

AeroFly Professional Deluxe AddOn 3 (True Scale AddOn)

Willkommen zum AddOn 3 (True Scale AddOn) für den AeroFly Professional Deluxe Simulator. Mit dem True Scale AddOn erweitern Sie Ihren AeroFly um insgesamt 18 neue Modelle sowie 5 neue Fotolandschaften. Einige der Modelle bieten interessante, neue Features und in einigen Fotoszenarien können Sie sogar während der Simulation zwischen verschiedenen Positionen hin- und herschalten. In diesem Kurzüberblick stellen wir Ihnen die neuen Modelle und Landschaften vor. Nahezu alle Modelle in diesem AddOn sind im Maßstab 1:1 modelliert und entsprechen von den Flugdaten den realen Modellen, d.h. Größe, Geschwindigkeit, Wendigkeit und Flugverhalten sind nahezu identisch mit den Originalmodellen.

Hinweis zur Installation: Dieses AddOn lokalisiert automatisch eine AeroFly Professional Deluxe Installation. Stellen Sie also vor der Installation des AddOn 3 sicher, dass die AeroFly Professional Deluxe Vollversion ab Version 1.8.0.0 oder höher installiert ist. Bitte beachten Sie, dass bei der Installation (nur wenn eine Version älter als 1.8.0.21 vorhanden ist) die Konfigurationsdateien sowie Ihre Kalibrierungen und Kanalzuordnungen überschrieben werden und Sie deshalb eine neue Kalibrierung Ihrer Fernsteuerung vornehmen müssen. Dieser Schritt ist leider notwendig, damit auch Dateien älterer Versionen auf den aktuellen Stand gebracht werden.

WICHTIG: Wenn Sie zusätzliche Modelle oder Szenarien aus dem Internet installiert haben, die den Namen der Modelle und Szenarien in diesem AddOn entsprechen, so werden diese überschrieben. Es kann eventuell auch zu Konflikten kommen. Wir empfehlen in diesem Fall AeroFly Professional Deluxe von der Original CD neu zu installieren, danach die AddOns in der Reihenfolge Addon 1 - AddOn 2 (StarFlight) - AddOn 3 und erst dann Ihre Modelle und Szenarien aus dem Internet zu installieren. So vermeiden Sie eventuelle Konflikte.

Beschreibung der Szenarien

In diesem AddOn sind insgesamt 5 neue Fotoszenarien enthalten. Bei den Szenarien handelt es sich ausschließlich um echte Flughäfen, damit Sie mit den Großmodellen dieses AddOns auch vernünftig Starten und Landen können. Als absolute Weltneuheit gibt es in den Szenarien Hahnweide und Jesenwang sogar verschiedene Standorte, zwischen denen Sie während der Simulation hin- und herschalten können. Beim Jesenwang Flugplatz können Sie zwischen der Towersicht und einer Position direkt neben der Landebahn und bei der Hahnweide sogar zwischen 3 verschiedenen Standorten wählen. Um zwischen den unterschiedlichen Positionen bei der Hahnweide und bei Jesenwang hin- und herzuschalten Drücken Sie einfach während der Simulation die Bild hoch / runter Taste oder klicken Sie auf das Augensymbol, das eingeblendet wird, wenn Sie gerade in die entsprechende Richtung blicken. Damit Sie das Augensymbol während des Fluges nicht stört wird es automatisch nach ein paar Sekunden ausgeblendet. Damit es wieder erscheint bewegen Sie einfach kurz Ihre Maus. Hier eine Kurzbeschreibung der Szenarien:

Hahnweide

Die Hahnweide ist ein kleiner Flugplatz in der Nähe von Stuttgart, Baden Württemberg. Der Flugplatz besitzt eine lange Graspiste und eine kürzere Asphaltbahn. Im Simulator können Sie in der Hahnweide zwischen 3 verschiedenen Standorten während der Simulation wählen: Zum einen gibt es eine Position direkt neben dem Tower, hier haben Sie einen guten Überblick über den gesamten Flugplatz. Eine weitere Position befindet sich direkt neben der Graspiste und die dritte Position ist neben der Asphaltbahn. Die Graspiste der Hahnweide ist groß genug um mit allen Modellen des AddOns Starten und Landen zu können, wobei Sie mit der Spitfire und GeeBee R2 aber durchaus etwas Übung benötigen.

Jesenwang

Der Flugplatz Jesenwang in der Nähe von München bietet eine schöne Asphaltpiste und ist für die meisten Modelle dieses AddOns geeignet. In Jesenwang können Sie zwischen der Towersicht und einer Position neben der Landebahn wählen.

Unterwössen

Unterwössen in Bayern am Rande der Alpen ist ein Platz mit einer schönen langen Asphaltbahn. Landungen sind aufgrund der Tallage etwas komplizierter, gelingen aber mit etwas Übung auch mit großen Modellen des AddOns.

Hammelburg

Hammelburg im äußersten Nordwesten von Bayern ist einer der ältesten Flugplätze Bayerns. Die Asphaltbahn ist nicht komplett einsehbar, wodurch Landungen etwas trickreich sind. Besonders Modelle wie die Spitfire oder Gee Bee R2 verlangen viel Fingerspitzengefühl.

Eschenlohe

Ist ein sehr schöner Segelflugplatz am Rande des Naturschutzgebietes Murnauer Moos und der nördlichen Alpen in Bayern. Aufgrund seiner schmalen Landebahn sind Starts und Landungen mit den großen Modellen des AddOns nicht ganz einfach, dieser Platz ist insofern aber ideal um seine Start- und Landetechnik zu verfeinern.

Flugzeugdaten und Beschreibungen

Antonow An-2

Die AN-2 ist der größte einmotorige Doppeldecker der Welt und ein Mehrzweckflugzeug der Warschauer Pakt Staaten, das nur extrem kurze, unbefestigte Start- und Landebahnen benötigt. Sie diente als ziviles und militärisches Transportflugzeug, zum Absetzen von Fallschirmspringern, für Fischbeobachtungen, zur Wetteraufklärung, zum Schleppen von Segelflugzeugen, zur Schädlingsbekämpfung sowie zum Düngen und Säen in der Land- und Forstwirtschaft. Die An-2 ist eine Entwicklung des russischen Konstrukteurs Oleg K. Antonow (1906-1984) und hatte 1947 ihren Erstflug. Sie wurde in großen Serien in der UdSSR, in Polen und in der Volksrepublik China gebaut. Die Produktion erreichte 17.000 Exemplare, 60 % davon entstand in Polen.

Hersteller:	WSK (Wytwornie Sprzetu Komunikacyjnego), Polen, 1965
Spannweite:	18.2 m
max. Startgewicht:	5500 kg
Reisegeschw.:	200 km/h
Startstrecke:	150-180 m
Antrieb:	Neunzylinder Sternmotor ASch-62IR / Startleistung 735 kW (1000 PS)

Im Simulator ist die An-2 im Maßstab 1:1 modelliert und hat ein Gewicht von 4.4 Tonnen. Zum Landen empfiehlt sich eine Anfluggeschwindigkeit von 120 km/h. Die Türöffnung liegt auf Servo 26 (Schwenkflügel im easy Setup).

Banjo

Der Banjo vom tschechischen Hersteller Pro-Fe ist ein einsitziges Ultraleicht-Segelflugzeug. Die Tragfläche in Holzbauweise ist verstrebt und hat eine Spannweite von 13.3 m, der Schalenrumpf besteht aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Die geringe Rüstmasse von lediglich 105 kg erlaubt eine Zuladung von knapp über 100 kg. Mit seinem günstigen Preis bietet der Banjo einen einfachen Einstieg in den Ultraleicht-Segelflug.

Hersteller:	Pro-Fe, Tschechische Republik
Spannweite:	13.3 m
max. Startgewicht:	220 kg
Höchstgeschwindigkeit:	140 km/h
beste Gleitzahl:	28

Baron 58

Die Beechcraft Baron der Firma Beech Aircraft Corporation ist ein schnelles, zweimotoriges Privat- und Geschäftsreiseflugzeug. Neben dem Piloten bietet sie fünf Passagieren Platz. Das im Jahre 1961 eingeführte Modell stammt technisch von der Beechcraft Bonanza ab, wird zur Zeit aber immer noch von der zum Raytheon Konzern gehörenden Firma Beechcraft vertrieben. Es gibt zwei Varianten: Die Baron 55 (kurzer Rumpf) und die Baron 58 (langer Rumpf).

Spannweite/Länge/Höhe:	11.5 m / 8.5 m / 2.9 m
Gewicht:	1468 - 2313 kg
Höchstgeschwindigkeit:	370 km/h
Dienstgipfelhöhe:	6305 m
Anfluggeschwindigkeit:	130 km/h
Max. Steigrate:	516 m/min

Bf 109G-10 "schwarze 2"

Die Messerschmidt Bf 109 war ein einsitziges deutsches Jagdflugzeug 1930er und 1940er Jahre. Das Modell G10 von 1943 ist schon eine deutliche Verbesserung gegenüber der ursprünglichen Bf 109. Die BF-109G10 ist mit einem DB605 Motor mit 1085kW (1475PS) ausgerüstet und eines der schnellsten Bf 109 Modelle die je gebaut wurde.

Spannweite/Länge/Höhe:	9.97m / 8.95m / 2.60 m
Gewicht:	1970 - 3200 kg
Dienstgipfelhöhe:	12500 m
Höchstgeschwindigkeit:	640km/h (in 6300 m Höhe)

Cap 10 (Mudry Cap 10)

Die Mudry Cap 10 von Auguste Mudry (CAP steht für Cooperative des Ateliers Aeronautiques de la Region Parisienne, ein Zusammenschluss mehrerer kleiner Flugzeugbauer im Großraum Paris) ist ein leichtes, kunstflugtaugliches Schulflugzeug. Die französische Luftwaffe verwendet etwa 50 CAP 10B für die Anfängerschulung im Kunstflug. Die Mudry Cap 10 flog erstmals im August 1968. Das aus Holz bestehende Flugzeug ist aus der zweiseitigen Fiel Emeraude hervorgegangen. Im September 1970 war die Entwicklung und Erprobung der Cap 10 abgeschlossen, und das Flugzeug ging als Cap 10B in Serie. Von Anfang an war der Erfolg groß. In- und ausländische Luftstreitkräfte zeigten sich vor allem von der Fähigkeit des Flugzeugs angetan, Kunstflugfiguren mit Lastfaktoren zwischen +6 und -4,5 g zu fliegen.

Spannweite / Länge:	8.06 m / 7.16 m
Gewicht:	550 - 760 kg
Gipfelhöhe:	5000 m
Höchstgeschwindigkeit:	270 km/h
Anfluggeschwindigkeit:	120 km/h
Antrieb:	Avco Lycoming AE10-360-B2F / Leistung 135 kW
Haubenöffnung liegt auf	Servo 26 (Schwenkflügel im easy Setup)

DG-100

Die DG-100 war der erste Segelflugzeugtyp, den Glaser Dirks (heute: DG Flugzeugbau GmbH) ab 1973 herstellte. Die DG-100 ist in GFK-Bauweise gebaut und besitzt ein Pendelleitwerk. Außerdem hat die DG-100 noch eine geteilte Haube, die es seitdem bei keinem DG-Flugzeug mehr gab.

Spannweite / Länge:	15 m / 7 m
Gewicht:	230 – 418 kg
Flügelfläche:	11.00 m ²
Flügelstreckung:	20.50
Höchstgeschwindigkeit:	260 km/h
Flächenbelastung:	28 - 38 kg/m ²
Gleitzahl:	39

Dromader (PZL-Mielec M 18 Dromader)

Die M 18 ist das ideale Arbeitspferd (Dromedar) für F-Schlepp. Die PZL M-18 Dromader wurde durch PZL-Mielec in Zusammenarbeit mit einer US-Luftfahrtfirma entwickelt und hergestellt. Zuerst wurde sie als Version eines landwirtschaftlichen Flugzeuges geplant, das durch eine starke polnische Maschine angetrieben wurde. Diese war so stark, dass sie ein 40 Prozent schwereres Flugzeug hätte bewegen können. Daraufhin wurde das Flugzeug 1974 zu einer leistungsstärkeren Variante umgebaut. Der Prototyp wurde im August 1976 erstmals geflogen. In Serie ging die M-18 Dromader 1978. Eine Feuerbekämpfungvariante war im November 1978 fertig. Die Dromader wurde der größte kommerzielle Erfolg der Firma Mielec. Über 700 Flugzeuge wurden in viele Länder der Welt exportiert. Die meisten Kunden waren in den USA (192) gefolgt von Deutschland (58), von Kuba (46), von Ungarn (45), von der ehemaligen Tschechoslowakei (39) und von Nicaragua (37). Im Simulator ist die M 18 Dromader im Maßstab 1:2 modelliert und hat eine Spannweite von 7.46 m und ein Gewicht von 103 kg. Die Tür öffnet mit Servo 26 (Schwenkflügel Kanal im easy Setup).

Spannweite/Länge/Höhe:	17.70 m / 9.47 m / 3.70 m
Gewicht:	2710 – 5300 kg
Höchstgeschwindigkeit:	256 km/h
Mindestgeschwindigkeit:	109 km/h
Steigrate:	6.90 m/sec.
Dienstgipfelhöhe:	6500 m

GeeBee R2

Die GeeBee R Modelle wurden speziell für Flugrennen entwickelt und ab 1932 von Granville Brothers Aircraft gebaut. Der Name Gee Bee bezieht sich auf die englische Aussprache der Anfangsbuchstaben G und B der Herstellerfirma: Granville Brothers. Insgesamt wurden nur 22 Flugzeuge gebaut, denn die Firma wurde 1933 liquidiert. Die GeeBee wäre in Vergessenheit geraten, hätte nicht Delmar Benjamin 1989 dieses Flugzeug als Replikat wieder aufleben lassen. Nach insgesamt 6000 Arbeitsstunden wurde am 23.12.1991 das Replikat der GeeBee R2 fertiggestellt.

Spannweite:	7.67 m
Gewicht:	912 kg
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 365 km/h
Anfluggeschwindigkeit:	ca. 170 km/h

Junior (Bölkow Junior Bo 208)

Die MBB Bo 208 "Junior" ist ein 2-sitziges Leichtflugzeug, mit dem auch Kunstflug möglich ist. Als Motor wurde der 100PS-Motor (RR O-200-A) von Rolls-Royce eingebaut, ein 4-Zylinder-Boxermotor. Die Bölkow Junior ist ein Lizenzbau der MFI-9 Junior von Malmö-Flygindustri (MFI) in Schweden. Deren Konstrukteur Björn Andreasson hatte 1958 seine BA-7 mit 75PS zur EAA Convention vorgestellt. Die erste bei MBB gebaute Junior flog 1962. In Deutschland (ca. 170 Stück) und Schweden wurden insgesamt ca. 250 Stück hergestellt. Im Simulator lässt sich die Haube mit Servo 26 öffnen (Schwenkflügelkanal im easy Setup).

Spannweite / Länge:	8.00 m / 5.80 m
Leergewicht:	380kg.
Reisegeschwindigkeit:	ca. 200km/h

Morane505 (Morane-Saulnier 505)

Der Fieseler Fi 156 ist ein propellergetriebenes Flugzeug, das erstmals 1936 flog. Entwickelt und gebaut wurde es in den Gerhard-Fieseler-Werken in Kassel. Mit diesem Entwurf gewann Fieseler 1935 die Ausschreibung für ein neuartiges Verbindungsflugzeug. 1937 begann die Serienproduktion. Der "Storch", wie er wegen seines hochbeinigen, starren Fahrgestells genannt wurde, wurde im gesamten Zweiten Weltkrieg als Verbindungs-, Beobachtungs- und Sanitätsflugzeug an allen Fronten eingesetzt. Seine großzügig verglaste Kabine erlaubte ausgezeichnete Rundumsicht. Der Fieseler "Storch" ist bekannt durch seine extremen Kurzstart- und Landeeigenschaften. (STOL-Eigenschaften). Die Mindestfluggeschwindigkeit lag unter 50 km/h; zum Starten reichten bei Gegenwind 50 Meter aus und zum Landen 20 Meter. Aufgrund des hochbeinigen Fahrwerks konnte der Storch auf fast jedem Gelände landen. Nach dem Krieg baute "Morane" in Frankreich weitere 925 Fi 156 als MS 500 und MS 505 "Criquet".

Spannweite/Länge/Höhe:	14.27 m / 9.9 m / 3 m
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Mindestgeschwindigkeit:	45 km/h
Dienstgipfelhöhe:	4600 m
Gewicht:	930 - 1320 kg

Im Simulator ist die Morane 505 im Maßstab 1:2 modelliert. Sie besitzt auch im AeroFly hervorragende Langsamflugeigenschaften und kann praktisch überall gelandet und gestartet werden.

NH-90 (Nato Mehrzweckhubschrauber)

Der NH90 ist ein europäischer militärischer Mehrzweck-Hubschrauber. Er soll das Rückgrat der NATO Hubschrauberflotte werden. Konkurrenzmodell ist der etwas ältere Sikorsky UH-60. Erstmals bei einem europäischen Helikopter werden praktisch sämtliche Systeme an Bord digital gesteuert und überwacht. Die Knüppelbewegungen des Piloten werden über ein vierfach redundantes Fly-by-Wire-System mit Flugkontrollcomputer übertragen. Auch eine vollständig rechnergestützte Steuerung des Hubschraubers ohne manuelles Eingreifen des Piloten während des Marsch- oder Schwebefluges ist auf diese Weise möglich.

Rotordurchmesser:	16 m
Gewicht:	6357 kg
Reisegipfelhöhe:	6000 m
Höchstgeschwindigkeit:	300 km/h
optimale Rotordrehzahl:	ca. 500 u/min

Das Modell im Simulator hat eine Reihe von Zusatzfunktionen. Die Tür lässt sich mit Kanal 26 (Schwenkflügelkanal im easy Setup) steuern, der Seilhacken mit Servo 25 () und die Heckklappe mit Servo 12 ().

Piper J-3

Die amerikanische Piper J-3 gehört zu der Flugzeugfamilie Piper Cub und damit zu den klassischen Schul- und Sportflugzeugen. Von 1931 bis 1990 entstanden ca. 40000 Exemplare, die über Jahrzehnte die allgemeine Luftfahrt prägten. Die Entwicklung des Flugzeugs begann 1931 bei der Taylor Aircraft Company, die Piper 1937 übernahm. Im 2. Weltkrieg wurde die Piper als Aufklärungs- und Verbindungsflugzeug für die amerikanischen Streitkräfte verwendet.

Spannweite/Länge/Höhe:	10.73m / 6.78 m / 2.03 m
Gewicht:	330 – 550 kg
Höchstgeschwindigkeit:	140 km/h
Antrieb:	Continental A 65-8, mit 48 kW

Reiher (DFS Reiher)

1937 war der Reiher das fortschrittlichste und unbestritten schönste Segelflugzeug. Sein Konstrukteur Hans Jacobs zeigte mit dem Reiher, dass auch ohne Verwendung größerer Spannweiten bei guter Formgebung eine Leistungssteigerung möglich ist. Für den Flügel wählte man das damals modernste Profil, das Göttingen 549, ab 60% der Halbspannweite ging es in das Gö 676 über.

Spannweite / Länge:	19 m / 7.3 m
Gewicht:	315 kg
Höchstgeschwindigkeit:	200 km/h
Mindestgeschwindigkeit:	60 km/h
Gleitzahl:	33

Robinson R 22

Die Robinson R.22 ist ein Hubschrauber der US-amerikanischen Firma Robinson Helicopter. Die Konzeption sah einen einfachen, leichten und kostengünstigen Hubschrauber für Schulungs- und Überwachungszwecke sowie die private Nutzung vor.

Rotordurchmesser:	7.68 m
Länge / Höhe:	8.75 m / 2.70 m
Gewicht:	417 bis 620 kg
Höchstgeschwindigkeit:	189 km/h
Triebwerk:	Lycoming O-360 oder O320, 160 PS O320, 145 PS O360
Dienstgipfelhöhe:	4200 m
Max. Schwebeflughöhe:	2800 m

Im Simulatormodell lässt sich die Tür mit Servo 26 (Schwenkflügelkanal im easy Setup) Steuern. Die optimale Rotordrehzahl liegt bei ca. 530 u/min.

Salto

Die auf der Glasflügel Standard Libelle basierende Konstruktion des Salto entstand Anfang der siebziger Jahre. Gegenüber der Standard Libelle ist der Salto mit verkürzten Tragflächen und einem V-Leitwerk ausgestattet. Die Tragflächen sind mit drehbaren Hinterkanten-Luftbremsen ausgerüstet. Das Segelflugzeug ist voll kunstflugtauglich mit maximalen Lastvielfachen von +7g bzw. -5g.

Hersteller:	Start + Flug GmbH / Ursula Hänle
Spannweite:	13.6 m
max. Startgewicht:	280 kg
Höchstgeschwindigkeit:	280 km/h
beste Gleitzahl:	34

Speed Canard

Der Gyroflug SC01 Speed Canard (von Gyroflug Ingenieurgesellschaft mbH) ist ein zweisitziges deutsches Sportflugzeug aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Es handelt sich um einen Canard (Entenflugzeug). Das Flugzeug wird durch einen Kolbenmotor mit einem Schubpropeller im Heck angetrieben.

Spannweite/Länge/Höhe:	7.7 m / 5.2 m / 1.9 m
Gewicht:	maximal 715 kg
Höchstgeschwindigkeit:	360 km/h
Motorleistung:	118 KW / 160 PS

Spitfire MK9

Die Supermarine Spitfire war ein einsitziger Abfangjäger, der vor allem während des Zweiten Weltkrieges von der Royal Air Force und vielen Alliierten eingesetzt wurde. Die elliptischen Tragflächen geben der Spitfire ihr charakteristisches Aussehen. Der Erstflug fand am 5. März 1936 statt und ab August 1938 war die Spitfire im Dienst. Die gute Wendigkeit, der ursprünglich unter dem Chefkonstrukteur Reginald J. Mitchell und seinen Nachfolgern (er starb 1937) entwickelten Spitfire, machte sie sehr beliebt bei den Piloten. Sie wurde über den ganzen Zweiten Weltkrieg an allen Fronten und in vielen verschiedenen Varianten eingesetzt. Mehr als 20300 Spitfires aller Varianten wurden von Supermarine und anderen Firmen gebaut, von denen einige bis weit in die 1950er Jahre im Dienst blieben.

Spannweite/Länge/Höhe: 11.23 m / 9.12 m / 3.86 m
Gewicht: 2313 - 3078 kg
Antrieb: 1 Rolls-Royce Merlin 45 / Leistung 1470 PS
Höchstgeschwindigkeit: 602 km/h (auf 4000 Metern Höhe)
Dienstgipfelhöhe: 11280 m
Anfluggeschwindigkeit: 130 - 150 km/h

Im Simulatormodell lässt sich die Haube mit Servo 26 (Schwenkflügelkanal im easy Setup) Öffnen und Schließen.

TigerMoth (De Havilland DH.82 Tiger Moth)

Die De Havilland DH.82 Tiger Moth war ein Doppeldecker von 1931. Entworfen von Geoffrey de Havilland wurde er hauptsächlich als Trainingsflugzeug bei der Royal Air Force eingesetzt. Nach Ende der Einsatzzeit um 1950 wurden viele D.H.82 zivil genutzt und eine ganze Reihe davon fliegen heute noch auf Veteranentreffen.

Spannweite/Länge/Höhe: 8.9 m / 7.29 m / 2.68 m
Gewicht: 800 kg
Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h
Antrieb: DeHavilland Gipsy Major 130 PS
Dienstgipfelhöhe: 4100 m