

## In Szene gesetzt Kleinflugplätze Schweiz Teil 3 X

## Quirilig Lama von FS\_Heli für FS X Sensationell Grafikkarte für 60 Euro

• Exklusiv: Interviews mit Szenekennern zur Schließung des ACES Studios



Manhattan X von Aerosoft:  
 Impressionen einer Weltstadt



Scharfmacher von Vertical Reality:  
 F/A F-18E "Superbug"



4 197048 505003



## 737-Cockpit + 707-Rumpf = Flugsimulator Berlin

Vor einiger Zeit berichtete das FS MAGAZIN über einen 737NG-Simulator am Rande von Berlin. Nun ist die Reihe an einem weiteren stationären Fluggerät, welches im Stadtteil Wedding unweit vom Berliner Flughafen Tegel zu finden ist.

Air-Berlin-Flug AB6190, Airport Tegel, 13:05 Uhr, es nieselt, aber die Frisur sitzt. Henning Wulff, neben Maximilian Zellner Gesellschafter der Flugsimulator Berlin GbR [www.flugsimulator-berlin.de](http://www.flugsimulator-berlin.de), holt mich vom Flughafen ab.

Kurze Zeit später betreten wir das Ladenlokal gegenüber der Fachhochschule im Berliner Stadtteil Wedding. Perfekt gelegen zwischen den Zugängen der Haltestelle "Amrumer Straße" der U-Bahn-Linie 9 und mit einem Parkhaus in unmittelbarer Nähe.



Henning Wulff und Pilot Maik Schindler.

### Déjà-vu-Erlebnis

Manchem mag der Simulator, der in einem abgedunkelten Raum neben den stilechten möblierten Empfangs- und Briefingraum steht, bekannt vorkommen. Es handelt sich um das Gerät, welches bis Mitte 2008 von Tobias auf der Springe als "Mobile Flight" am Bremer Flughafen betrieben wurde. Tobias musste das Geschäft aufgrund Zeitmangels jedoch aufgeben.

Das Besondere an dem Simulator ist seine Rumpfhülle, die Shell, die von einer Boeing 707 stammt, die im belgischen Oostende verunfallte und als Totalschaden abgewrackt wurde.

### Übernahme

Wulff und Zellner hatten 2008 die Idee, einen eigenen Cockpitsimulator zu betreiben und schauten sich das Gerät zusammen mit dem Berufspiloten Maik Schindler an seinem alten Standort an. Schon beim zweiten Besuch begannen die Verhandlungen.

Nachdem sich die Parteien handelseinig geworden waren, erfolgte der Umzug, der mit einem stolzen fünfstelligen Eurobetrag zu Buche schlug, innerhalb von nur anderthalb Tagen. Meisterlich und reibungslos organisiert vom logistisch erfahrenen Vorbesitzer.

### Eröffnung

Nach einiger Zeit der Vorbereitungen für das stilvolle Ladengeschäft und Anpas-

sungen des Cockpits an eine geänderte Netzwerktechnik, konnte das Unternehmen am 01. September 2008 starten.

### Betrieb

Sieben leistungsstarke, per Netzwerk verbundene Computer, auf die Projekt Magenta [www.schiratti.com](http://www.schiratti.com), der FS 2004 mit der 737-700 von PMDG [www.precisionmanuals.com](http://www.precisionmanuals.com) und einige bekannte Szenarien wie die German Airports [www.germanairports.net](http://www.germanairports.net) aufgespielt wurden. In Planung befindet sich die Installation von Ultimate Terrain Europe [www.flight1.com](http://www.flight1.com), Austria Professional X <http://flugwerk.at> und Switzerland Professional X [www.flylogicsoftware.com](http://www.flylogicsoftware.com) - und zwei Beamer sorgen außerhalb der Shell dafür, dass der Simulator vor allem zügig läuft.

Momentan wird überlegt, die jetzigen Geräte, welche ein vier Meter breites Bild projizieren, durch einen einzigen HDTV-fähigen Bildwerfer zu ersetzen. Die Anregung seitens des FS MAGAZINS, von der flachen auf eine "gebogene" Sichtlösung der besseren optisch-räumlichen Wirkung wegen umzusteigen, wurde interessiert aufgenommen.

Im Cockpit findet sich Hardware von CP-Flight [www.cpflight.com](http://www.cpflight.com) und Engravity [www.flyengravity.com](http://www.flyengravity.com). Hinzu kommt eine Instruktorstation aus der Project-Magenta-Suite, die mit einem Touch-Screen ausgestattet wurde.

Mit letzterer lässt sich für den stets anwesenden freundlichen, auskunfts- und hilfsbereiten sowie kompetenten Pilo-





Eine Detailaufnahme des Throttles, die Shell mit Computern sowie Kabeln und ganz rechts das Panel mit Central Display Unit (CDU).

ten mit wenigen Klicks per Einspielung schlechten Wetters und den Ausfall von Systemen und Geräten das Adrenalinvolumen und die Schweißproduktion der Piloten steigern.

### Zielgruppen

Alle an der Luftfahrt interessierte Menschen können - und sollen - den Simulator als privates sowie Firmenevent buchen. Die fachliche Betreuung während der Flugstunden stellt den Erfolg auch für "fliegerische Laien" sicher. Um das Einsatzspektrum zu erweitern, werden seit kurzen Flugangstseminare angeboten - siehe Kurzmeldung auf Seite 7. Bisher waren nur wenige PC-Piloten zu Gast - was sich nach der Lektüre dieser Reportage zweifellos ändern wird...

### Flugstunde

Ich betrete den abgedunkelten Simulorraum, in dem die Shell geschickt ausgeleuchtet den Raum dominiert. Nach einigen Fotos und einer ersten Einweisung durch Maik Schindler, der 200 Flugstunden auf dem Beechjet 400 XP und weitere 2.000 Stunden als Segel- und PPL-Pilot auf dem "Buckel" hat, finde ich mich "vorne links" wieder und starte zunächst in Luxemburg. Sofort beindrucken die originale Steuersäule und das originale Pedal gemeinsam mit den Kräften, die darauf anzuwenden sind, um einen messbaren Steuerungserfolg erzielen zu können.

Schnell wird klar, dass ein reales Yoke nicht mit dem gewohnten heimischen Joystick zu vergleichen ist, denn genau-

so schnell kommen die Arme an die Grenzen ihrer physiologisch möglichen Auslenkung. In der Tat musste der schwere "Knüppel" häufig weit ausgeleitet werden, um unerwünschte Höhenveränderungen abzuregeln. Völlig real, wie Maik angesichts meiner "sitzenen Tätigkeit" bemerkt. Übrigens habe ich keine "Motion" vermisst - zu beschäftigt war ich damit, das Flugzeug an sich zu "fliegen".

Dem bis auf die Trimmräder, die aus Sicherheitsgründen fixiert wurden, voll animierten, ebenfalls originalen Throttle ist schon nach wenigen Monaten der rege Gebrauch durch ungeübte, dafür aber kräftige Simulatorpiloten anzumerken; etwas leichtgängig wirken die Schubhebel, die bald zum wiederholten Male nachgestellt werden müssen.

Der Weiterflug und der Anflug auf Innsbruck mit "Circling Approach" auf die Runway 08 gelingen. Die 737 zeigt sich dem realen Vorbild entsprechend gutmütig und verzeiht einige Schnitzer, die dem oft hinterher hinkenden Umdenken vom PC-auf oder besser in den Cockpitsimulator zu schulden sind.

### Fazit

Ein Besuch in einem solchen Simulator ist immer ein Highlight in der "Karriere" von PC-


Piloten und eine preiswerte Alternative zur Nutzung eines "Full-Flight-Simulators" dazu. Das gilt auch für den "Flugsimulator Berlin", der mit seiner sympathischen Besetzung, überzeugender, teilweise echter Technik und guter Erreichbarkeit punkten kann.

Das gilt auch für die Preisgestaltung, die angemessen erscheint, zumal sich mehrere Besucher den finanziellen Aufwand teilen können. Und Stunden dort, liebe Angehörige, können selbstverständlich auch verschenkt werden...

Ihr dürft Euch mithin angeregt fühlen, es mir nachzutun und nach Berlin zu fliegen oder zu fahren. Die Stadt, die immer eine Reise wert ist, hat nun eine Attraktion mehr im Portfolio. Ick globe, dit müssta Euch ankieken!

Bert Groner

[redaktion@fsmagazin.de](mailto:redaktion@fsmagazin.de)

Zusammenfassung	
<b>Produkt</b>	737NG-Cockpit-Simulator
<b>Betreiber</b>	Flugsimulator Berlin GbR <a href="http://www.flugsimulator-berlin.de">www.flugsimulator-berlin.de</a> 
<b>Adresse</b>	Flugsimulator Berlin Luxemburger Straße 20 b D-13353 Berlin
<b>Fon</b>	+49 (0)30 45028406
<b>Fax</b>	+49 (0)30 45028407
<b>email</b>	<a href="mailto:info@flugsimulator-berlin.de">info@flugsimulator-berlin.de</a>
<b>Preise</b>	Economy = 60 Minuten Simulator 15 Minuten Briefing 159 Euro Business = 105 Minuten Simulator 60 Minuten Briefing 299 Euro First Class = 180 Minuten Simulator 120 Minuten Briefing 499 Euro