



FSX-Flugzeuge

So fliegt die King Air 350

Ach, die King Air, diese alte, unverwüstliche Allzweckkutsche. Was soll man dazu viel erzählen? Außer, dass sie zu den unglücklichsten Luftfahrzeugen von Flight Simulator X gehört? Ein Jammer ist das! Denn dieser Turboprop brächte alle Voraussetzungen mit sich, um ein regelrechtes Steckenpferd zu werden. Schön ist das Vorbild vielleicht nicht, die bulle Ausstrahlung lockt immerhin zum Kräfteressen mit dem großen „King“. Muskelbepackt ist die B300 (so die Typenbezeichnung) allemal, die zugstarken Turbinen vom Typ Pratt & Whitney PT-6A bringen Piloten und je nach Ausstattung und Zulassungsbedingungen bis zu 15 Passagiere zu beinahe jedem beliebigen Zielort bequem und sicher hin und zurück.

Außerdem ist die große Beech ein ausgezeichnetes Gerät, um Erfahrungen in der Geschäftsfliegerei zu sammeln oder um IFR-Verfahren spannender zu genießen. Sie bohrt sich wie ein großer Airliner unbekümmert durch Schlechtwetter, bockt nicht so leicht wie der Learjet und mit ihrer typischen Reisegeschwindigkeit um Mach 0.4 bringt sie selbst den Anfänger selten in hektische Lagen.

Des Königs geflickte Kleider

Ja, die King Air 350 wäre in der Tat ein gutes Flugzeug. Wenn Microsoft sich bloß nur ein bisschen mehr Mühe gegeben hätte. An dem Außenmodell haben die Designer freilich etwas gefeilt und präsentieren nun einen Rumpf mit sanfteren Kurven und mehr Details wie die genaueren Antennen und die animierte Höhenrudertrimmung. Die Fahrwerksbeine wurden feingliedrig gebaut und mit Bremsschläuchen verziert, während die Crew ihre grässlichen Spiegelbrillen abgenommen hat. Trotz der sichtbaren Pflege erscheint das Modell dennoch nicht auf derselben Höhe wie die Neuzugänge von FSX.

Das Gleiche kann man für das Innenmodell wiederholen. Besser gestaltete Griffe und Schalter, zahlreichere Bedienelemente und höher aufgelöste Texturen erfreuen zwar beim ersten Anblick, stellen aber keine großartige Verbesserung dar. Zumal nicht wirklich alles im Virtuellen Cockpit (VC) sich bedienen lässt. Die neue King Air schleppt hingegen noch einen lästigen Fehler ihrer Vorgängerin mit sich: der Schalter für das Crossfeed, der hier auch als Cut-Off fungiert, lässt sich im VC nicht bewegen. Seine Position än-

dert sich nur, wenn man diesen Schalter im 2d-Subpanel bedient. Das Tückische dabei ist aber, dass der Schalter im Virtuellen Cockpit dennoch seine Wirkung hat. Klickt man darauf, scheint es zuerst, als ob nichts geschehen wäre, in Wirklichkeit hat man die Treibstoffzufuhr gerade unterbrochen. Das könnte gefährlich werden, wenn man es – wie der schusselige Autor – ausgerechnet in einer kritischen Flugphase probiert.

Dürftige Schatzkammer

Lange Rede, kurzer Sinn: diese King Air bietet zu wenig, um sie aus dem Virtuellen Cockpit zu steuern. Das 2d-Panel wurde ebenfalls neu gemacht und zeichnet sich durch eine dem Vorbild nähere Auslegung aus. Aber auch in diesem Fall hat Microsoft nicht die Nettigkeiten ihrer anderen Flugzeuge angebaut. Zum Beispiel Pop-ups mit vergrößerten Darstellungen vom Horizontal Situation Indicator (HSI), Regler für die Druckkabine oder Schalter für die Hinweistafeln der Passagiere. Die Schatzkammer dieses „Königs“ ist schon ziemlich kahl und listet nicht mehr Systeme als eine schnöde Light Twin im Rang eines Barons. Die typischen Merkmale eines Turboprops, die Betriebszustandshebel (Condition