



In den 60er Jahren wurde die Jet-Luftfahrt von mehrheitlich amerikanischen Firmen wie Boeing und Douglas dominiert. In Europa konkurrieren die Engländer und Franzosen miteinander, arbeiteten dann jedoch an der Concorde zusammen. Ein europäisches Gegengewicht gab es in diesem Sinne nicht, obwohl mit der Sud Aviation Caravelle sowie den britischen Trident und VC10 Flugzeugen durchaus eine gute und teilweise bessere Technik vorhanden war wie bei den amerikanischen Vorreitern. So waren sowohl die britische Trident als auch die Caravelle mit Autolandsystemen ausgerüstet, was zu diesem Zeitpunkt noch kein Amerikaner vorzuweisen hatte.

Der Originalbus aus Belgien

Sim Check A300 B4



1966 schrieb American Airlines einen Wettbewerb für einen Kurz- bis Mittelstreckenjet für 250 bis 300 Passagiere aus, der mit zwei Motoren auch von schwierigen, da hochgelegenen Plätzen wie Denver operieren konnte. 1967 schlossen sich zu diesem Zweck die Regierungen von Deutschland, Großbritannien und Frankreich zusammen, um eine solche Maschine zu entwickeln. Die involvierten Firmen waren das „Who is who“ der Europäischen Luftfahrtindustrie. Sud Aviation von Frankreich, Hawker Siddeley in England und Deutsche Airbus GmbH sowie Fokker. Die Englische Regierung zog sich nach einem Streit zurück, Hawker Siddeley hingegen blieb an Bord, da sich die Franzosen und Deutschen zu diesem Zeitpunkt nicht mit dem Flügeldesign abgeben wollten und konnten.

Diese Entwicklung blieb nicht ohne Folgen. Aerospatiale, aus Sud Aviation hervorgegangen, übernahm die Führung in dem Projekt, während Deutschland, Großbritannien und Spanien die weiteren Teile herstellten. Toulouse wurde zum Sitz von Airbus. Auch in der Technik zeigt sich die Dominanz von Aerospatiale. Wer die Hydrauliksysteme der Caravelle kannte, fand ähnliche Designs sowohl bei Airbus als auch in der Concorde. Auch die frappante Ähnlichkeit zwischen der französischen Dassault Mercure und der A320 dürfte kaum ein Zufall sein.

Der A300 nahm schließlich Gestalt an und flog zum ersten Mal 1972. Die ersten Exemplare kamen 1974 in den Verkehr. Der Enthusiasmus der Airlines blieb zunächst aus, wie Concorde wurde sie praktisch nur von den Herstellerstaaten übernommen. Das Marketing von Airbus Chef Bernard Lathière führte aber zum Erfolg. Als die Airlines realisierten, wie viel ökonomischer und günstiger der A300 gleiche Aufgaben übernehmen konnte wie die Kurzstreckenversionen der

DC10 und Tristar, kam das Geschäft ins Rollen. Bis 1979 wurden über 250 Stück verkauft, darunter an Eastern und Pan Am sowie diverse asiatische Gesellschaften. 1979 entstand auch die Weiterentwicklung der A300, die A310, welche zwar kleiner aber dafür technisch weiter fortgeschritten war und beispielsweise keinen Flight Engineer mehr brauchte. Mittelfristig übernahm Airbus das Cockpit und den Tail der A310 für den A300, der nun als -600er Variante geführt wurde. Total wurden über 800 A300 verkauft. Mit dem 1984 erschienenen A320 wurde Airbus zu einer führenden Firma im Markt. Heute ist sie eine der beiden „Großen“ neben Boeing. Die A300 wurde zur A330 und A340 weiterentwickelt, welche wiederum die Cockpit Technologie der A320 teilen.

Während die A320-40 in der Flugsimulation eine bekannte, wenn auch ideologisch umstrittene Repräsentation haben, die A310 eine hervorragende Freeware besaß, wurde die A300 nie wirklich gefördert. Nach der Freeware von Benoit Gaurant war da

nichts mehr. Dies hat ein Newcomer aus Belgien nun gründlich geändert. SimCheck heißt das neue Label der Firma BCM byba aus Aalter. Hinter dem Projekt stehen Leute wie Björn Comhaire als Gauge-, Modell- und Systemprogrammierer sowie Leiter, Oliver Braun (von Next Level Software) für das 3D Modell und Raymund Rotmans als 2D Designer. Die Sounds kommen von Turbine Sound Systems.

Wir hatten die Möglichkeit, eine fortgeschrittene Betaversion zu testen. Mir selber ist die A300 nur von weitem bekannt, daher musste ich mich auch zuerst mal etwas einlesen. Die Beta kam bereits mit einem funktionstüchtigen Installer und weit fortgeschrittenen Handbüchern. Von diesen gibt es eine ganze Menge, insgesamt acht verschiedene PDF's machen so um die 400 Seiten Manual aus. Diese sind jedoch gut gegliedert und bestehen unter anderem aus einem Tutorial Flug sowie einem Quick Start Guide. Ebenfalls mitgeliefert wird ein Konfigurations-tool sowie ein Textureinbautool und ein Flugplankonverter, da der Air-

bus nur echte FSX Dateien lesen kann. Die Handbücher sind ausführlich und gut gemacht. Sie sind kein Overkill, der zuerst mal den Drucker leer saugt, sondern entsprechend der Komplexität des Flugzeuges sinnvoll gestaltet. Der Quick Start Guide und der Tutorial Flug haben zum Ziel, dass man als Neuling schnell und unkompliziert in die Luft kommt. Das ist sinnvoll und praktisch. Daneben sind Checklisten sowie Systembeschreibungen sowie eine Simulationsbeschreibung vorhanden, anhand derer man sich in die Tiefen dieses Flugzeuges einarbeiten kann.

Grafisch gesehen lässt die A300 kaum Wünsche offen. Die Texturen sind echte FSX Texturen und sehen hervorragend aus. Diverse Bemalungen sind verfügbar, wie viele im Produkt enthalten sein werden ist noch unklar, die weiteren werden jedoch als Freeware zur Verfügung gestellt werden. Enthalten sind sowohl die Passagierversionen als auch die Frachtversion, welche mit unterschiedlichen Animationen ausgestattet sind. So haben beispielsweise die Frachter eine Hühnerleiter und bewegliche Highloader mit Frachtcontainern drauf. Ebenso andere Bodenfahrzeuge sind sichtbar. Ruft man den Fuel Truck, so kommt dieser angefahren und das Fuel Menu öffnet

sich. Man gibt ein, was getankt werden soll und nur dann macht der Tankwagen etwas, sonst fährt er wieder weg.

Auch die Cockpits sind schön gemacht. Es ist erwähnenswert, dass die A300 in 2D standardmäßig mit einem Widescreen Cockpit ausgerüstet ist. Das heißt, wer keinen Widescreen Monitor hat, muss entweder eine andere Panel.cfg aktivieren oder die Gauges sehen etwas eiförmig aus. Im 3D Cockpit stellt sich dieses Problem nicht. Dieses ist vollständig bedienbar, praktisch alle Bedienelemente funktionieren und sehen auch gut aus. Der Yoke lässt sich im 3D Cockpit zuschalten und ausblenden. Das würde man sich in anderen Cockpits auch wünschen. Ein interessantes Feature ist, dass die Fenster und Instrumentengläser ebenfalls ausgeblendet werden können, falls die Instru-

mente dadurch besser ablesbar sind. Das kann bei bestimmter Beleuchtung nützlich sein. Grafisch kann das 3D Panel mit den meisten Konkurrenten mithalten, nicht mit allen allerdings.

Die verschiedenen Ansichten im 3D Cockpit sind gut gewählt und machen das ganze Cockpit problemlos bedienbar. Auch mit Track IR geht das Cockpit völlig problemlos.

Das 2D Panel ist gut organisiert und die Clickspots für die diversen Unterfenster sind ohne Probleme erreichbar. Das Cockpit ist vollständig nachgebildet, das heißt, alle drei Stationen sind komplett vorhanden. Entsprechend viele Unterfenster werden benötigt. Durch die intelligente Aufteilung der Fenster ist es jedoch gut möglich, relativ schnell auf das benötigte Fenster zuzugreifen.





Bemerkenswert ist, dass das Copilotenpanel total unabhängig vom Captains Panel arbeitet. Alle Systeme sind nach Seite getrennt und separat bedienbar. Das ist bei weitem nicht selbstverständlich und zeigt, wie weit SimCheck hier geht.

Die Systemtiefe ist nach meiner Analyse recht weit fortgeschritten, ohne zu übertreiben. Alle Schalter und Kontrollgeräte tun das, was sie sollen und sind funktionstüchtig. Es gibt ein paar sehr kleine Einschränkungen vor allem im INS, welche aber aus meiner Sicht die Simulation nicht einschränken. Speziell das INS ist ein Kerngerät des Flugzeugs, es basiert auf dem CIVA INS und ist doppelt vorhanden. Beide Units arbeiten separat, wie in echt. Als Erleichterung gedacht ist die Möglichkeit, FSX Flugpläne direkt in das INS hinein zu laden. Wer aber „echt“ simulieren will, der lässt das schön, und programmiert jeden Wegpunkt von Hand. Das INS kann maximal 9 Wegpunkte, damit ist für einen längeren Flug recht viel Arbeit nötig.

Die Cockpitatmosphäre per se ist hervorragend. Mir gefallen das Design und die Soundkulisse, die mit viel Sorgfalt aufgenommen und verarbeitet wurde. Man kann sich problemlos durch die Checklisten arbeiten und hat damit sehr wenig Probleme mit dem Flieger, da eben alles funktioniert. Die Beta, die ich in Händen hatte, ist bereits sehr weit fortgeschritten, es dürfte bis zum Release nur noch einige punktuelle Änderungen brauchen. Der Sound von Turbine Jet Studios ist vom Feinsten, sowohl außen wie

auch innen. Speziell im Inneren des Cockpits lässt sich dadurch eine fast perfekte Atmosphäre erzeugen. Es gibt spezielle Sounds für die Spoiler, die ein Rumpeln durch den Flieger gehen lassen und viele mehr, alles in allem eine der besten Geräuschkulissen, die ich bisher in einem Addon Flieger gehört habe.

Ein Testflug zwischen Zürich und Salzburg, nicht gerade eine Langstrecke, bestätigen den guten Eindruck. Mit Hilfe der Checklisten kann man problemlos die Arbeitslast bewältigen, auch allein im 3-Mann-Flieger. Die Maschine ist sehr angenehm zu rollen, die Bremsen sind angepasst. Der Start ist entsprechend dem Gewicht recht rasant, auch nach dem Abheben fliegt die A300 sehr schön. Die Maschine ist von Hand ausgesprochen angenehm zu kontrollieren. Schaltet man den Flight Director dazu, kann man diesem problemlos folgen. Der Autopilot ist gewöhnungsbedürftig, entspricht aber, soweit ich das überprüfen konnte, sehr genau dem Original. Alle Modi sind wählbar und vorhanden. Ich überprüfe auch ein Autoland, es geht problemlos.

Schaut man dem Flieger im Repeatermodus von außen zu, so sieht er im Landeanflug sehr genau wie die echte A300 aus. Fluglage und das generelle Bild des Landeanflugs sind sehr genau, wie ich es von diversen A300 her kenne. Dies zeigt auch, dass die Performance dieses Flugzeuges sehr gut gelungen ist.

Mein Fazit ist ausgezeichnet. Mir gefällt die A300 sehr gut, ich denke, die Firma SimCheck hat hier einen prima Erstling abgeliefert. Man kann gespannt sein, wohin die Reise dieses Labels geht. Schön wäre natürlich bei Gelegenheit eine A310 oder die A300-600. Dieses Produkt ist jedenfalls ein ausgesprochen gelungener Start und eine würdige Repräsentation eines Fliegers, auf den wir viel zu lange haben warten müssen.

Urs Wildermuth



Sim Check A300 B4

Entwickler: Sim Check
Vertrieb: Aerosoft
Kompatibilität: FSX
Web: <http://simchecksoftware.com>
Preis: 39,95 Euro

Pro & Contra:

- + Sehr guter Gesamteindruck
- + Gute Grafik und Systemtiefe
- + Hervorragende Sounds
- + Gute Dokumentation
- + Frameratefreundlich
- Panel Status wird nicht gespeichert, bei Reset fängt man von vorne an.



9/10

Bewertungen:

3D Modell:	★★★★★★★★★★	10/10
Texturen:	★★★★★★★★★★	9/10
Flugmodell:	★★★★★★★★★★	9/10
Sounds:	★★★★★★★★★★	10/10
Animationen:	★★★★★★★★★★	10/10
2D Cockpit:	★★★★★★★★★★	9/10
3D Cockpit:	★★★★★★★★★★	9/10
Systemtiefe:	★★★★★★★★★★	9/10