

Review: iFly Boeing 737 NG

HOLGER, DONNERSTAG, 2 JUNI 2011 @ 15:52



Das Wettrennen ist entschieden: Die chinesische Designergruppe **iFly** hat doch noch vor PMDG ihre Interpretation der Boeing 737 NG für den FSX veröffentlicht! iFly hat vor über einem Jahr bereits die FS2004-Version der 737 auf den Markt gebracht, doch offensichtlich hat die Entwicklung für den FSX länger gedauert als erwartet. Unsere Rezensenten **Oskar Wagner**, **Dr. Stefan Benzinger** und **Holger Kistermann** haben sich den (zu) lange erwarteten Airliner genauer angeschaut. Wie das Urteil lautet, erfahrt Ihr unter "weiterlesen"...

Übrigens: Dies ist der erste Teil unseres dreiteiligen 737 NG-Review-Specials: Als nächstes rezensieren wir die Boeing 737 NGX von PMDG und abschließend vergleichen wir die Addons miteinander.

Vorstellung der Rezensenten

Oskar Wagner war jahrelang bei einer großen Schweizer Fluggesellschaft als Captain auf den verschiedensten Flugzeugmustern angestellt und durfte auch als Fokker-Werktestpilot Neuflugzeuge bis zur Ablieferungsreife einfliegen. Heute berät und testet er verschiedene Flight Simulator-Projekte. Er verrät uns, wie realistisch iFly die Systemsimulation der 737 NG getroffen hat.

Dr. Stefan Benzinger ist Arzt in Dachau und seit einem halben Jahr im simFlight-Reviewteam. Jetzt ist er unser Mann "fürs Feine" und wird den Fokus seiner Beurteilung auf Optik, Haptik und Sound legen.

Und **Holger Kistermann**. Marketingleiter im "echten Leben", ansonsten Betatester, Projektberater und seit Ewigkeiten bei simFlight. Seine Aufgabe ist es, diese Rezension zu moderieren und das abschließende Urteil zu formulieren. Er hat anno 2003 übrigens die Boeing 737 NG von PMDG für den FS2002 und FS2004 rezensiert und später die verschiedenen Boeing 737 NG Modelle von Ariane ebenso.

Bevor wir nun in media res gehen, möchten wir die iFly Boeing 737 NG kurz in den Gesamtkontext des aktuellen Addon-Marktgeschehens einordnen. Schließlich handelt es sich ja um ein sehr lange erwartetes Addon, wobei das Verlangen nach einer realitätsnahen Umsetzung des realen Vorbilds im Fokus des Interesses steht. Denn auch wenn der FSX nun seit knapp fünf Jahren am Markt ist, fehlt es nahezu gänzlich an komplex simulierten Kurz- und Mittelstreckenjets. Auf eine gute Boeing- oder Airbus-Simulation mussten die Enthusiasten sehr lange warten, denn die bisher veröffentlichten Produkte waren allesamt nicht für die "Hardcore-Stubenpiloten" gedacht, die allein für die Flugvorbereitung gerne genauso viel Zeit investieren wie für die Durchführung des Fluges. Wer viel Zeit hat, kann ja gerne unsere **Review-Sektion** zur Lektüre unserer Meinungen zu den bisher erscheinenden Addons zur Rate ziehen.

Viel Boeing für wenig Geld

Der aktuelle Dollar-Kurs macht es möglich: Die iFly Boeing 737 NG wird von **Flight One** vertrieben. Je nach Dollarkurs werden aktuell umgerechnet ca. 39,- € für die Boeing 737 NG-Familie verlangt. "Familie" ist bei diesem Addon übrigens wörtlich zu verstehen. Enthalten sind:

- die Boeing 737-600, der kleinste Spross der Familie mit maximal 132 Sitzplätzen
- die Boeing 737-700 mit Platz für 140 Passagiere
- die Boeing 737-800, die erfolgreichste Version der 737 NG-Familie, mit maximal 189 Sitzplätzen
- die Boeing 737-900, mit ebenfalls 189 Sitzplätzen
- die komplette Boeing Business Jet Serie (BBJ)

Diese stattliche Sammlung kann übrigens mit dem My Fleet-Tool auch auf die unterschiedlichen Konfigurationen der realen Vorbilder angepasst werden. Um genau zu sein: Die Triebwerksvarianten, die einen maximalen statischen Schub von 24.200 Pfund bis zu 27.300 Pfund leisten oder die Ausstattung mit oder ohne Winglets und Eyebrows bishin zur Auswahl des jeweiligen Avionik-Herstellers für den MCP und FMC.



Komplexe Systeme

Die iFly Boeing 737 NG ist gewiss kein Flieger, mit dem man "einfach so losfliegen" kann. Wer das möchte, sollte einfach die Finger von der iFly – und natürlich auch vom Konkurrenzprodukt aus dem Hause PMDG – lassen. Kennt man sich auf der NG noch nicht aus, führt kein Weg an der umfangreichen Dokumentation vorbei. "Umfangreich" ist übrigens keineswegs übertrieben. Es gibt mehrere Handbücher im PDF-Format, darunter auch ein Tutorial. Die Dokumentation ist zweckmäßig, d.h. leider langweilig geschrieben. Gerne denke ich an die absolut empfehlenswerten Bücher von **Cpt. Mike Ray**, die absolut kurzweilig geschrieben sind und dennoch wirklich alle Aspekte im Cockpit berücksichtigen. Doch leider hat er noch kein Buch zur 737 NG geschrieben...

Holger: *Aller Anfang ist schwer. Erstrecht, wenn man sich auf den verschiedenen Mustern der Boeing 737 NG nicht besonders gut auskennt. Oski, welche Vorgehensweise beim Einstieg in die Materie empfehlst Du?*

Oski: Normalerweise würde ich jetzt sagen: Das Tutorial! Allerdings sehen wir hier eine etwas andere – vorsichtig ausgedrückt umfangreichere – Form des Tutorials, als wir es sonst gewohnt sind. In einem Beispielflug werden schon ca. 80% der Funktionen des FMC erklärt, sodass ein schnelles Durcharbeiten nicht so ohne weiteres möglich ist. Es umfasst immerhin 104 Seiten, was für ein Tutorial doch eher ungewöhnlich ist. Andererseits ist es eben eine ziemlich tiefgehende "Schulung" für den Erstanwender. Wie immer an dieser Stelle komme ich nicht umhin, ein gründliches Studium der Dokumentation zu empfehlen. Derartig komplex umgesetzte Flugzeuge verlangen dies einfach. Die Dokumentation ist an sich sehr schön gemacht. Das einzige was fehlt, sind die Performance-Tabellen. Hier hat sich iFly wohl zu Recht gedacht, dass, wer ein solch komplexes Flugzeug so naturnah wie möglich fliegen will, bestimmt auch auf Planungswerkzeuge wie TopCat oder ähnliche zurückgreifen wird. Eine nicht ganz unlogische Annahme.

Stefan: Ich möchte Oski auf jeden Fall grundsätzlich Recht geben. Erst lesen, dann laden! Ich habe mich allerdings so auf das Addon gestürzt, wie es bestimmt Viele tun: voller Neugier und Enthusiasmus, aber vor allem ohne einen Blick in die Dokumentation. Und siehe da, es war gar nicht so schlimm. Einmal geladen, habe ich das Setup aus "Cold and Dark" ganz gut hinbekommen und auch das FMC konnte ich problemlos programmieren. Nach 30 Minuten war ich in der Luft (und bin anschließend wieder sicher gelandet). Fairerweise muss ich aber dazu sagen, dass ich einige Vorkenntnisse hatte – vor allem von der FS9-PMDG 737 und der Level-D 767. Mein Fazit in diesem Punkt ist: Das Produkt ist so gestaltet, das man sich durchaus sehr entspannt und spielerisch nähern kann. Man "darf" natürlich auch erst ganz ernsthaft sein virtuelles Typen erwerbten und dann losfliegen – muss man aber nicht. Also speziell an die Einsteiger: Nur Mut. Die iFly beißt nicht.

Engines, APU
General Controls and Indicators
Operation Manual

- controls engine thrust
- cannot be advanced if the reverse thrust lever is in the deployed position.

3. Engine Start Levers

IDLE –

- energizes ignition system through EEC
- electrically opens spar fuel shutoff valve

CUTOFF –

- closes both spar and engine fuel shutoff valves
- de-energizes ignition system.

APU



- 1. APU Maintenance (MAINT) Light**
Not modeled.
- 2. APU Exhaust Gas Temperature (EGT) Indicator**
Displays APU EGT
- 3. APU OVERSPEED Light**
Not modeled.
- 4. APU FAULT Light**
Illuminated (amber) –
- a malfunction exists causing APU to initiate an automatic shutdown
 - light is dimmed when APU switch is in OFF position.
- 5. APU LOW OIL PRESSURE Light**
Illuminated (amber) –

Fire Protection
Controls and Indicators
Operation Manual

Fire Protection Controls and Indicators Chapter 8
Section 10

Overheat/Fire Protection Panel Switches



- 1. Overheat Detector (OVHT DET) Switch**
NORMAL – detection loop A and loop B are active.
A – detection loop A is active.
B – detection loop B is active.
- 2. Fire Warning BELL CUTOUT Switch**
Push –
- extinguishes both master FIRE WARN lights
 - silences the fire warning bell
- 3. Extinguisher (EXT) TEST Switch (spring-loaded to center)**
1 or 2 – tests bottle discharge systems for all extinguisher bottles.
- 4. Fault/Inoperative (FAULT/INOP) and Overheat/Fire (OVHT/FIRE) TEST Switch (spring-loaded to center)**
FAULT/INOP – tests fault detection systems for both engines and the APU.
OVHT/FIRE – tests overheat and fire detection loops on both engines and APU
- 5. APU Fire Warning Switch**
Illuminated (red) –
- indicates fire in APU
 - unlocks APU fire warning switch.
- Note: Master FIRE WARN lights illuminate, fire warning bell sounds.
In – normal position, mechanically locked; unlocks automatically for a fire warning.
Up –
- arms the APU extinguisher circuit

Holger: Von den Dimensionen der Airliner einmal abgesehen – gibt es hinsichtlich der Procedures große Unterschiede zwischen den verschiedenen Mustern der Boeing 737 NG-Familie?

Oski: Nein. Die verschiedenen Muster sind sehr einheitlich aufgebaut. Kleinere Unterschiede bestehen eigentlich nur zwischen den "normalen" und den BBJs. Letztere sind ja auch für Langstreckenflüge ausgelegt und haben deshalb Zusatztanks erhalten, deren Inhalt auf sehr originelle Art und Weise transferiert wird: Im Gegensatz zu den meisten Flugzeugen wird hier der Treibstoff nicht umgepumpt, sondern mit der Bleedair "umgeblasen". Dazu kommt bei den BBJs auch noch das Head-up Display sowie dessen Bedienungspanel hinzu. Allerdings ist dieses nur im virtuellen Cockpit zu nutzen.

Holger: Wer aber bereits mit der Handhabung der 737 NG-Familie vertraut ist, wird keine großen Probleme haben, auf die Modelle von iFly umzusteigen. Ich habe zu FS2004-Zeiten viele Stunden auf dem Pendant von PMDG verbracht, im FSX ging es dann weiter mit den Interpretationen aus dem Hause Ariane. Im Cockpit der iFly-Modelle habe ich mich auf Anhieb zurecht gefunden, auch wenn ich mich ersteinmal an die unterschiedliche Bedienungsweise von Schaltern und Knöpfen gewöhnen musste. Was meinst Du Stefan, ist das Konzept gelungen?

Stefan: Was die 2D-Panels angeht: Hier ist die Bedienbarkeit prinzipiell gut – vor allem auch aufgrund der sehr hohen grafischen Qualität. Die Clickspots sind teilweise aber doch recht klein geraten und so rutscht man gelegentlich in das Nachbarfeld. Zum Beispiel ist die Bedienung des V/S-Rades am Autopilot-Panel gewöhnungsbedürftig und fehlerträchtig. Da ist die Sinkrate schnell versehentlich vervielfacht – und wenn man bei einem VOR-DME-Anflug plötzlich mit 1.500 statt mit den gewünschten 500 ft/min sinkt, sorgt das für unnötige Hektik. Gerade in der Eingewöhnungsphase wird hier eine überlegte, sorgfältige und strukturierte Bedienung der Systeme belohnt – wie im echten Flieger eben auch. Richtige Probleme hatte ich allerdings im virtuellen Cockpit. Es ist zwar optisch hervorragend umgesetzt und äußerst plastisch anzuschauen, mit dem Mauszeiger hat man aber etwa aus dem Blickwinkel des Captains auf das Overhead-Panel vor lauter räumlicher Tiefe keine gute Orientierung, über welchem Clickspot man denn gerade schwebt. Eine präzise und zügige Bedienung ist so fast nicht möglich. Das ist wirklich paradox: Die Designer

haben sich größte Mühe gemacht, ein optisch hervorragendes 3D-Cockpit zu gestalten – mit dem Resultat spürbarer Defizite in der Bedienbarkeit. Die Treffsicherheit mit dem Mauszeiger nahm bei mir stetig zu, aber ich verwende – entgegen meiner sonstigen Gewohnheiten – immer noch überwiegend die 2D-Panels. Will man die Maschine rein aus dem 3D-Cockpit bedienen und fliegen, ist ein Head-Tracker meiner Meinung nach fast ein "Muss". Abhilfe könnte hier vielleicht eine optische Markierung der Clickspot-Zonen bringen: die Super-80-Familie von Flight1 hat beispielsweise diese Möglichkeit.

Realistische Vielfalt – wie gut hat iFly die Boeing 737 NG-Familie getroffen?

Im Grunde genommen ist das eine schwierige Frage. Schließlich sprechen wir nicht nur von einem Boeing-Modell sondern von einer ganzen Flotte unterschiedlicher Modelle innerhalb der aktuellen Boeing-Produktfamilie. Und dass sich die kleine Boeing 737-600 ein wenig anders fliegen lässt, als die lange Boeing 737-900, sollte klar sein. Wie gut ist iFly dieser Herausforderung begegnet?



Holger: *Oski, so viele unterschiedliche Flugzeuge in einer Rezension zu besprechen, ist unmöglich. Es wird daher für die Designer sehr herausfordernd gewesen sein, die Charakteristiken bei der Programmierung der Systeme und der Flugdynamiken zu treffen. Ist das gelungen?*

Oski: Nun, ich glaube nicht, dass die Charakteristiken innerhalb der Familie sehr unterschiedlich sind, außer der unterschiedlichen Startmasse. Ich bin immer ein bißchen vorsichtig mit der Beurteilung der Flugdynamik. Einerseits dürfen wir nicht vergessen, dass wir vor einem Bildschirm sitzen. So gesehen ist die Beurteilung der Flugdynamik nicht ganz einfach. Und zum Zweiten – und das ist fast noch wichtiger – verwendet jeder Simmer seine individuellen Einstellungen für seine(n) Controller. Ich habe mir eine Standardeinstellung definiert, mit der ich immer fliege. So habe ich wenigstens Vergleichsmöglichkeiten. Ich kann aber sagen, dass sich die iFly737 sehr gut anfühlt und so in etwa die richtige Mischung aus Massenträgheit und Agilität hat. Die einzige Ausnahme bildet die Seitenruderwirksamkeit, auf die ich noch später zu sprechen komme.

Holger: *Hat sich denn iFly mit der Idee, sämtliche Modelle zu simulieren, überhaupt einen Gefallen getan oder sind sie damit über das Ziel hinaus geschossen?*

Oski: Meiner Ansicht nach gehört eine umfassende Darstellung aller Typen innerhalb einer Familie eigentlich zu einem so komplexen Addon. Ich denke mal, dass sich iFly nicht nur sich selbst, sondern uns Allen einen Gefallen getan hat. Man darf nicht vergessen, dass mit der Umsetzung der gesamten Modellreihe für den ambitionierten Simmer eine sehr große Palette von Anwendungsmöglichkeiten besteht. Es ist alles möglich: vom kurzen Europa-Hüpfen bis hin zum Transatlantikflug – und das alles ohne sich mit irgendwelchen Tricks wie Inflight-Refueling oder ähnlichem zu behelfen. Es kann alles naturgetreu ablaufen. Das ist schon ein Riesenvorteil dieses Addons.



Holger: Durch die Brille eines Marketing-Fachmanns gesehen, kann ich nur sagen, dass es die absolut richtige Entscheidung gewesen ist, die gesamte Produktfamilie zu porträtieren. PMDG hat bereits seit vielen Jahren gesagt, dass es eine 737 NG für den FSX geben wird – sogar noch bevor das Jetstream 4100-Projekt enthüllt wurde. Doch PMDG hat sich in Sachen 737 NG viel Zeit gelassen. Zu viel! "Mit Speck fängt man Mäuse" heißt es und die Boeing 737 dürfte das am stärksten nachgefragte Addon bei uns Stubenpiloten sein. Es ist logisch, dass andere talentierte Designer nicht zusehen wollten, wie viel Zeit sich PMDG mit der Entwicklung lässt. Und für iFly ist das Konzept ja auch aufgegangen: Ihre 737 war für den FSX "first to market", wenn man die etwas in die Jahre geratene 737 NG-Familie von Ariane ([siehe unsere Rezension hier](#)) einmal außer Acht lässt.

Es ist immer wichtig, als Erster einen Markt zu bedienen – erstrecht, wenn die erwartete Nachfrage groß ist. Das sichert die Marktführerschaft zu einem entscheidenden Zeitpunkt – nämlich in der Wachstumsphase, in der es darum geht, die Gelder, die in der entbehrungsreichen Entwicklungszeit abgeflossen sind, wieder einzuholen. Und es gibt noch einen weiteren Aspekt: Von PMDG haben wir bisher nur Previewbilder der Boeing 737-800 gesehen. Wer Wert auf Vielfalt legt, wird zwangsläufig bei iFly zugreifen.

Holger: Stefan, wie bewertest Du das Design der Modelle – werden die Erbsen...- ähh Fensterzähler denn auf ihre Kosten kommen?

Stefan: Ihr werdet jetzt vielleicht schmunzeln: Als alter Modellbauer habe ich es mir angewöhnt, anlässlich des Erwerbs eines Addon-Fliegers einen passenden Bausatz zu kaufen und diesen dann zu bauen. Das macht die Beurteilung des Außenmodells und der Texturierung dann auch recht einfach. Aktuell in Arbeit ist also ein Revell-Bausatz der Haribo-Tuifly 737-800. Parallel dazu habe ich mir jede Menge Videos und Bilder verschiedenster Muster angeschaut. Was ich jedoch nicht gemacht habe, war Fenster und Nieten zu zählen. Also: Die Außenmodelle sind sehr gut getroffen. Die Proportionen sind stimmig, und das Flugbild ist so, wie eine 737 eben fliegt. Die unterschiedlichen Charakteristika kommen gut zum Ausdruck: Die kleine, fast gedrungene, 737-600 wirkt im Anflug auf die windumtosten Faröer-Inseln ganz anders als die fast majestätische Erscheinung der viel größeren und schwereren -900, wenn diese vollbeladen in der Mittagshitze von Hurghada abfliegt.

Die Außenmodelle sind sorgfältig gestaltet. Alle Lichter, Antennen, Pitot-Rohre, Sensoren und so weiter sind plastisch modelliert. Man findet sogar die Ableitungen für elektrostatische Aufladung. An Animationen wurde eher gespart, was der Performance sicher gut tut – und ich persönlich auch gut verschmerzen kann. Es gibt also keine Gimmicks wie flatternde Pitot-Abdeckungen, zu öffnende Wartungsklappen oder winkende Flugbegleiterinnen à la Captain Sim. Immerhin öffnen sich die Türen und Frachtluken konventionell mit SHIFT-E 1/2/3, so dass der Betrieb mit AES auch optisch reibungslos ablaufen kann. À propos AES: Intelligente-Files werden keine mitgeliefert, so dass manuell anpassen muss. Sehenswert ist übrigens auch die Animation des Wingflex-Effekts – insbesondere beim Take-Off!

Es gibt auf der Flight One-Seite bereits seit dem Release ein offizielles, kostenloses Repaint-Pack. Ich denke aber, dass die Community selbst zügig für eine sehr große Vielfalt sorgen wird. Hier ist noch viel Luft nach oben.



Holger: *Solide Arbeit ist eben das Resultat von einem hohen Anspruch an sich selbst. Perfektion hingegen entsteht, wenn man über sich hinaus wachsen kann. Würdest Du die Außenmodelle mit dem Prädikat "perfekt" adeln?*

Stefan: Nein, würde ich nicht. Die Außenmodelle sind grundsolide und schön anzuschauen. Meine Ansprüche erfüllen sie absolut. Es ginge aber schon noch mehr, so ehrlich muss man bei aller Begeisterung über das Gesamtprojekt sein. Die Animation und Texturierung der Landeklappen sind so ein Punkt. Die iFly ist hier etwa auf dem Niveau von PMDG. Einen Vergleich etwa mit der Qualitywings-757 offenbart aber, was noch möglich wäre. Ob das aber wirklich jemand "braucht", ist eine andere Frage... Ganz ähnlich geht es mir mit der Innenbeleuchtung im virtuellen Cockpit und der 2D-Panels: Die Beleuchtung ist zweistufig (eine dezente Hintergrundbeleuchtung der Instrumente und eine deutlich hellere Flutlicht-Variante). Das ist im Grunde völlig ausreichend. Das Niveau etwa der PMDG MD-11 wird aber bei weitem nicht erreicht. Ein Vergleich mit dem jüngst veröffentlichten Preview-Video der PMDG-737-NGX verbietet sich für mich übrigens, denn dieses Produkt ist noch nicht erschienen. Wir werden aber im Abschluss-Review unserer geplanten dreiteiligen Reihe speziell auf derartige Feinheiten eingehen.

Holger: *Nun gibt es ja bereits seit über einem Jahr die iFly 737 NG für den FS2004. Die Designer haben sich bewusst gegen ein sogenanntes "Port-over" entschieden, bei dem die vorhandenen Modelle lediglich an die Voraussetzungen für den FSX angepasst werden, sondern haben alle Modelle als FSX-native Modelle neu gebaut. Du kennst die FS2004-Version bereits: Sehen die Modelle im FSX besser aus?*

Stefan: Jetzt riskiere ich wahrscheinlich Klassenprügel, aber egal: im FSX sieht fast alles besser aus (ausser der fps-Anzeige...). Ob das an der FSX-nativen Programmierung liegt oder an der anderen Rendering-Engine, weiß ich nicht. Zur Ehrenrettung des guten alten FS9 muss aber eines gesagt werden: Das FS9-Modell ist schon der Hammer! Mir ist fast die Spucke weggeblieben, als ich zum ersten mal im iFly-Cockpit saß. Erster Gedanke damals: "Das lässt sich ohnehin kaum noch steigern, die FSX-Version kauft doch Keiner mehr!" Jetzt muss ich das revidieren: Speziell das virtuelle Cockpit ist im FSX sehr nahe an dem, was ich als Perfektion bezeichne. Hier kommt echte Cockpit-Atmosphäre auf – trotz der kleinen Schwächen in puncto Beleuchtung.

Ich glaube, dass die FSX-native Programmierung vor allem der Performance zugute kommt. Denkt doch mal an die Anfangszeit des FSX, als der Markt voll war von portierten FS9-Fliegern wie der Wilco 737 Classic. Ich will gar nicht mehr daran denken...

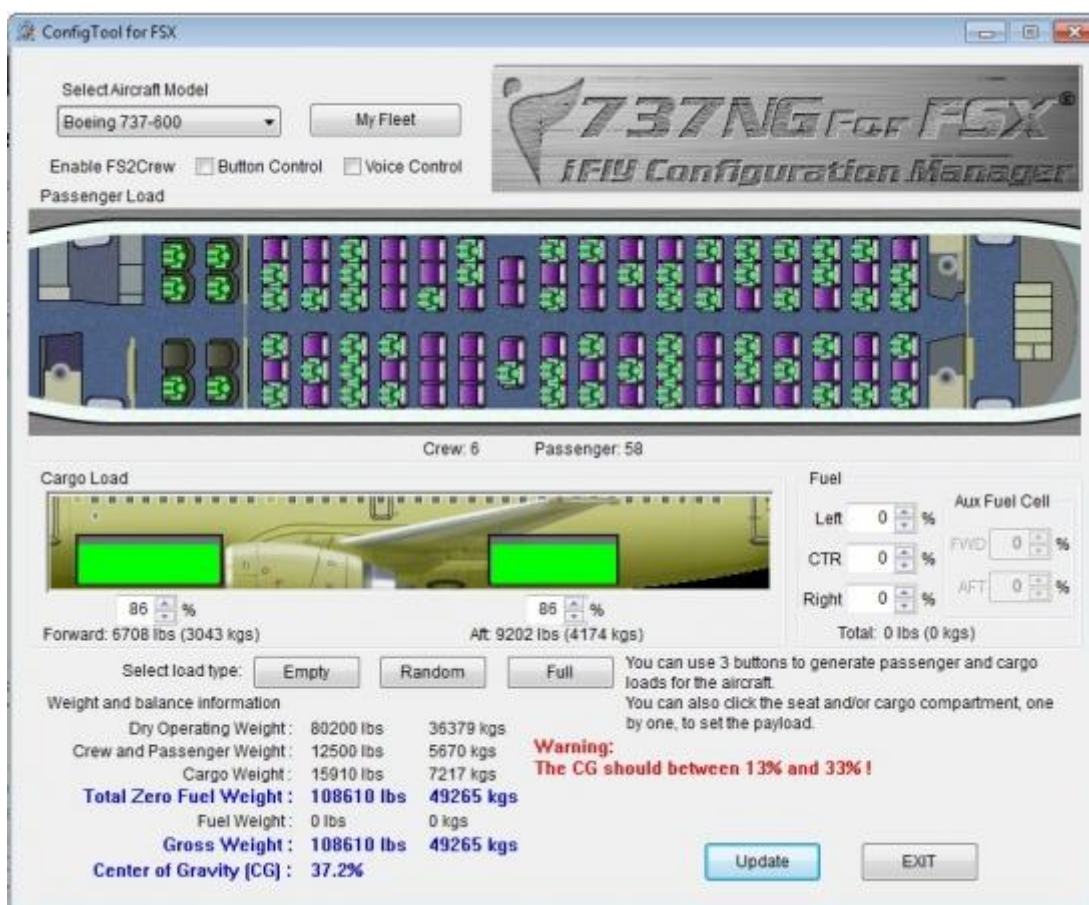


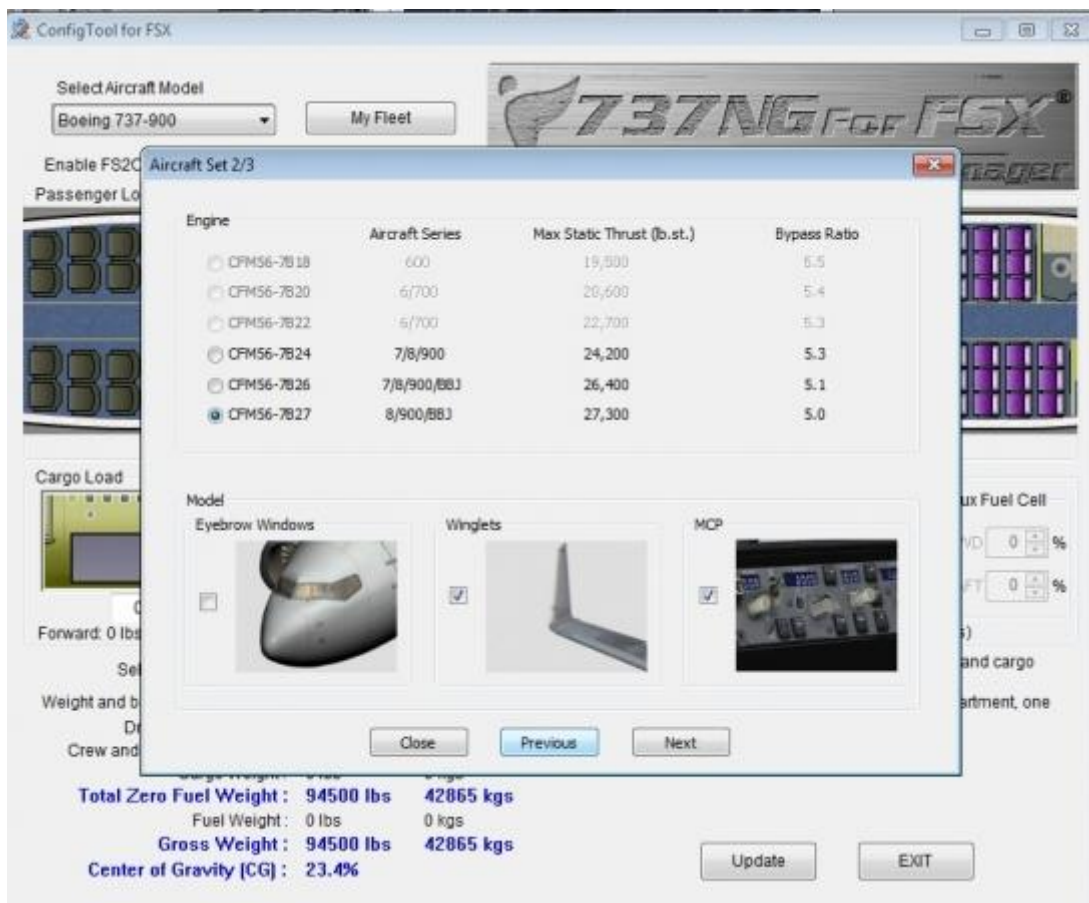


Holger: Vor den ersten Flug haben die Götter ja bekanntlich die richtige Konfiguration gesetzt. Wie beurteilt ihr die Konfigurationsmöglichkeiten?

Oski: Die Konfigurationsmöglichkeiten sind vielfältig und auf verschiedene Weise sehr gut abgedeckt. Zum einen haben wir das externe Utility, mit dem wir jedes einzelne Muster nach unseren Wünschen "zusammenstricken" und gleichzeitig auch beladen und betanken können. Nur wenige Komponenten sind bei wenigen Typen nicht konfigurierbar, einfach aus Realitätsgründen. So können bei der -600 die Eyebrow-Windows nicht ausgeblendet oder bei den BBJs das MCP nicht ausgetauscht werden. Aber sonst: mit Winglets oder ohne, LCD oder CRT Screens, verschiedene Triebwerksvarianten ... schlichtweg alles, was das Herz begehrt. Das Meiste davon kann auch innerhalb des FSX über den iFly-Menüpunkt eingestellt werden – und dann als dritte Variante noch die CDU, wo noch zusätzliche Optionen angeboten werden. So können im virtuellen Cockpit die Pilotensitze entfernt werden oder für die Ground-Operation der Push-Back konfiguriert und kommandiert werden... Und da ist auch gleich der einzige Minuspunkt in meinen Augen: Die externe Strom- und Druckluftversorgung kann nur über das Menü aktiviert werden. Das müsste doch wohl in der CDU Platz haben!

Stefan: Ich möchte mich Oskis Ausführungen voll anschließen. Die Konfigurationsmöglichkeiten sind vielfältig und gut strukturiert. Das Tool ist fast intuitiv zu bedienen und liefert einem schnell und übersichtlich die wichtigsten Informationen für den späteren Flug (Betankungszustand, Gewichte, Trimmung). Außerdem können hier bequem Repaints verwaltet werden, ohne dass das Flugzeug-Auswahlmenü im Simulator überquillt.





Normal und Abnormal: So fliegt die iFly 737

Holger: *Oski, als erfahrener Captain auf mehreren Airlines weißt Du genau, wie sich ein Flugzeug innerhalb der "normalen" Parameter bewegen muss. Wie beurteilst Du die iFly 737 NG hinsichtlich der 'Normal' Procedures?*

Oski: Ohne jetzt zu weit auf Details eingehen zu wollen, kann ich mit gutem Gewissen sagen: gut bis sehr gut ! Die klassischen Flight Guidance Modi werden fehlerfrei dargestellt und auch das Zusammenspiel FMC-FCP ist gut bis sehr gut. Trotzdem dürfen einige Unsauberkeiten nicht unerwähnt bleiben. Wie weit diese den Flugspaß beeinflussen, ist wohl wieder sehr individuell zu bewerten. Zum einen gibt es Systeme, die nur sehr rudimentär dargestellt sind. Die Elektrik zeigt praktisch unabhängig davon, was für Lasten sie zu bewältigen hat, immer in etwa dieselbe Belastung. Zudem kommen die Triebwerksgeneratoren im Moment, wo man beim Engine Start "fuel on" macht, auch sofort online. So ist das nicht in der Realität! Das sind so kleine Unsauberkeiten, die man auch noch beheben könnte. Auch die Druckkabine funktioniert zwar, aber nicht innerhalb der spezifizierten Parameter. Kommt noch "erschwerend" dazu, dass sie auch funktioniert, wenn beide Triebwerke "Bleed Off" sind. Auch funktioniert der elektrische Trim bereits im Cold & Dark Cockpit. Wie gesagt, ich will solche Unsauberkeiten nicht überbewerten. Das muss jeder Anwender für sich tun. Aber aufzeigen muss ich sie!

Auch die Flight Guidance ist nicht von Unsauberkeiten verschont. So ist die Flight Director-Anzeige beim Fliegen mit dem Autopiloten sehr unpräzise. Sie zeigt selten das, was der Autopilot fliegt – eigentlich widerspiegelt sie aber die Kommandos an den Autopiloten und müsste deshalb praktisch immer mehr oder weniger zentriert sein. Auch die Darstellung des Flight Path auf dem Navigations-Display ist – vor allem bei SIDs und STARs, aber auch bei Direct To - manchmal fragwürdig. Da hat es, wenn auch selten, Zacken, unerklärliche Kurven etc. Dass damit die Flugwege auch nicht immer perfekt geführt werden, liegt dann auf der Hand. Aber trotzdem: Der FMC ist meiner Meinung nach sehr gut gelungen und lässt LNAV und VNAV problemlos abfliegen. Netterweise hat uns iFly sogar noch ein Autotuning eingebaut, das es bei der 737NG eigentlich nicht gibt. Sie begründen dies mit der Hilfestellung für Neulinge, die dadurch in der Approach-Phase entlastet würden. Das kann ich so nachvollziehen und für die Puristen ist auch gesorgt: Das Autotuning kann per Menü deaktiviert werden. Im gesamten gesehen, würde ich sagen, dass der iFly FMC so ziemlich die kompletteste Darstellung aller bisher erscheinenden FMCs im Flight Simulator ist. Es

lohnt sich wirklich, mal alle Funktionen auszuprobieren. Das kostet zwar ein bißchen Zeit, aber Spaß macht es allemal.

Eines möchte ich an deser Stelle noch loswerden: Ich hätte es begrüßt, wenn iFly eine Konfigurationsmöglichkeit für einen Tiller (Bugradsteuerung) angeboten hätte. Das gehört für mich einfach zu einem Airliner – zumal der FSX dies ja auch zulässt, im Gegensatz zum FS9. Ach ja, und dann wäre da noch der ungenügende Bugradwinkel zu nennen. Für's Taxeln reicht er, aber für enge Parkplätze nicht. Ohne dass ich jetzt die Boeing-Daten kenne, so würde ich doch schätzen, dass sich das Bugrad in einem Winkel von 70-75° drehen lassen müsste.

Holger: *Auch ich bin erstaunt darüber, wie gut Systeme und Flugdynamiken getroffen sind – auch wenn ich die 737 NG nur aus Level-D-Simulatoren kenne. Obwohl das Produkt hier und da ein paar Fehler aufweist, dann sind sie meiner Meinung nach noch innerhalb des Rahmens: Die Flugzeuge lassen sich gut fliegen. Es gibt nichts, was sich nicht mit einem Service Pack in der Zukunft beheben lassen könnte. Doch mein Empfinden gilt nur für den Normalfall, wenn alles so funktioniert, wie es funktionieren soll. Jenseits dessen beginnen die 'Abnormal Procedures': Engine Failure, Druckverlust und viele andere Dinge, die man im realen Leben nicht an Bord eines Flugzeugs erleben möchte. Wie gut ist die Systemsimulation hinsichtlich der 'Abnormal Procedures'?*

Oski: Hier muss ich einen Abstrich machen. Vor allem die Flugdynamik bei einem "Engine Failure at V1" ist nicht realistisch. Die Wirksamkeit des Seitenruders ist derart klein, dass sich ein Engine Failure bei V1 nicht wirklich naturgetreu beherrschen lässt. Mit Hilfe der Seitenrudertrimmung lässt sich anschließend dann schon ein stabiler und brauchbarer Flugzustand erstellen, aber das ist nicht die Idee einer Zertifizierung. Aber – und das muss hier auch mit aller Deutlichkeit gesagt werden – die iFly ist damit bei weitem nicht alleine und dieses schlechte Grundverhalten ist wohl eine der "Altlasten" des FSX, die ein Entwickler übernehmen muss – will er nicht das aerodynamische Modell komplett überarbeiten. Die One-Engine Performance hingegen ist meiner Ansicht nach gut getroffen und auch der FMC unterstützt den Piloten mit den notwendigen Informationen wie Optimum Drift Down Speed und max. One Engine Flight Level.

Holger: *Das ist alles nicht schlimm, schließlich befinden wir uns ja stets am Boden. Natürlich ist es dennoch wünschenswert, wenn sich mit einem komplexen Addon die 'Abnormal Procedures' auch gut durchspielen lassen. Verglichen mit anderen Addons dieser Kategorie: Wird die iFly 737 ihrem voraus eilenden Ruf gerecht, eine gute Systemsimulation zu bieten?*

Oski: Ja, das kann man schon sagen. Trotzdem muss ich auch hier eine Klammer aufmachen. Die Boeing 737 NG ist bezüglich ihrer Systeme wie Elektrik, Hydraulik, Fuel etc. nicht besonders komplex, sondern sehr konservativ aufgebaut. Wenn ich mir das Overhead-Panel so anschau, so höre ich im Geiste die alte amerikanische Bauernregel: "if it ain't broke, don't fix it!" oder für diesen Fall sehr frei übersetzt: "Warum denn ändern, wenn's seit 100 Jahren funktioniert?!" Es gibt ja auch kein ECAM, das einem Failures prioritätsgerecht auflisten würde – sondern nur jede Menge Warnleuchten. Boeing 737-Style eben! Aber wenn ein Failure auftritt, geht die richtige Warnleuchte an und wenn er gemäß Abnormal Checklist (oder Non-Normal, wie das im Boeing-Slang heißt) abgearbeitet ist, dann benimmt sich das System wieder so, wie man es von ihm erwartet. Das ist eben auch Systemtiefe! Und die Warnungen sind wirklich praktisch zu 100% umgesetzt. Auch die Hilfestellung des FMCs im Einmotorenflug ist fehlerfrei. Ich muss hier allerdings auch um Nachsicht bitten: Es würde den Rahmen einer Rezension bei weitem sprengen, würde man jede einzelne Warnung auf ihre Richtigkeit überprüfen. Das tun dann die Anwender schon.



Optik und Akustik

Holger: *Stefan, sag doch bitte noch etwas zum Thema "Performance"...*

Stefan: *Naja, bei einer schönen Frau gerät ja ein gestandener Mann auch schon mal ins Schnaufen. Trotzdem: Mein System unterschreitet die von Flight One angegebenen Mindestspezifikationen, und ich erreiche mühelos etwa 10-12 fps an einem German Airport am Gate, ca. 14-18 am Threshold und 20-24 in der Luft – mit REX2, Squawkbox bzw. IvAP und Open Clouds-Wetter. Wenn ich jetzt noch ein paar Kompromisse bei den Settings machen würde, hätte ich noch mehr. Damit landet die iFly bei mir in der Nähe anderer komplexer Flieger wie bspw. der PMDG MD11. Bekanntlich ist ja die Framerate auch nicht das Maß aller Dinge, sondern die Qualität und Flüssigkeit des Bildaufbaus und der -ablauffolge. Hier kann ich mich wirklich nicht beklagen.*

Holger: *Ein Bug ist bereits bekannt: Bewegt man die Maus im virtuellen Cockpit aus den Grenzen des FSX-Fensters heraus, steigt die Performance deutlich an. Hoffentlich wird das noch mit einem Patch korrigiert, denn gerade im Landeanflug verlangen komplexe Szenerien, AI Traffic und das eigene Flugzeug viel Performance... Dennoch bleiben alle Flugzeuge aber auch in diesem Zustand auf meinem vier Jahre alten Rechner trotzdem irgendwie fliegbar.*



Holger: Die passende Soundkulisse trägt sehr viel zum realistischen Empfinden einer Simulation bei. Hat iFly das auch berücksichtigt?

Stefan: Klares "Ja". Ich finde den Sound gut gelungen. In der Außenansicht kommt beispielsweise das charakteristische Kreischen der CFM-56-Triebwerksreihe unter Volllast gut raus! Auch die APU macht Außen ganz schön Lärm – da versteht man die Ramp Agents, wenn sie Gehörschutz tragen. Die Einspielungen im Cockpit bei der Landung sind gelungen – das Ausfahren der Spoiler und das Rumpeln beim Abbremsen könnte ich mir oft anhören...

Holger: Was wackeln soll, wackelt. Was sich drehen soll, dreht sich. Die Animationen sind sehr gut getroffen. Insbesondere das Wing-Flex beeindruckt. All das trägt sehr viel zu einer gelungenen Atmosphäre bei. Hat Euch die iFly 737 in ihren Bann gezogen, sprich, packt Euch die Atmosphäre so sehr, dass Ihr Euch im Cockpit wohlfühlt?

Stefan: Auf einen Flieger wie diesen haben wir sehr lange warten müssen. Aber es hat sich gelohnt. Es gab ja schon eine Reihe sehr guter Airliner – die PMDG MD11, die Level-D 767, den SimCheck-Airbus, um nur ein paar zu nennen (es sind noch mehr). Aber das sind fast alles richtige Dickschiffe, die ich nicht mal eben nach einem 11-Stunden-Tag in meiner Arztpraxis auf einen gepflegten IVAO-Quickie nach Münster oder Westerland schippere. Ich habe erst kürzlich begonnen, auch die "random failures" zu aktivieren. Ich freue mich auf jeden Flug, um über die 737 etwas Neues zu lernen. Die iFly hat mich gepackt! Mann, macht das Fliegen wieder Spaß!

Oski: Ja, das hat sie zweifellos. Die Simulation ist ganz einfach bemerkenswert gut, wenn ich das mal so sagen darf. Auch ich als alter Airbusianer habe keineswegs den Eindruck erhalten, dass ich hier in einem

zusammengesbastelten Addon zutage gehe. Die Atmosphäre kommt gut rüber. Zusätzlich kommt mir als leidenschaftlichem Mehrbildschirm-Flieger das perfekte Angebot an 2D-Panels sehr entgegen. Wenn ich da an preislich vergleichbare Produkte denke, die mit vollmundigen Versprechungen angepriesen werden, kann ich nur sagen: Das ist zur Zeit das Addon mit dem bei weitem besten Preis-Leistungsverhältnis! Man bekommt einfach eine fast perfekte Umsetzung einer Boeing 737 NG Familie für 55 US \$. Punktum. Wie die Zukunft aussieht, wissen wir (noch) nicht. Für die Gegenwart bleibe ich dabei.

Fazit

Eindeutiger kann ein Fazit nur selten sein: Wir haben es hier mit einem Addon zu tun, das in vielerlei Hinsicht perfekt ist und sogar auch noch die Erwartungen übertroffen hat! Die wenigen Dinge, die uns weniger gut gefallen haben, stehen unter dem Strich jedoch einem ganzen Berg von positiven Dingen gegenüber. Über allem schwebt bei der iFly Boeing 737 NG-Familie der Nimbus der Vielfalt: Viele unterschiedlich aussehende Modelle mit jeweils individuellen Eigenschaften und, wo erlaubt, individuell anpassbarer Instrumentierung. Die Ausstattung der Modelle mit Winglets oder Eyebrows und unterschiedlichen Triebwerkvarianten nach eigenem Gusto versprechen hohe Flexibilität beim Einsatz des Addons und ist ein Garant gegen Langeweile. Das chinesische Designteam hat Großartiges geschaffen – und dem gebührt höchste Anerkennung.

Seit nunmehr eineinhalb Jahren können wir bei Rezensionen das Prädikat "Tipp der Redaktion" erteilen. Diese Auszeichnung wird nur dann vergeben, wenn unter denjenigen, die sich intensiv mit dem besprochenen Produkt auseinandergesetzt haben, Einigkeit herrscht, dass es ruhigen Gewissens den Leserinnen und Lesern empfohlen werden kann. Allerdings hat es in den letzten eineinhalb Jahren noch nie ein Produkt geschafft, unseren Erwartungen vollends zu genügen. Bis heute... Wir freuen uns, die iFly Boeing 737 NG mit dem Prädikat "Empfehlung der Redaktion" auszeichnen zu können!



Ob uns PMDG mit ihrer Umsetzung der Boeing 737 NGX ebenso überzeugen kann, wird die Zukunft zeigen. Wir bleiben dran!

Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> • Preis • Umfangreiche, gute Dokumentation • Abwechslungsreiche Modelle mit jeweils eigenen Eigenschaften • Realistische Flugeigenschaften • Großteils korrekte Systemsimulation • Modelle sehr sauber designed • Virtuelle Cockpits auf sehr hohem Niveau 	<ul style="list-style-type: none"> • Clickspots im virtuellen Cockpit bedürfen einer Überarbeitung • Performance-Bug: Framerate steigt, sobald der Mauszeiger aus dem FSX-Fenster gezogen wird • Flight-Guidance etwas unsauber, auch hinsichtlich des Flight Directors
Informationen	Testsystem
<ul style="list-style-type: none"> • Entwickler: iFlySimSoft • Distributor: Flight One <ul style="list-style-type: none"> • Homepage: http://www.iflysimsoft.com/ • Preis: 54,95 US \$, derzeit ca. 39,- € bei Flight One 	<ul style="list-style-type: none"> • mehrere unterschiedliche Systeme