



Altes Eisen frisch simuliert: Boeing 747-200/300 von CLS

Geraume Zeit konnte nicht über neue "Dickschiffe" berichtet werden, weil einfach keine veröffentlicht wurden. Jetzt ist es soweit, doch das Objekt der Begierde ist alles andere als neu: Es handelt sich um die "Jumbos" 747-200 und -300, die Boeing schon lange nicht mehr produziert. Commercial Level Simulations www.commerciallevel.com hat die alten Elefanten wieder aufgelegt.

Amsterdam Schiphol, Sommer 2000

Ich erinnere mich an eine Horde Kinder, die wie gebannt vor einer großen Panoramasscheibe standen und unter aufgeregtem Tuscheln nach draußen starteten. Dort wurde der mächtige „Jumbo“ für unseren Flug nach Nordamerika vorbereitet. Selbst die gewöhnungsbedürftige rot-grau-weiße Bemalung der amerikanischen „Northwest Airlines“ konnte niemanden abschrecken, zu groß war die Ehrfurcht bei den Kleinen. In Zeiten vor 9/11 war es bei unserem Weg über

den großen Teich einige Stunden später sogar möglich, einen Blick in das Cockpit zu werfen, welches in den leuchtenden Kinderaugen nur aus einer Ansammlung abertausender Instrumente zu bestehen schien...

Norddeutschland, Sommer 2008

Den Flugsimulator habe ich in letzter Zeit zugegebenermaßen gemieden; mir fehlte die Motivation, die dem Sommerloch zu schulden ist. Als ich vor ein paar Wochen jedoch per Zufall auf die sich in Arbeit befindlichen Boeings 747-200 und -300 aus dem Hause Commercial Level Simulations (CLS), für den FS 2004 und FS X stieß, war meine Aufmerksamkeit wieder geweckt.

Realität

Die Familie des Boeing-Langstreckenfliegers ist bis heute eine der erfolgreichsten

überhaupt: Seit dem Erstflug am 09. Februar 1969 vom Militärflughafen Paine bei Everett im US-Staat Washington unter der Leitung von Captain Jack Waddle wurden mehr als 1.400 des als Militärtransporter entwickelten und dann zur Passagiermaschine geänderten Jumbos ausgeliefert.

Die Typen der 100er- bis 400er-Varianten reichen dabei von „C“ wie "Combi" über „F“ für die Frachtversionen - die Lufthansa war Erstkunde für die 200F - bis hin zur häufig auf japanischen Inlandsrouten eingesetzten Kurzstreckenvariante SR, was für „Short Range“ steht. Von letzterer behaupten böse Zungen bis heute, einige Airlines hätten nur ein starres Fahrwerk montieren lassen, da die Strecken so kurz gewesen seien, das sich das Ein- und Ausfahren einfach nicht gelohnt hätte.

Die mit einem verstärkten Rumpf versehene 747-200 wurde im Jahr 1970 auf den Markt gebracht und löste die -100 ab. Zwölf Jahre später wurde das obere Deck gestreckt, um Platz für 44 zusätzliche Passagiere zu schaffen. Die 747-300 war entstanden und Airbus erhielt letztlich die Kopiervorlage für den riesigen "Doppeldecker" A380.

Simulation

An der Umsetzung des Jumbos arbeitet das achtköpfige Entwicklerteam von CLS um Albert Bouwman seit Sommer 2007. Nach den Airbusen A300, A310, A330 und A340 ist es die fünfte Umsetzung eines Flugzeuges der Wirbelschleppen-Kategorie „Heavy“, also mit einem (realen) Abfluggewicht von mehr als 136 Tonnen, für den FS 2004 und FS X.



Gute Texturen mit flüssigen Animationen an Klappen und Fahrwerk: Das ist CLS' 747-200/300.