

AeroFly Professionnal Deluxe AddOn 3 (True Scale AddOn)

Bienvenu à l'AddOn 3 (modèles en vraie grandeur) pour le simulateur AeroFly Professionnal Deluxe. Avec ce nouvel AddOn, vous élargissez encore votre choix, avec 18 nouveaux modèles et 5 nouveaux terrains numérisés. Certains de ces modèles possèdent des fonctionnalités bien intéressantes, et sur certains terrains, vous pouvez changer de position en cours de simulation. Dans cet aperçu, nous décrivons brièvement les nouveaux modèles et les nouveaux sites de vol. Pratiquement tous les modèles de cet AddOn sont à l'échelle 1 :1 et possèdent les caractéristiques des appareils vraie grandeur, c'est-à-dire, taille, vitesse, maniabilité et caractéristiques en vol.

Conseils pour l'installation : Cet AddOn localise automatiquement AeroFly Professionnal Deluxe. Avant d'installer l'AddOn 3, assurez-vous la version complète d'AeroFly Professionnal Deluxe, à partir de la version 1.8, soit installée. Sachez qu'à l'installation (uniquement si vous avez une version antérieure à 1.8.0.21) les fichiers de configuration, calibrage et attributions des voies seront effacés et de ce fait il sera donc nécessaire de re-calibrer votre émetteur. Ceci est malheureusement inévitable pour que des versions plus anciennes puissent être remises à jour.

IMPORTANT : Si vous avez téléchargé des modèles et des terrains sur Internet ,qui portent le même nom qu'un des modèles ou sites de l'AddOn, ceux seront écrasés. Il peut également y avoir conflit. Dans ce cas, nous vous conseillons de réinstaller, dans l'ordre chronologique AeroFly Professionnal Deluxe à partir du CD original, puis l'AddOn 1, puis l'AddOn 2 (Starflight), puis l'AddOn 3 et ensuite seulement les modèles ou les sites que vous avez téléchargés sur Internet. Vous éviterez ainsi tous conflits.

Description des terrains

Sur cet AddOn, vous avez 5 nouveaux sites numérisés. Il s'agit d'aérodromes qui existent réellement pour que vous puissiez décoller et atterrir correctement avec les appareils de cet AddOn. Sur les terrains de Hahnweide et Jesenwang, une fonctionnalité particulière, unique, vous pouvez changer de position durant la simulation. Sur le terrain de Jesenwang, vous avez la possibilité de vous rendre dans la tour de contrôle, avec une vue à partir de la tour, ou de vous positionner à coté de la piste. Sur le terrain de Hahnweide, vous avez même le choix entre 3 positions différentes. Pour passer d'une position à l'autre, il suffit d'appuyer, durant la simulation sur les touches de défilement Haut / Bas, ou vous cliquez sur le symbole de l'œil qui s'affiche lorsque vous regardez dans la direction correspondante. Pour que ce symbole incrusté ne vous gêne pas durant le vol, celui s'efface automatiquement au bout de quelques secondes. Pour qu'il réapparaisse, il suffit de bouger la souris. Ci-dessous une description succincte des différents terrains :

Hahnweide

Hahnweide est un petit aérodrome à proximité de Stuttgart en Bade Württemberg. Il y a un longue piste en herbe, et une piste plus courte en dur. Durant la simulation, vous pouvez vous positionner à trois endroits différents. Une position est à coté de la tour de contrôle à partir de laquelle vous voyez tout l'aérodrome, une deuxième à coté de la piste en herbe et une troisième à coté de la piste en dur. La piste en herbe de Hahnweide est suffisamment longue pour que vous puissiez décoller et atterrir avec tous les appareils de cet AddOn, sachez néanmoins qu'avec le Spitfire et le Gee Bee R2, les approches sont un peu plus délicates et il faudra de l'entraînement.

Jesenwang

Ce terrain se situe à coté de Munich, avec une très belle piste en dur qui convient à la plupart des appareils de cet AddOn. Sur Jesenwang, il y a une vue à partir de la tour de contrôle et une position à coté de la piste.

Unterwössen

Unterwössen est en Bavière, au pied des Alpes avec une très belle et longue piste en dur. Du fait que ce terrain est dans une vallée, les approches sont un peu plus délicates, mais avec un peu d'entraînement, vous réussirez à poser ces appareils.

Hammelburg

Hammelburg est à l'extrême Nord Ouest de la Bavière et c'est l'aérodrome le plus ancien de Bavière. Comme on n'a pas la totalité de la piste dans le champ de vision les atterrissages demandent un certain « doigté », notamment avec les modèles Spitfire ou Gee Bee R2.

Eschenlohe

Très bel aérodrome, plus particulièrement pour les planeurs, à proximité du parc naturel de Murnau Moos et des Alpes bavaroises du Nord. La piste étant relativement étroite, les décollages et atterrissages demandent un certain entraînement, notamment avec les gros appareils, mais cela permet d'affiner les approches et les décollages.

Caractéristiques des appareils et description

Antonov An-2

L'AN-2 est le plus grand biplan monomoteur jamais construit capable de décoller et d'atterrir très court. Cet appareil polyvalent a été utilisé à des fins militaires, transports de troupes, parachutistes, pour la surveillance en mer, pour le remorquage de planeurs et pour l'épandage. L'AN-2 a été développé par le constructeur russe Oleg K. Antonov (1906-1984) et le premier vol a eu lieu en 1947. Il a été produit en grande série en URSS, en Pologne et en Chine. 17000 exemplaires ont été construits dont 60 % en Pologne.

Fabricant:	WSK (Wytwornie Sprzetu Komunikacyjnego), Pologne, 1965
Envergure:	18,20 m
Poids max. au décollage:	5500 kg
Vitesse de croisière:	200 km/h
Distance de décollage:	150-180 m
Motorisation:	Moteur en étoile, 9 cylindres Asch-62IR, puissance 735 kW (1000 PS)

Sur le simulateur, L'AN-2 est modélisé à l'échelle 1:1 avec un poids de 4,4 tonnes. Pour l'atterrissage, la vitesse d'approche est de 120 km/h. L'ouverture de la porte est sur le servo 26 (aile à géométrie variable en Easy Setup)

Banjo

Le Banjo est le seul planeur Ultra léger qui a été fabriqué par la société tchèque Pro-Fe. Son envergure est de 13,30 m, et sa voilure est tout en structure bois, le fuselage est en composite. Son faible poids, 105,-kg, permet une charge de 100 kg. Grâce à son faible coût, le Banjo permet d'entrer dans le monde des planeurs ultra-légers.

Fabricant:	Pro-Fe, Tchèque
Envergure:	13,30 m
Poids max. au décollage:	220 kg
Vitesse max:	140 km/h
Finesse:	28

Baron 58

Le Baron, bimoteur de la société Beech Aircraft Corporation est un avion d'affaires rapide pour 5 passagers plus le pilote. Ce modèle de 1961 est une évolution de l'appareil Beechcraft Bonanza et est toujours commercialisé par la société Raytheon qui appartient à Beechcraft. Il existe deux versions de cet appareil : le Baron 55 (fuselage court) et le Baron 58 avec un fuselage rallongé.

Envergure / Longueur / Hauteur:	11,5 m / 8,5 m / 2,9 m
Poids:	1468 – 2313 kg
Vitesse Max.:	370 km/h
Altitude:	6305 m
Vitesse à l'atterrissage:	130 km/h
Montée:	6516 m/min

Bf 109 G-10 „Schwarze 2“

Le Messerschmidt Bf 109 est un avion de chasse monoplace des années 1930 et 1940. Le modèle G10 qui date de 1943 est nettement plus performant que le modèle Bf 109 d'origine. Le Bf-109 G10 est équipé d'un moteur DB 605 de 1085 kW (1475 PS) et c'est un des modèles de Bf 109 le plus rapide jamais construit.

Envergure / Longueur / Hauteur:	9,97 m / 8,95 m / 2,6 m
Poids:	1970– 3200 kg
Vitesse Max.:	640 km/h à 6300 m
Altitude max:	12500 m

Cap 10 (Mudry Cap 10)

Le Mudry CAP 10 d'Auguste Mudry (CAP signifie, Coopérative Aéronautique de la Région Parisienne, plusieurs constructeurs se sont regroupés en grande région parisienne) est un appareil de voltige et d'entraînement. L'Armée de l'Air française exploite 50 appareils de type CAP 10B pour l'entraînement à la voltige de ses pilotes. Le CAP 10 Mudry a fait son premier vol en Août 1968. Cet appareil, tout bois, est dérivé du biplace Fiel Emeraude. En septembre 1970 le développement du Cap 10 fut terminé et la production en série a été lancée sous la dénomination CAP 10B. Le succès de cet appareil a tout de suite été fulgurant. Les Armées de l'Air française et étrangères se sont intéressées à ce modèle de voltige capable d'évoluer sous des facteurs de charge de + 6 et - 4,5 g.

Envergure / Longueur:	8,06 m / 7,16 m
Poids:	550– 760 kg
Altitude max:	5000 m
Vitesse:	270 km/h
Vitesse d'approche:	120 km/h
Motorisation:	Avco Lycoming AE10-360-B2F / 135 kW
L'ouverture de la verrière est sur le serv 26 (ailes à géométrie variable en mode Easy)	

DG – 100

Le DG-100 est le premier planeur de ce type réalisé par Glaser Dirks en 1973 (aujourd'hui : DG Flugzeugbau GmbH). Le DG-100 est entièrement en fibre avec un stabilisateur monobloc. De plus, le DG-100 a une verrière en deux parties, verrière qui n'a été reprise sur aucun autre planeur DG.

Envergure / Longueur:	15 m / 7 m
Poids:	230 – 418 kg
Surface alaire:	11,00 m ²
Allongement:	20,50
Vitesse max.:	260 km/h
Charge alaire:	28 – 38 kg/m ²
Finesse:	39

Dromader (PZL-Mielec M18 Dromader)

Le M18 est une véritable « bête de somme », notamment pour le remorquage. Le PZL M-18 a été développé et construit par PZL-Mielec en collaboration avec une société aéronautique américaine. Dans premier temps, cet appareil a été utilisé pour des travaux agricoles et était propulsé par un puissant moteur polonais. Ce moteur était tellement puissant qu'il aurait pu « emmener » un avion avec 40% de poids en plus. On a donc décidé en 1974 d'en faire une version plus puissante. Le premier prototype vola en Août 1976. La production en série du M-18 Dromader a été lancée en 1978. Une autre version de bombardier d'eau a été réalisée en 1978. Le Dromader a été le plus gros succès commercial de la Société Mielec. Plus de 700 appareils ont été livrés dans le monde entier (Etats-Unis (192), Allemagne (58), Cuba (46), Hongrie (45), Ex-Tchécoslovaquie (39), Nicaragua (37). Dans la simulation, le M18 Dromader est modélisé à l'échelle 1:2, avec une envergure de 7,46 m et un poids de 1030 kg. La portière s'ouvre avec le servo 26 (ailes à géométrie variable en mode Easy)

Envergure / Longueur / Hauteur:	17,70 m / 9,47 m / 3,70 m
Poids:	2710– 5300 kg
Vitesse Max.:	256 km/h
Vitesse de décrochage:	109 km/h
Taux de montée:	6,9 m/sec.
Altitude:	6500 m

Gee Bee R2

Le modèle Gee Bee R a été spécialement conçu pour les courses au pylône et construit à partir de 1932 par Granville Brothers Aircraft. Gee Bee correspond aux initiales de Granville Brothers. 22 appareils seulement ont été construits, car la société a été liquidée en 1933. Le Gee Bee aurait complètement disparu si Delmar Benjamin n'avait pas réalisé une réplique de cette machine en 1989. Au bout de plus de 6000 heures de travail la réplique fut terminée le 23.12.1991

Envergure:	7,67 m
Poids:	912 kg
Vitesse max.:	365 km/h
Vitesse d'approche:	170 km/h

Junior (Bölkow Junior Bo 208)

Le MBB Bo 208 « Junior » est un biplace léger, capable de passer la voltige, avec un moteur Boxer 4 cylindres, Rolls-Royce RR 0-200-A (100 PS). Le Bölkow Junior est une fabrication sous licence du MFI-9 de Malmö-Flyindustri (Suède), modèle BA-7 que son constructeur Björn Andreasson a présenté en 1958 au Salon EAA Convention avec une motorisation de 75 PS. Le premier vol du MBB Junior a eu lieu en 1962. 250 appareils ont été construits dont 170 en Allemagne et 80 en Suède. Dans la simulation, la verrière s'ouvre avec le servo 26 (ailes à géométrie variable en mode Easy)

Envergure / Longueur:	8,00 m / 5,80 m
Poids à vide:	380 kg
Vitesse de croisière:	200 km/h

Morane 505 (Morane-Saulnier 505)

Le Fieseler Fi 156 a fait son premier vol en 1936. Il a été développé et construits par les Ateliers Gerhard-Fieseler de Kassel. La production en série a été lancée en 1937. et a été utilisé durant la seconde guerre mondiale comme avion de reconnaissance et de ravitaillement. Le Fieseler est reconnu pour ses atterrissages et décollages courts (caractéristiques STOL). Sa vitesse mini est inférieure à 50 km/h, décollage en 50 mètres, distance d'atterrissage 20 mètres. Grâce à son large empatement et train très haut, il peut atterrir sur tout type de terrain. Après la guerre, « Morane » construisit en France encore 925 Fi 156 sous la dénomination MS 500 et MS 505 « Criquet ».

Envergure / Longueur / Hauteur:	14,27 m / 9,9 m / 3 m
Vitesse max.:	175 km/h
Vitesse de décrochage:	45 km/h
Altitude:	4600 m
Poids:	930 - 1320 kg

NH – 90 (Hélicoptère polyvalent de l'OTAN)

Le NH – 90 est un hélicoptère militaire européen polyvalent. Il est amené à être la pièce maîtresse de la flotte des hélicoptères de l'OTAN. L'appareil concurrent est le Sikorsky UH-60, un peu plus ancien. Pour la première fois sur un hélicoptère européen les instruments de bord sont digitalisés. Le pilotage est assisté par des ordinateurs de bord et l'appareil est capable de voler en translation ou maintenir le vol stationnaire sans intervention manuelle du pilote.

Diamètre rotor:	16 m
Poids:	6357 kg
Altitude max.:	6000 m
Vitesse max.:	300 km/h
Vitesse de rotation rotor:	500 tours/min.

Dans le simulateur, cet appareil a de nombreuses fonctions supplémentaires. La porte s'ouvre avec la voie 26 (ailes à géométrie variable en mode Easy), commande du treuil sur servo 25 et de la trappe arrière sur servo 12.

Piper J-3

Le Piper J-3 américain appartient à la famille des Piper Cub, avion école classique et avion de tourisme. De 1931 à 1990 plus de 40 000 exemplaires ont été construits. Le développement de cet appareil débuta en 1931 au sein de la société Taylor Aircraft Company, qui a été reprise par Piper en 1937. Durant la deuxième guerre mondiale, le Piper a été utilisé comme avion de reconnaissance par les forces américaines.

Envergure / Longueur / Hauteur:	10,73 m / 6,78 m / 2,03 m
Poids:	330 – 550 kg
Vitesse max.:	140 km/h
Motorisation:	Continental A 65-8, 48 kW

Reiher (DFS Reiher)

En 1937, le Reiher était le plus beau planeur sur le marché. Son constructeur, Hans Jacobs, démontra avec le Reiher qu'il n'était pas nécessaire d'avoir de « grandes plumes » pour obtenir de bonnes performances, mais qu'un profil bien adapté permettait d'augmenter encore ces performances. Pour la voilure, on avait choisi un profil moderne, le Göttingen 549 et à 60% de la demi aile on passe alors au Göttingen 676.

Envergure / Longueur:	19 m / 7,3 m
Poids:	315 kg
Vitesse max.:	200 km/h
Vitesse de décrochage:	60 km/h
Finesse:	33

Robinson R22

Le Robinson R22 est un hélicoptère de la société américaine Robinson Hélicopter. Il s'agissait de concevoir un petit hélicoptère léger, bon marché pour l'écolage et la surveillance et pour un usage privé.

Diamètre rotor:	7,68 m
Longueur / Hauteur:	8,75 m / 2,70 m
Poids:	417 à 620 kg
Vitesse max.:	189 km/h
Motorisation:	Lycoming 0-360 ou 0320, 160 PS 0320, 145 PS 0360
Altitude max.:	4200 m
Altitude en stationnaire max.:	2800 m

Dans la simulation la commande d'ouverture de la porte est sur le servo 26 (ailes à géométrie variable en mode Easy). Le nombre de tours rotor max est de 530 tours/min.

Salto

La conception, basée sur l'aile tout composite du Libelle vit le jour début des années 1970. Contrairement au modèle Standard Libelle, le Salto a une envergure plus petite et un empennage en V. L'aile est équipée de volets d'aérofreins. Ce planeur est capable de passer toute la voltige sous des facteurs de charge de + 7g, -5g.

Constructeur:	Start+Flug GmbH / Ursula Hänle
Envergure:	13,6 m
Poids max au décollage:	280 kg
Vitesse max.:	280 km/h
Finesse:	34

Speed Canard

Le Gyroflug SC 01 Speed Canard (de la société Gyroflug Ingenieuresellschaft mbH) est un biplace de tourisme tout composite. Il s'agit d'un avion de type Canard. La propulsion est assurée par un moteur à pistons et une hélice propulsive.

Envergure / Longueur / Hauteur:	7,7 m / 5,2 m / 1,9 m
Poids:	715 kg
Vitesse max.:	360 km/h
Puissance moteur:	118 kW / 160 PS

Spitfire MK9

Le Supermarine Spitfire est un avion de chasse monoplace utilisé durant la deuxième guerre mondiale par Royal Air Force et les Forces Alliées. Les ailes elliptiques de cet appareil sont caractéristiques. Le premier vol a eu lieu le 5 mars 1936, et dès Août 1938 le Spitfire était opérationnel. Sa grande maniabilité, due en grande partie à son chef constructeur Reginald J. Mitchell (décédé en 1937) et à ses successeurs en fit l'appareil préféré des pilotes. Cet appareil a été engagé sur tous les fronts et dans toutes les versions durant toute la durée de la seconde guerre mondiale. Plus de 20300 Spitfire, dans les différentes versions ont été construits par Supermarine et d'autres sociétés, dont bon nombre ont volé bien au-delà des années 1950.

Envergure / Longueur / Hauteur:	11,23 m / 9,12 m / 3,86 m
Poids:	2313– 3078 kg
Motorisation:	Rolls-Royce Merlin 45 / 1470 PS
Vitesse max. à 4000 m d'altitude):	602 km/h
Altitude max.:	11280 m
Vitesse de décrochage:	130 – 150 km/h

Dans la simulation la commande d'ouverture de la verrière est sur le servo 26 (ailes à géométrie variable en mode Easy), ouverture et fermeture.

Tiger Moth (De Havilland DH. 82 Tiger Moth)

Le De Havilland DH 82 Tiger Moth est un biplan de 1931. Conçu par Geoffroy De Havilland, il a essentiellement été utilisé comme avion d'entraînement par la Royal Air Force. Vers la fin des années 1950, le DH 82 a été utilisé à des fins civiles, et beaucoup d'entre eux volent encore aujourd'hui.

Envergure / Longueur / Hauteur:	8,90 m / 7,29 m / 2,68 m
Poids:	800 kg
Vitesse max.:	175 km/h
Motorisation:	De Havilland Gipsy Major 130 PS
Altitude max.:	4100 m