

Add-on für den Microsoft
Flight Simulator X
und Prepar3D V1&V2



aerosoft™

F-14X

HANDBUCH





Copyright: © 2014 / Aerosoft GmbH
Airport Paderborn/Lippstadt
D-33142 Bueren, Germany

Tel: +49 (0) 29 55 / 76 03-10
Fax: +49 (0) 29 55 / 76 03-33

E-Mail: info@aerosoft.de
Internet: www.aerosoft.de
www.aerosoft.com



aerosoft™

Alle Warenzeichen und Markennamen sind Warenzeichen oder eingetragene Warenzeichen ihrer jeweiligen Eigentümer. Alle Urheber- und Leistungsschutzrechte vorbehalten.

F-14 X

Handbuch

Add-on für

Microsoft Flight Simulator X
und Prepar3D V1&V2



Inhalt

Einführung in die F-14.....	5
Credits	9
Die Handbücher	11
Copyrights.....	12
Systemvoraussetzungen	13
Installation	13
Deinstallation.....	14
Kontaktiere den Support	15
VRS TACPACK Integration	15
Checkliste	16
Benutzen der Checkliste	16
Flugzeug Manager.....	17
Digitaler Flugdatenrekorder	19
Benutzen der Schalter und Knöpfe	23
FSX Einstellungen	23
FSX Tweaks.....	25

Einführung in die F-14

Ich erinnere mich, als ich ein kleiner Junge war, sah ich meinen Vater, wie er seine mit Orden und Medaillen übersähte Uniform mit scheinernden, goldenen Flügeln darauf, anzog. Ich war immer sehr stolz auf meinen Vater, wohlwissend, dass ich einmal in seine Fußstapfen treten werde. Mein Vater flog die F9F Panther während den letzten Abschnitten des Korea-Kriegs; anschließend flog er die F7U Cutlass, F11F Tiger, und in der Mitte der 60er fing er eine Liebesbeziehung mit der F-4 Phantom an. Er ertrug zwei Touren in Vietnam, bei denen er 204 Kampfeinsätze flog und zwei „air to air“ Siege errang.

Nach dem College und dem Flugtraining, fand ich mich auf der NAS Fallon wieder, Auge in Auge mit meinem neuen Fahrzeug: der F-14 Tomcat! Ich war erstaunt von ihrer Größe. Es schien, als würde sie Gefühle in mir auslösen, obwohl sie nur statisch auf dem Boden stand. Während ich lernte, wie man diesen wunderschönen Flieger fliegt, machte ich den Master of Engineering in der Universität in Las Vegas. Als ich das erste Mal in diesen Flieger stieg, war ich ein nervliches Wrack. Uns wurde beigebracht, wie man dieses Biest beherrscht, aber über sie zu lesen und im Simulator zu fliegen ist etwas ganz anderes. Nachdem wir in Richtung des Testgeländes abhoben, fragte mich der Instrukteur über die Notfallprozeduren aus. In dem Testgebiet flogen wir einige Kurven, machten einfache Loopings und rollten den Flieger auf den Kopf. Ich erinnere mich, dass ich mich sehr stolz und selbstsicher fühlte. Fürs erste fühlte sich die Maschine sehr einfach zu fliegen an und machte keine Anstalt, mich zu töten; aber das sollte sich noch ändern. Zurück in Fallon flogen wir in die Platzrunde und ich zog die Nase des Fliegers stark nach oben. Der Flieger begann zu wackeln, da die Strömung abris. Durch das ganze Wackeln wären mir fast die Füllungen aus den Zähnen geflogen. Ich reagierte schnell und drückte die Nase nach unten; glücklicherweise behielt ich meine Nerven. Ich schaffte es, den Flieger und uns in einem Stück zurück auf den Boden zu bekommen. Wir rollten zur Parkposition und schalteten die Triebwerke aus. Nach einem kleinen Tritt in den Hintern, blieb ich im Ausbildungsprogramm und ich bestand.



Meine erste Aufgabe war mit der VF-2 The Bounty Hunters, und eine lange Karriere mit Hochs und Tiefs folgte mit einer Liebes- und Hassbeziehung zu diesem wunderbaren Jet! Als ich mich zur Ruhe setzte, beendete ich die Karriere mit fast 4.000 Stunden und 900 „traps“ mit allen Versionen der F-14. Wenn man die Tomcat meistert, wird sie eine anspruchsvolle Waffe. Um dies zu schaffen, braucht man vor allem Geduld, Können, Timing und ein wenig Glück. Die wohl schwersten Aspekte des Fliegens sind die Luftschlachten und Landungen auf Flugzeugträgern. Der Flieger verzeiht kleinere Fehler, aber wenn du ihn zu hart herannimmst, kannst du die Kampf und dein Leben verlieren.

Ich hatte einen guten Freund, Yuri Kostcovinski. Er flog fast jeden Typ der MiG. Sein Liebling war die MiG-21, weil sie „beängstigend gut zu fliegen“ war. Das gleiche könnte man auch zur frühen Tomcat sagen. Wenn alles gut geht, bist du bereit für ein Vergnügen, wenn du aber geistig abwesend bist, musst du dich schnell wieder konzentrieren, denn sonst wirst du sehen, wie nachtragend sie ist.

Die A-Modelle hatten zu wenig Leistung und waren sehr fehlerhaft. Sie hatten den Tick, dass sie schnell außer Kontrolle gerieten, wenn du sie nicht vollkommen beherrscht. Du musstest immer zwei Schritte voraus denken, oder du würdest bald ein rauchendes Loch im Boden sein.

Du musstest immer aufmerksam mit dem Schub umgehen. Schnelles Benutzen würde normalerweise keinen „Flame out“ hervorrufen, wie auch immer, es gab eine bemerkenswerte Verzögerung bis die Triebwerke das taten, was sie sollten. Die meisten Probleme hatten wir, wenn man den Schub schnell zurücknahm. Alles was eine Störung beim Einströmen der Luft in den Lufteinlass hervorrief, sorgte für Probleme. Die Triebwerke sind sehr empfindlich unterhalb der 78%. Wenn du die Leistung schnell zurücknimmst und dann wieder Schub gibst, erwarte, dass sich die Triebwerke abwürgen. Mit dem Schub herumzublödeln schreit richtig nach Problemen. Dieses Problem gibt es nicht nur in der Tomcat, sondern auch in fast allen Kampfjets.

Denke daran, den Schub nur bedacht zu ändern, denn die Letzten werden die Ersten sein!

Im Eifer des Gefechts war es im Dogfight fast gefährlicher mit dem Gas zu spielen, als der eigentliche Kampf. Das war der Hauptgrund für uns, uns neue Triebwerke anzuschaffen. Mit den F110s konnten wir endlich mehr Zeit in unsere Missionen stecken, anstatt uns die ganze Zeit Sorgen über die alten TF30s zu machen!

Wenn ich ehrlich bin, hatte die F-14A auch zu wenig Leistung. Das A-Modell brauchte ihre gesamte Kraft, um auf 35.000 Fuß zu steigen, also waren 92-100% RPM der Drehzahlbereich, besonders wenn wir Geschütze dabei hatten. Um schnell zu steigen, sagen wir auf 28.000 Fuß, benutzten wir den Nachbrenner, aber dann ging er auch aus. Von da an, mussten wir also in Schritten steigen, immer abwechselnd mit Nachbrenner an, Nachbrenner aus, aber dann hörten wir auch, wie der Sprit aus den Tanks gesaugt wurde!

Auf einem Schiff zu landen ist eine der stressigsten Situationen für einen Marine Piloten, sogar stressiger als eine Kriegssituation. Einem Test zur Folge stellte sich etwas interessantes heraus. Marine Piloten sind tatsächlich gestresster, wenn sie einen Flieger auf einem Flugzeugträger landen, als wenn sie in einer Kriegssituation sind. Der Stress steigert sich noch mehr, wenn schlechtes Wetter und Nachtlandungen zusammentreffen.

Während meiner ersten Flugzeugträgerlandung in der Skyhawk, hielt ich den Schubhebel und den Steuerknüppel so fest, dass ich Angst hatte, dass sie in meiner Hand zerbrechen. Aber die Stimme Gottes (LSO, Landing Signal Officer) stand mir bei! Der LSO ist für den Flieger von einer Meile vor, bis unmittelbar zu der Landung. Sie haben etwas wie eine eigene Sprache, deswegen halte ich es einfach. Stelle dir eine unsichtbare Box vor, die auf den Flugzeugträger zuschwebt. Wenn dein Flieger irgendwo in der Box ist, ist alles in Ordnung, wenn aber nicht, musst du deinen Kurs oder die Höhe sofort richtig anpassen. Außerdem musst du die ganze Zeit auf deine Geschwindigkeit achten. Dein Ziel ist das dritte Kabel; Wenn du Kabel Eins oder Zwei erwischt, warst du zu langsam und zu tief, kannst es aber immer noch schaffen. Wenn du das Vierte erwischt, bist du zu schnell oder zu hoch.



Jede Landung hatte einen Festpunkt, den sog. „peg“, entweder grün, gelb oder rot. Grün war eine gute Landung, gelb war in Ordnung, aber rot war sehr ruppig, du hast kein Kabel erwischt, oder du musstest den Landevorgang abbrechen.

Green peg: Gute Geschwindigkeit. In der Bahnmitte. Drittes Kabel. „OK oder OK“.

Yellow peg: Hoch oder tief. Links oder rechts. Nicht in der Bahnmitte. Zu langsam oder schnell. „Fair“.

Red Peg: Zu hoch oder tief. Links oder rechts. Zu schnell oder langsam. Abbruch der Landung.

Auch mit einem Notfall in der Luft wurde erwartet, dass wir das Schiff erreichen. Denke daran, dass der AOA-Anzeiger dein Freund ist. KEIN STRÖMUNGSABRISS IM ANFLUG! Wenn du zu niedrig bist, warte noch, denn du bist schnell draußen mit dem Schleudersitz. Wenn du im Anflug einen Triebwerksausfall hast und du hoch genug bist, Schub auf Neutralstellung und einen heißen Start versuchen. Aber ich muss dir sagen, das wirklich große Problem bei einem Triebwerksausfall ist das Drehmoment des herunterfahrenden Triebwerks. Wenn du nichts machst, würde es den Jet einfach auf den Rücken drehen.

Halte den Kreis am leuchten, halte den Ball in der Mitte, dann wirst du eine gute Landung haben. Wenn du es gut schaffst, versuche es in der Dunkelheit. Einer meiner Ausbilder sagte einmal: „Stelle eine Couch in die Mitte deines Wohnzimmers und lege eine Briefmarke auf die andere Seite. Mache alle Lichter aus und springe Kopf voran über die Couch. Wenn du die Briefmarke mit der Zunge erwischt, dann hast du eine gute Nachtlandung gemacht!“

Ich bin sehr stolz, ein Teil der Marine und vor allem der Tomcat Flieger gewesen sein zu dürfen! Es ist mir eine Ehre, ein Teil des Designteams von diesem Projekt zu sein. Du wirst herausfinden, dass dieser Jet sich sehr realitätsnah verhält, natürlich mit den Einschränkungen des Simulators. Ich gebe dem Projekt zwei Daumen nach oben und einmal salutieren! Nach einigen Landungen in allen möglichen Bedingungen begann ich sogar zu schwitzen und ich hatte dieses und ich hatte dieses „uh oh“ Gefühl!

Die Entwickler haben ihre Hausaufgaben sehr gut erledigt und bringen euch nun diese wunderschöne F-14. Nimm dir Zeit die Systeme und Parameter der Tomcat kennenzulernen. Übe mit bedachten Bewegungen und versuch nicht mit ihr herumzublödeln, denn sonst wirst du bald ein rauchendes Loch im Boden sein. Bedenke auch, dass es ein Simulator ist...ALSO HABE SPASS!!!

Wenn du crashed, starte von vorne und versuche es erneut!

- Ein stolzer Tomcatflieger

Credits

Modeling:

Primary / Texturing / Animation	Mark Harper
Weapon Models / Textures	Jon Blum (Vertical Reality Simulations)
F-14 + CV-63 Texture Baking	Tim Taylor (Metal2Mesh)

XML coding:

Visual Systems	Jivko Rusev
Primary Systems	Finn Jacobsen
Flight Systems	John Cagle

C++ coding:

Fuel and Payload	Baylan Cannol, John Cagle
Axis Management	John Cagle

Flight Mechanics:

John Cagle, Jivko Rusev

Sounds:

Turbine Sound Studios, Aerosoft

Installer:

Andreas Mügge

Official Videos:

John „Doc“ Guthrie

Official Pictures & Thumbnails:

Rafal Stankiewicz (YoYo-Sim)

Manual, documentation:

John Cagle, Jivko Rusev, & Mathijs Kok

Project Management:

John Cagle



Specialist Advise:

Flight Mechanics	Julian Data
Tomcat Drivers	Jeff ‚Six Guns‘ Roets, JJ ‚Micro‘ Guerra
Landing Signal Officers	Paul ‚PJ‘ Jennings, Mark ‚Poohbear‘ Withycombe

Beta Testers:

William Mackay, Kurt ‚Deacon‘ Swanick, Greg ‚Barfly‘ Bartos, John ‚Mig‘ Miguez, Bryant Hardee, Frank Safranek, Erik van der Kind, Diego Mendez, Nathan Kelly, Rafal Stankiewicz, Joseph Sherril, Guido Moses, David Ellis, Hubertus von Selchow

Eines der Ziele von diesem Projekt war es, eine große Ergänzung zur Marine Simulation als Ganzes zu machen und eine interaktivere Umgebung einzufügen. Einige freeware Designer erlaubten uns glücklicherweise, ihre Kreationen in dieses Projekt einzufügen und sie haben der Simulation echt Charakter gegeben.

Javier Fernandez:	USNS Paxtuxent, Kaiser class replenishment oiler
Alberto Garcia:	FFG-84, Oliver Hazard Perry class Frigate
Serge Luzin:	Virtual Landing Officer (vLSO)
Ron Zambrano:	AI KA-6D Tanker Razbam Simulations
Dimitri Samborski:	AI Tu-95MS & Tu-142 Bear Samdim Design
Javier Fernandez:	USNS Patuxent, Trossschiff der Henry J. Kaiser Klasse
Alberto Garcia:	FFG-84, Fregatte der Oliver-Hazard-Perry-Klasse
Rafal Stankiewicz:	Bemalungen für AI 747, 737 und Learjet

Abschlussbemerkungen: Dieses Projekt hat in großem Umfang von der Mitarbeit ehemaligen Militärpersonals profitiert. Ihre Einblicke waren zu jeder Zeit umfassend, und doch bescheiden und unterstützend. Viele E-Mails, Unterhaltungen über Skype und das Forum haben die Entwickler dazu bewegt nicht nur ihr technisches Verständnis auszubauen, sondern auch als Person zu wachsen. Es war eine große Ehre mit solchen Menschen zusammen zu arbeiten. Grüße an die Entwickler, die Tester und unsere Frauen und Männer in Uniform. Viel Spaß!

Die Handbücher

Es gibt sechs verschiedene Dokumente, die zusammen das Handbuch bilden. Bedenken Sie, dass wir nur über den FSX sprechen, aber alles wird auch im P3D funktionieren.

- **Vol 1 - In FSX.pdf:** Sie lesen es gerade. Es beinhaltet Informationen, wie man das Flugzeug im FSX benutzt und mehr allgemeine Sachen.
- **Vol 2 - Checklists.pdf:** Komplette Checkliste für die Benutzung des Cockpits.
- **Vol 3 - Cockpit & Controls.pdf:** Hardware Konfiguration und Cockpit Anordnungen.
- **Vol 4 - Flight Systems.pdf:** Überblick über die primären Cockpitsysteme.
- **Vol 5 - Avionics.pdf:** Interaktion mit Bildschirm basierten Systemen.
- **Vol 6 - Weapons.pdf:** Nutzlast Konfiguration und VRS TacPack Integration.

Die readme.txt beinhaltet immer die Informationen der letzten Updates. Bevor Sie den Support kontaktieren, stellen Sie sicher, dass Sie die neueste Version installiert haben.



Copyrights

Das Handbuch, die Dokumentation, die Videobilder, die Software und alle verknüpften Materialien sind Kopiergeschützt. Sie dürfen nicht kopiert, fotokopiert, übersetzt oder auf irgendein elektronisches Medium gespeichert werden, weder komplett, noch in Teilen, ohne vorherige schriftliche Zustimmung von AEROSOFT: DIE SOFTWARE IST AUSGESTATTET WIE SIE IST UND IST NICHT VON EINER GARANTIE EINGESCHLOSSEN. DER AUTOR LEHNT JEDE VERANTWORTUNG FÜR FOLGENDE FEHLFUNKTIONEN, SCHÄDEN AM SYSTEM UND JEDER BEEINTRÄCHTIGUNGEN DIE AUFTRETEN KÖNNTEN, AB.

Copyright © 2014 AEROSOFT. All rights reserved. Microsoft Windows, und der Flugsimulator sind registrierte Markenzeichen oder Markenzeichen von Microsoft Corporation in den Vereinigten Staaten und / oder anderen Ländern. Alles Markenzeichen und Markennamen sind Markennamen oder registrierte Markennamen der jeweiligen Besitzer. Kopierrechte sind ernstzunehmende Sachen. Wenn Sie irgendwelche illegalen Kopien von dieser Software finden, melden Sie uns an support@aerosoft.com. Wir versichern dir, dass Berichte von Copyrightverletzungen belohnt werden.

Aerosoft GmbH

Lindberghring 12

D-33142 Büren

Germany

www.aerosoft.com

Systemvoraussetzungen

- Microsoft Flight Simulator X (Acceleration Pack oder Gold Edition)* oder Lockheed Martin Prepar3D (V2)
- Betriebssystem: Windows XP/Vista/7/8 (auf dem aktuellsten Stand)
- Prozessor: 3 GHz Dual Core Prozessor oder gleichwertiges System empfohlen
- Arbeitsspeicher: 4 GB RAM
- Grafikkarte: DX9 mit 1 GB Arbeitsspeicher
- Joystick mit Schieberegler
- Maus mit Mousrad
- Download-Größe: 780 MB
- Installations-Größe: 2,9 GB

Bitte beachten Sie, dass einige der Funktionen (Carrier-Betrieb etc.) nur für Nutzer des FSX Gold, FSX Acceleration und Prepar3D nutzbar sind. Diese Funktionen sind nicht mit dem FSX SP2 möglich (das ist die ursprüngliche FSX Version inklusive der beiden Service Packs).

Installation

Zur Installation des Airbus F-14 X benötigen Sie eine Seriennummer bzw. einen Registrierungsschlüssel. Die Seriennummer finden Sie in der DVD-Hülle, den Registrierschlüssel für die Downloadversion wurde Ihnen mit der Bestätigungsmail unseres Download-Shops zugesandt! Sie müssen als Systemadministrator angemeldet sein, bevor Sie mit der Installation beginnen. Um die Installation zu beginnen, starten Sie einfach die Download-Datei, wenn Sie die Downloadversion erworben haben, bzw. legen Sie die DVD in Ihr Laufwerk ein. Das Installationsprogramm des Airbus F-14 X wird automatisch gestartet. Sollte das Setupprogramm nach dem Einlegen der DVD-ROM nicht automatisch gestartet werden, klicken Sie auf START -> AUSFÜHREN und geben Sie D:\setup.exe" ein (D: steht hier symbolisch für den Buchstaben Ihres DVD-ROM Laufwerks). Nach der Sprachauswahl erscheinen zunächst einige Informationen und die Lizenzbedingungen. Lesen Sie die Informationen bitte sorgfältig durch und klicken Sie auf „Weiter“.



Anschließend werden Sie zur Eingabe des Registrierschlüssels bzw. der Seriennummer aufgefordert. Bitte geben Sie diese Daten genauso ein, wie sie in der Bestätigungsmail unseres Shops bzw. auf der DVD-Hülle abgedruckt sind.

Bitte bewahren Sie die Seriennummer bzw. den Registrierschlüssel an einem sicheren Ort auf. Sie werden bei einer erneuten Installation der Software wieder benötigt.

Danach wird das Installationsverzeichnis (Verzeichnis des Microsoft Flugsimulator X) automatisch gesucht und überprüft. Sollte die Installationsroutine das Microsoft Flugsimulator X Verzeichnis nicht finden oder Sie möchten ein anderes Verzeichnis vorgeben, so können Sie dieses über den „Durchsuchen“- Button festlegen.

Die Installationsroutine kopiert nun im Einzelnen die Daten des F-14 X auf die Festplatte. Um spätere Änderungen oder Updates einzuspielen ist die originale DVD und die Seriennummer nötig, bei der Downloadversion der E-Mail Adresse und der Registrierschlüssel.

Deinstallation

Um den F-14 X wieder zu deinstallieren, klicken Sie auf „Start“ und dann „Systemsteuerung“. In der Systemsteuerung gibt es ein Symbol „Programme und Funktionen“, welches Sie mit einem Klick anklicken. Sie erhalten eine Liste der installierten Programme. Markieren Sie den Eintrag „aerosoft's – F-14X“ per Doppelklick. Nun meldet sich das Deinstallationsprogramm und entfernt alle Dateien von „F-14X“ von Ihrer Festplatte.

Kontaktiere den Support

Den Support für das Produkt übernimmt Aerosoft. Wir ziehen es vor, den Support in dem Supportforum zu tätigen, aus einfachem Grund: Es ist einfach, schnell und effizient, weil Kunden Kunden helfen, während wir schlafen.

- F-14 X Forum:
<http://forum.aerosoft.com/index.php?/forum/686-f-14-x/>
- Wenn Sie den Support über Email vorziehen (und dir die längere Wartezeit nichts ausmacht):
https://aerosoft.zendesk.com/anonymous_requests/new

Wir kümmern uns sehr um den Support. Mit dem Kauf eines unserer Produkte haben Sie das Recht, unsere Zeit mit Fragen, die Ihnen zu simpel erscheinen, zu verschwenden. Diese Fragen sind niemals unnötig.

VRS TACKPACK Integration

Das VRS TacPack schaltet funktionierende Waffen frei, welche nahtlos mit den F-14 Systemen (HUD, VSD und TDI) verknüpft sind. Die Tomcat aktiviert automatisch das TacPack v1.4 und höher. Aktivieren Sie einfach das TacPack auf dem Computer und die Tomcat wird den Rest für Sie erledigen.

Wenn Sie nicht online fliegen möchten, können Sie trainieren, eine Drohne abzufangen, schwierige Manöver zu fliegen oder ein SAM zu bombardieren. Mehr noch, mit sorgfältig generierten Drohnen können Sie viele der spektakulärsten Abschüsse simulieren.

Sowohl die Drohnen, als auch die SAM's können innerhalb des FSX's erstellt und an die gewünschte Position gebracht werden. Abgesehen von den funktionierenden Waffen, kann man mit dem TacPack auch Flugzeugträger platzieren; es ist auch kompatibel mit der USS Kitty Hawk.



Checkliste

Die Aerosoft Tomcat X kommt mit einem interaktiven Checklisten System. Es zeigt Ihnen nicht nur die nächsten Schritte, die Sie tun müssen, sondern es macht sie, wenn gewünscht, auch gleich für Sie.

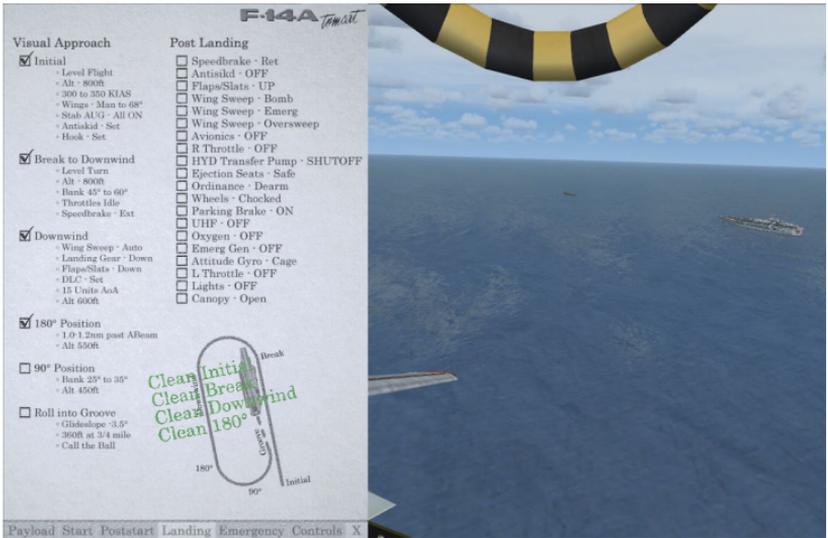
Benutzen der Checkliste

Die Checklisten werden unausgefüllt starten und die meisten Bestandteile werden automatisch abgearbeitet, da diese Schritte schon erledigt sind; manche Teile, wie zum Beispiel der Treibstoff Check müssen manuell erledigt werden.

Wenn Sie nicht wissen, wo Sie einen bestimmten Knopf finden, wird das Klicken in die Kontrollbox die Aktion automatisch ausführen.

Die komplizierteste Form der Checkliste ist die Visual Approach Checklist. Viele Schritte im Anflug brauchen nicht nur Konfigurationsänderungen, sondern auch bestimmte Höhen, bestimmte Ausrichtungen des Flugzeugs und die relative Position des Flugzeugträgers. Wenn ein Sichtanflug auf eine Basis oder einen Flugzeugträger versucht wird, die kein TACAN haben, dann werden die Bewertungen nur anhand der Höhe und Ausrichtung des Fliegers gemacht, d.h. eine erfolgreiche 180° Position braucht nur ein exakt konfiguriertes Flugzeug auf 550 ± 80 Fuß.

Wie auch immer, wenn Sie den Flieger aktiv auf den TACAN Kanal (Kitty Hawk oder andere) eingestellt haben, werden die Bewertungen sowohl anhand dem oben genannten, als auch von der Position zum Landeplatz. Sie müssen z.B. 1.0-1.5nm hinter ABEAM, auf der 7-8 Uhr Position und parallel zu Bahn sein. Ein perfekter Sichtanflug ist es, wenn Sie keine „click“ Assistenz während allen Schritten des Anflugs brauchen. Es soll eine erhebliche Herausforderung für jeden virtuellen Piloten und eine signifikante Leistung sein. Dann ist alles was bleibt: „Call the ball and catch the wire“.



Trotz des Bildes empfehlen wir, die Checkliste nur dann zu benutzen, wenn Sie Referenz brauchen; benutzen Sie sonst das MiniHUD mit [Shift+1].

Flugzeug Manager

Es gibt zwei Einstellungstypen in der Tomcat; für diese Sitzung und permanent. Die Einstellungen für diese Sitzung können in der Payload Abteilung eingestellt werden und diese setzen sich nach jedem Flug zurück. Die permanenten Einstellungen befinden sich in der Controls Abteilung, diese Einstellungen bleiben erhalten und werden nach jeder Änderung gespeichert.

- Weld Glove Vanes: Glove Vanes werden nicht ausfahren.
- Payload: Auswahl des Benutzers, der Flieger muss auf dem Boden sein mit angelegter Parkbremse.
- Cold & Dark - Schaltet alle Systeme aus und bereitet den Flieger auf einen Kaltstart vor.
- Ready to Taxi - Kann auch der, tritt mir nicht in den Hintern' Schalter genannt werden. Wenn der Flug in der Luft startet, läuft dieses Skript automatisch.



Wenn Sie den Flieger auf dem Boden laden (und nicht die ‚post-starts‘ machen wollen) ist es eine gute Idee, diesen Knopf zu drücken. Aber bedenken Sie, dass ‚Ready for Taxi‘ nicht das Ausfahren der Klappen beinhaltet.

- Reload in Air - Am besten nur für Übungszwecke.
- Payload on Start - der PM startet automatisch auf der Contros Seite. Wenn Sie Payload beim Starten anklicken, geben Sie an, dass Sie die volle Funktion des Flugzeug Managers verstehen.
- Cold & Dark - Wenn Sie auf dem Boden sind, startet der Simulator automatisch das Cold & Dark Skript.
- MiniHUD - Stellen Sie ein, dass das MiniHUD auch nach dem Sichtwechsel geöffnet bleibt, sonst würde das 2D Fenster schließen.
- Compressor Stalls - Die Triebwerke werden stottern und ausfallen bei falscher Benutzung, aber können immer mit Hilfe der richtigen Prozeduren und ein bisschen Glück wiedergestartet werden.
- Engine Fires - Schlecht gemanagte Triebwerksausfälle und heiße Starts können die Triebwerke für diese Sitzung zerstören.

F-14A Tomcat

Load M61-A1
Weld Glove Vanes

Store	1A	1B	2	3	4	5	6	7	8B	8A
AIM-9	<input type="checkbox"/>									
AIM-7	<input type="checkbox"/>									
AIM-54	<input type="checkbox"/>									
270 Gal	<input type="checkbox"/>									
LANTIRN	<input type="checkbox"/>									
TARPS	<input type="checkbox"/>									
Mk. 82	<input type="checkbox"/>									
GBU-12	<input type="checkbox"/>									
GBU-10	<input type="checkbox"/>									
GBU-31	<input type="checkbox"/>									

Int Fuel 1/4 1/2 3/4 Full Clear Stores

Base **39,921** Cold & Dark
 Fuel **15,913** Ready to Taxi
 Payload **7,156** Reload in the air
 Gross **62,990**

MTOW: 72,000
MLW: 54,000

Payload Start Poststart Landing Emergency Controls: X

F-14A Tomcat

Control Reference

Flight Controls

Main Flaps
 - (Ret) Speed >225KIAS

Auto Maneuver Flaps
 - (Ext) Alpha >6.5°
 - (Ret) Alpha <3.5°
 - (Ret) Gear Extend

Manual Maneuver Flaps
AFlexis (Retract)
 - (Ret) Auto Intercept

Direct Lift Control
AFlexis (Extend)
 - (Ret) Flaps Retract
 - (Ret) MIL Thrust

Speedbrake
 - (Ret) Speed >400KIAS
 - (Ret) MIL Thrust

Glove Vanes
 - (Ext) Manuever & Sweep >25°
 - (Ext) Bomb Mode >M0.35
 - (Ext) Speed >Mach1.35

System Controls

HUD Type Select
FF Key
 * A Model (Projected HUD)
 * B/D Sparrow Hawk

Nose Strut Kneel
Water Rudder (Up/Down)
 * Compress
 * Extend

Wing Sweep Override
Concorde Nose Visor
 ↑ 0 - VC/Panel (default)
 Nose Dec 1 - Auto Mode
 Nose Inc 2 - Bomb Mode
 ↓ 3 - Manual 68°
 Override

Emergency Sweep Lever
 Prop Pitch Lever
 * Right Click for Oversweep
 * Pull forward to enable Auto Mode

Approach Auto/Throttle
AutoThrottle (Arm)
 - (Ret) Throttle Movement
 - (Ret) Wheels Up
 - (Ret) Weight on Wheels

Sim Start Options
 Payload Tab on Start-up
 Cold and Dark
 Mini HUD
 Enable Compressor Stalls
 Enable Engine Fires

Control Surface
Command Interaction
 - (Ext) Auto Extend
 - (Ret) Auto Retract

Payload Start Poststart Landing Emergency Controls: X

Digitaler Flugdatenrekorder

Es ist zwar kein Standardequipment der F-14, aber wir haben es trotzdem installiert: Einen digitalen Flugdatenrekorder. Er wird viele Flugparameter auf deiner Festplatte speichern. Mit einem mitgelieferten Programm können diese Daten auf dem Display angezeigt werden. Ein viel besseres Programm um diese Daten zu lesen ist Flight Simulator Flight Keeper, ein Tool, das von dutzenden virtuellen Airlines benutzt wird.

Ereignisse, die der DFDR aufnimmt:

- Engines On/Off
- Flaps
- Spoiler
- Gear
- Lights
- Autopilot On/Off
- Transponder Code
- Pressure
- Altimeter
- Taxi and Flight Path (unsichtbar in den Details, da es nur für den KML und FSFK export benötigt wird)
- Position (nur wenn kein anderes Ereignis ausgelöst wurde - in einem regulären Intervall)
- Aircraft Crash
- FDR Test (nach dem Drücken des zuständigen Knopfes)
- FDR Event (nach dem Drücken des zuständigen Knopfes)

Diese Daten werden die ganze Zeit aufgenommen:

- Altitude
- Ground Altitude
- IAS
- TAS



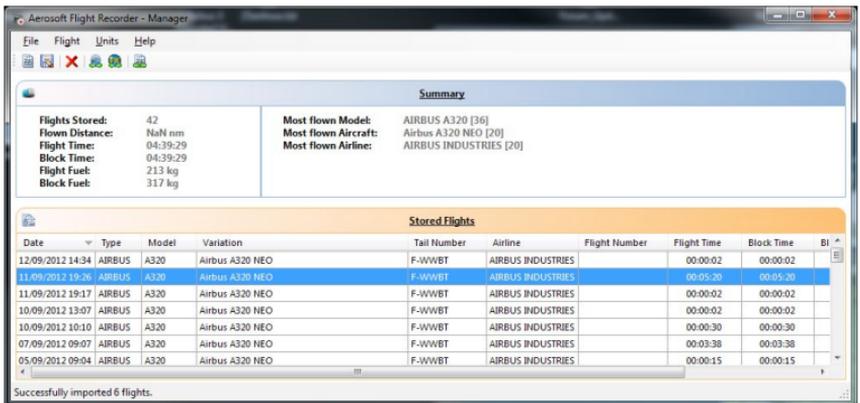
-
- GroundSpeed
 - WindHeading
 - WindSpeed
 - Fuel
 - OAT
 - TAT
 - Latitude
 - Longitude
 - Heading
 - TrueHeading
 - GlideslopeNeedle
 - LocalizerNeedle
 - VerticalSpeed
 - PitchAngle
 - BankAngle
 - GForce
 - AileronTrim
 - ElevatorTrim
 - RuderTrim
 - EventTime
 - EventDate
 - EventTimeZone
 - EventTimeOfDay
 - FramesPerSecond

Zu jedem Zeitpunkt werden Zeit, Geschwindigkeit, Richtung, Trimmung, Sprit, Gleitpfad und Localiter, Wetter und einiges mehr aufgenommen. Das ist ein starkes Tool, um zu sehen, wo Sie Ihre Flugfähigkeiten verbessern können.



Das DFDR Panel hat einen Knopf, um die Aufnahme zu starten, bzw. zu stoppen und einen EVENT Knopf. Wenn Sie diesen drücken, speichert er genau diesen Moment. Das kann sehr hilfreich sein, wenn Sie ein Problem haben und Sie die Situation später in Ruhe noch einmal anschauen möchten.

Um die Flugaufzeichnungen zu sehen, benutzen Sie den AS_RecorderManager (den können Sie im FSXHauptverzeichnis AerosoftFlight Recorder oder über das Windows Startmenü finden). Alle Ihre Flüge werden hier angezeigt. Klicken Sie auf einen, um alle Ereignisse zu sehen.



Sie werden Knöpfe finden, um Ihre Flüge in Google Earth zu sehen (das bekommen Sie hier: www.google.com/earth/index.html), um sie im FS Flight Keeper zu öffnen, um einen Flug zu löschen oder einen zu importieren. Ein gespeicherter Flug kann mit anderen Leuten geteilt werden, z.B. mit deiner virtuellen Airline.



Flight Details							
Summary							
Aircraft Title: Airbus A320 NEO	Aircraft Type: AIRBUS A320	Airline: AIRBUS INDUSTRIES	Tail Number: F-WWBT	Flight Number:	Flight Level: FL360	Distance: 1,429.86 nm	
Recorded On: 15/09/2012 15:40	ZFW: 52,525 kg	Payload: 15,127 kg	Time OFF: 14/09/2012 23:44	TOW: 67,978 kg	Fuel: 15,453 kg	TO IAS: 145 kts	
Time OUT: 14/09/2012 23:40	TAW: 68,197 kg	Fuel: 15,672 kg	Time IN: 15/09/2012 03:43	RAW: 7,713 kg	Fuel:	LA IAS: 135 kts	
Time ON: 15/09/2012 03:43	LAW: 60,238 kg	Fuel: 7,713 kg	Flight Fuel: 7,739 kg			LA VS: 1,256 ft/min	
Block Time: 03:06:54	Block Fuel: 8,069 kg	Flight Time: 02:58:57					
Flight Events							
Type	Event	Time	Fuel (kg)	IAS (kts)	Altitude (ft)		
92	Autopilot mode	IAS 135° HDG 258° ALT 0000*	03:42	7,740	138	2,395	
93	Autothrottle	Off	03:43	7,714	135	1,061	
94	ON	ON 03:43 /FOB 7,713 kg /LAW 60,238 kg	03:43	7,713	136	1,053	
95	Spoilers	fully Deployed	03:43	7,713	134	1,053	
96	Autopilot mode	IAS 120° HDG 258° ALT 0000*	03:43	7,712	131	1,052	
97	Lights	NAV BCH LAND TAXI WING LOGO	03:43	7,710	73	1,050	
98	Spoilers	Down	03:43	7,708	40	1,050	
99	Autopilot mode	IAS 119° HDG 258° ALT 0000*	03:43	7,708	34	1,050	
100	Position	N18° 45.7284' / E98° 57.9012'	03:45	7,656	12	1,050	
101	Flaps	Up	03:46	7,611	0	1,050	
102	Autopilot mode	IAS 179° HDG 258° ALT 0000*	03:46	7,610	0	1,050	
103	Lights	NAV BCH TAXI WING LOGO	03:47	7,602	0	1,050	

Bitte denken Sie daran, dass dieses Tool nur einen Bruchteil davon kann, was Flight Simulator Flight Keeper kann. Diesen finden Sie hier:

<http://bit.ly/1tD3MLU>

Die aufgenommenen Flüge werden in \Dokumente\AerosoftFlightRecorder gespeichert. Wir haben diesen Pfad ausgewählt, weil wir dieses Feature zu mehreren Flugzeugen hinzufügen werden.



Benutzen der Schalter und Knöpfe

Da es viele Schalter mit mehr als einer Einstellungsmöglichkeit gibt (etwas, das nicht sehr verbreitet ist in modernen Flugzeugen), haben wir uns entschieden, die gleiche Methode für alle Kontrollen zu benutzen. Sie können entweder den Schalter mit der linken bzw. rechten Maustaste in die eine oder andere Stellung bringen oder es direkt über das Mausrad machen. Das Mausrad für alle Sachen zu benutzen fühlt sich viel natürlicher an. Tun Sie so, als wäre das Mausrad der Schalter und es wird sich sehr natürlich anfühlen. Das wird für Dreh- und normale Schalter funktionieren.

FSX Einstellungen

Es gibt einige Einstellungen, die das Flugzeug beeinflussen.

OPTIONEN | EINSTELLUNGEN | BILDSCHIRM

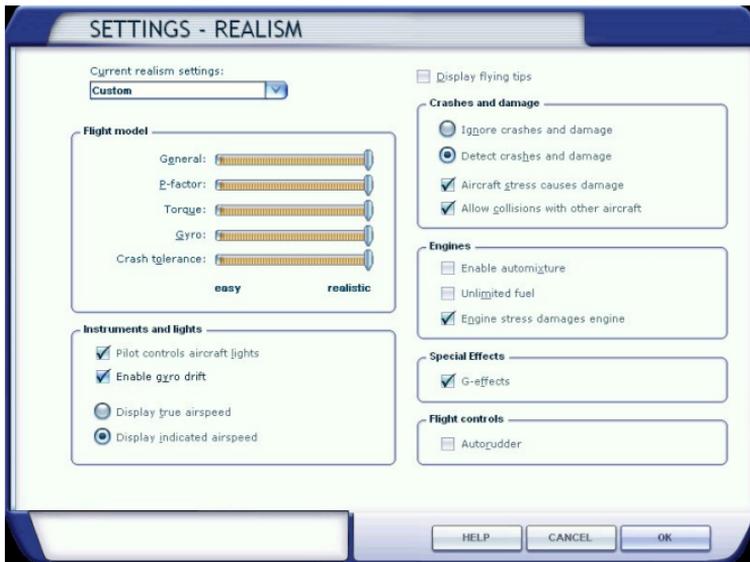


- Erweiterte Animationen muss AN sein.
- DirectX 10 Vorschau um Probleme zu vermeiden, aktivieren Sie besser nicht.



- Flugzeug wirft Schatten auf den Boden. Kann angelassen werden, da es die Bildwiederholungsrate kaum beeinflusst.
- Flugzeug wirft Schatten auf sich selbst. Kann angelassen werden, wenn Sie einen guten PC besitzen, aber es wird die Bildwiederholungsrate stark beeinflussen.

LUFTFAHRZEUG | REALITÄTSGRAD



Die wichtigsten Einstellungen sind in den Realismus Einstellungen:

- Flugmodell: Stellen Sie es auf sehr realistisch. Es wird sich so einfacher fliegen lassen.

- Instrumente und Lichter: Sie wollen die Lichter selbst steuern und der Gyro-drift ist nicht schwer handzuhaben (eigentlich können Sie es ignorieren). Natürlich wollen wir die angezeigte Geschwindigkeit in der Luft. Die echte Geschwindigkeit ist absolut unnütz.
- Abstürze und Schaden: Nicht so wichtig. Sie bekommen vielleicht ein paar FPS, wenn Sie es auf AUS stellen.
- Triebwerke: Setzen Sie wie gezeigt, aber es macht nicht wirklich etwas aus.
- Spezialeffekte: Diese können auf AN gestellt werden, aber Sie werden merken, dass das Blackout Limit für einen erfahrenen Kampfflieger etwas niedrig ist. Wenn das TacPack installiert ist, setzen Sie es auf AN (behebt das niedrige Blackout Limit).
- Flight Controls: Um den FSX davor zu bewahren irgendetwas durcheinander zu bringen, lassen Sie es lieber auf AUS.

FSX Tweaks

Wir sind keine großen Fans von Modifikationen am FSX, ein Großteil der Supportanfragen entsteht aus diesen. Es gibt einen Tweak, der inzwischen fast obligatorisch ist und das ist der HighMemFix Trick. Diese Änderung in der fsx.cfg erlaubt es dem Simulator, die Texturen besser handzuhaben. Es hilft auch, wenn der Arbeitsspeicher knapp ist und für Produkte wie den Airbus X A320/A321 (auch bekannt als Airbus X Extended) ist es fast schon obligatorisch. Es gibt keine negativ gemeldeten Effekte dadurch. Unserer Meinung nach, sollte der HighMemFix zu jeder fsx.cfg hinzugefügt werden.

Der HighMemFix muss manuell zur fsx.cfg hinzugefügt werden:

[GRAPHICS]

HIGHMEMFIX=1

Dieser Trick ist nicht für P3D.



PMDG

777-200LR/F

Die PMDG 777 wurde mit dem technischen Input der Boeing 777-200LR / F entwickelt und ist eine äußerst anspruchsvolle Simulation mit fast allen Funktionen der realen Systeme in hoher Wiedergabetreue.



MEGA
AIRPORT

LONDON Heathrow

Einer der weltweit bedeutendsten Flughäfen mit komplett neuen Terminals, Rollwegen, Flughafeneinrichtungen und vielen weiteren Features.



AIRBUS

A318/A319

Die Kleinsten der Airbus-Familie überzeugen durch reale Wetterradare, das kein zusätzliches Wetter Add-on benötigt und höchst akkurate FBW -Systeme.

www.aerosoft.de

AIRBUS

A320/A321



aeroSOFT™



Der **Airbus A320/A321** beinhaltet all unsere aktuellen Entwicklungen und Ideen. Die für den täglichen Flugbetrieb aus Sicht des Piloten verwendeten Systeme werden äußerst präzise simuliert. Ein besonderes Highlight ist das von Aerosoft entwickelte Wetterradar, das ohne den Einsatz von zusätzlichen Wetter-Add-ons betrieben werden kann.



www.aerosoft.de



Frankfurt V2.0



Prag



BRUSSELS AIRPORT

www.aerosoft.de

NEU
2015