und Innenmodell

Ich empfehle zunächst mit den hochauflösenden Texturen zu beginnen und nur bei schwacher Rechnerleistung „zurückzuschalten“: Die Qualität ist einfach perfekt. Schattierungen, Reflektionen, Vernietungen und Schärfe haben mich in höchstem Maße überzeugt. Die Animationen von Flaps, Rudern, Verstellpropeller und Fahrwerk vervollständigen diesen Eindruck. Bei im Leerlauf arbeitendem Motor ist das Wackeln der Flächenspitzen sehr schön anzusehen.

An dieser Stelle eine Anmerkung zum „Wingfold“: Diese Funktion wird im Handbuch nicht beschrieben, sie kann mit der für das Acceleration Pack des FS X vorgesehenen Tastenkombination für „Tragflächen ein-/ausklappen“ aktiviert werden. Das solltet Ihr unbedingt von außen betrachten; Bolzen werden liebevoll entriegelt, die Flächen drehen sich um die Längsachse und schwenken nach hinten. Hier hat das Team um Classics-Hangar-Gründer Mathias Pommerien bestens modelliert.

Ich habe dabei einen „gravierenden“ Fehler entdeckt, denn die eingeschalteten Positionslichter verblieben beim Schwenken auf der Stelle und schwenk-

ten nicht mit den Flächen mit. Vermutlich werden beim Original vor dem Falten die elektrischen Verbindungen getrennt. Ich habe dieses im Classics-Hangar-Forum beschrieben und von Mathias sofort Antwort erhalten. Das korrigierende Update kam noch während ich schrieb! Ein solcher Kontakt und Service ist meines Erachtens sehr selten (geworden) und muss lobend erwähnt werden.

Steigen wir nun ein, finden wir ein genauso gutes Interieur vor, überaus scharf in der Darstellung: Beste dreidimensionale Modelle der Instrumente, Schalter, Schraubköpfe, sogar an die Farbgebung des Ladedruckanzeigers (Gehäuserahmen aus Bakelit) wurde gedacht, sensationell.

Sound und Beleuchtung

Alle Schalter klicken schön und unterschiedlich, man hört gar den Klang der im Schalter umspringenden Feder, die druckbetätigten Elemente wie Primer, Vordruck für die Tankanzeige und Benzinvordruck klingen gut, der im Leerlauf sonor brummende Motor ergänzt das klangliche Umfeld im Cockpit. Die lautstark arbeitenden Landeklappen und das rumpelnde Fahrwerk sind ebenfalls überzeugend dargestellt.

In der Nacht bei eingeschalteter Instrumentenbeleuchtung ist eine leichte

Die Detailtreue lässt in der Außensicht einschließlich der Transparenz der Cockpitscheiben keine Wünsche offen.



indirekte Beleuchtung des Panels zu sehen, alle Instrumente und Schalterbeschriftungen sind schön grün selbstleuchtend. Ich vermute eine (schon lange vor dem Atomausstieg verbotene) radioaktive Beschichtung... Von außen ist die dezente Illumination des Innenraumes zu sehen. Darüberhinaus haben wir noch die Positionslichter, die an den Flächenspitzen mit einem weißen Blitzlicht kombiniert sind. Auch ohne Kenntnis des Originals bewerte ich die Ton- und Lichteffekte mit Gut.

Blindflug

Das bereits erwähnte IFR-Light-Panel besteht im Wesentlichen aus einem Master-Slave-Kompass, einem Anzeigergerät zur Funknavigation mit analoger Entfernungsanzeige und einer Anzeigennadel für die Abweichung vom Steuerkurs. Eine Gleitweg-Anzeige ist nicht vorhanden, so dass nur „Localizer only“-Anflüge möglich sind. Ein künstlicher Horizont vervollständigt diese „Basic-IFR“-Ausstattung und ermöglicht rustikale Navigation in Instrument Meteorological Conditions (IMC), Flüge

unter Instrumentenflugbedingungen. Das ist pures „back to the roots“.

Mängel

Wenn ich wirklich etwas bemängeln müsste, würde ich den deutlich zu „ungebrauchten“ Gesamteindruck anführen. Die Flugzeuge sehen alle aus „wie aus dem Laden“. Sauber, ordentlich, keine Macken, keine Flecken auf den Polstern, schlimm? Für manche sicher bei so einem alten Flugzeug, aber für viele ganz sicher nicht. Denn dieses ist dem Ansatz des Entwicklers zur „Texturerstellung“ geschuldet. Anders als bei anderen Anbietern wird bei Classics Hangar ein virtuelles 3D-Environment mit physikalisch korrekten Lichtverhältnissen und Materialien verwendet. Die Wandbespannung und die Sitze sind im zugrunde liegenden Originalluftfahrzeug tatsächlich ganz neu und nicht von gestern...

Fazit

Ein kleiner, sportlicher Oldtimer, der mich fliegerisch und mit seinem Detailreichtum uneingeschränkt überzeugt hat. Mein „Fliegerpark“ wurde damit dauerhaft ergänzt und es wird nicht bei den Flügen zur Erstellung dieses Berichtes bleiben. Prädikat wertvoll!

Thomas Mallwitz
redaktion@fsmagazin.de

Der Autor ist Leiter des Simulatorzentrums der Heeresfliegerwaffenschule der Bundeswehr in Bückeburg.



Zusammenfassung	
Produkt	Messerschmitt Bf 108
Herstellung	Mathias Pommerien und Kollegen Classics Hangar www.classics-hangar.de
Vertrieb	Classics Hangar simMarket www.simmarket.com
Kompatibilität	FS X mit SP 2 bis DX 10
Verfügbarkeit und Preis	Download 27,85 Euro

Anzeige

FLIEGEN WIE DIE PROFIS ...
Im Simulatorzentrum in Großbeeren bei Berlin

NEU: Funflight-Sims
 P-51 Mustang
 Messerschmitt Bf 109

Airliner-Sims
 737-700
 A 320

EVS FLIGHTTRAINING

WIR HABEN REALITÄTSNAHE SIMULATOREN VERSCHIEDENER TYPEN UNTER EINEM DACH. UND SIE HABEN MEHR DENN JE DIE WAHL ...

Ob in unserem A320, der 737-700 oder in unseren mobilen Funflight-Simulatoren: Dass wir Kerosin im Blut haben, spürt jeder, der einmal mit uns geflogen ist. Erfahrene Piloten und Instrukoren strukturieren Ihren Simulatorflug durch ein klares Konzept. Wir verfügen über jahrelange Erfahrung im Cockpit internationaler Airlines sowie eine immerwährende Begeisterung für die Fliegerei. Ob Sie zum ersten Mal in einem Cockpit sitzen oder sich im professionellen Umfeld bewegen: Wir sind Ihr erster Ansprechpartner für ein authentisches Flugerlebnis im Raum Berlin. Buchung und Information unter www.evs-flighttraining.de

EVS Flighttraining GmbH & Co. KG • Flight Operation Center • Hauptstraße 2 • 14979 Großbeeren • Tel: +49 (30) 895 906 40

