

Add-on for:
Microsoft® Flight Simulator 2004



aerOSOFT™

Scenery Germany 4

Hessen/Thüringen

Handbuch • Manual

Developed by: Helen Tsvirenko & Team, Sascha Normann,
Joachim Schweigler, Rainer Pörsch, Peter Werlitz,
Arne Ehlers, Burkhard Renk

Piper Repaint: Dag Roger Stangeland

Manual: Marco Butze, Sascha Normann

Übersetzung: Meatwater

Verpackungsbild: Andreas Roeschies

Installation: Sascha Normann

Für Bildmaterial, Betatest und die Unterstützung bei der Erstellung der Scenery Germany 4 danken wir:

We would like to thank the following persons for their photos, their beta-tests and their support in programming Scenery Germany 4:

Alexander Frimmel (LSV Wolfhagen), Andreas Karthäuser, Andreas Staubi (AeC Bad Nauheim), Andrey Tsvirenko, Arno Gerretsen, Benjamin Oehmingen, Björn Ludwig (Aeroclub Fulda), Christoph Piel, Christoph Schipke, Dirk Brandenburg, Frank Coburger, Frank Seifert, Geocontent, Günter Krämer, Günther Zehnel, Harald Jörges (Fliegerschule Wasserkuppe), Hartmut Grundt, Jens Kolb (FSC Suhl), Mathijs Kok, Meatwater, Michael Fenner (Motorflug Fulda e.V.), Michael Fucker, Misha Kovacevic, Peter Hiermeier, Peter Mollenhauer (Motorflug Fulda e.V.), Philipp Petrescu, Rainer Duda, Steffen Fliedner, Thomas Gerke, Thorsten Loth, Tim Dorll, Timm Rehberg, Tino Kuehn

Copyright: 2006 / **Aerosoft GmbH**
Flughafen Paderborn/Lippstadt
D-33142 Büren, 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



a e r o s o f t GMBH



Scenery Germany 4

Hessen
Thüringen

Erweiterung zum /
Add-on for:

Microsoft Flight Simulator 2004

Inhalt

Zu Beginn.....	6
Systemanforderungen	8
Installation	8
Deinstallation der Scenery Germany 4	10
Installationsreihenfolge	10
Scenery Germany 4 im Flugsimulator	11
Allgemein	11
Szeneriekomplexität	11
Die VFR-Szenerie.....	12
Kartenmaterial.....	12
Gebietsabdeckung.....	13
Die Landeplätze	14
Flugplatzliste.....	14
Helikopterlandeplätze.....	17
Beschreibung einiger Flugplätze	18
Rundflüge	26
Bekannte Probleme	33
Support.....	37



Content

Introduction	38
System requirements.....	40
Installation	40
Removing Scenery Germany 4.....	41
Installationsreihenfolge	42
Scenery Germany 4 in Flight Simulator.....	43
General	43
Scenery Complexity.....	43
The VFR scenery.....	44
Charts	44
Coverage	45
The airports.....	46
List of airports covered in the scenery.....	46
Helicopter landing spots	49
Details for some of the airfields.....	50
Introduction flights	55
Known Issues	61
Support.....	64

Zu Beginn

Endlich ist es soweit. Hessen und Thüringen - in den letzten Jahren durch Szenerie-Addons doch eher stiefmütterlich behandelt - bekommen ihre erste VFR-Szenerie! Doch damit nicht genug: Zusammen mit dem in diesem Jahr ebenfalls erschienenen „Mega Airport Frankfurt“ haben Sie Hessen endlich in einer würdigen Detailtreue vor sich liegen. Dazu wurde mit Thüringen nun endlich auch eines der neuen Bundesländer in der „Scenery Germany“-Reihe umgesetzt!

Der Flugsimulator als Männerdomäne? Es sieht so aus, als wenn auch diese letzte Bastion der Männerwelt langsam fällt. Denn: Der Hauptentwickler - oder besser: die Hauptentwicklerin - dieser Szenerie ist eine Frau! Wohl kein anderes Flugsimulator-Addon wurde mit so viel weiblicher Detailverliebtheit umgesetzt, wie dieses (keine Sorge; das Herkules-Denkmal in Kassel wurde nicht bis ins letzte Detail dargestellt!).

Diese Szenerie war nur durch die Tatkräftige Arbeit unseres „Russian Development Team“ möglich. Dieses Team besteht aus besagter Frau, Helen Tsvirenko, und ihrem in der 3D-Entwicklung sehr versierten Team.

„Warum hat man nicht auf das alte Entwickler-Team zurückgegriffen?“, mag sich der ein oder andere fragen. Nun, nach 5 Jahren harter Arbeit an der „Scenery Germany“-Serie brauchten wir alle dringend eine kleine Auszeit. Doch sicher nicht, um uns faul auf die Haut zu legen, sondern um uns dem Studium von neuen Design-Techniken und lange geplanten Traum-Szenerien (Mt. Everest - Lukla, Bremen...) zu widmen.

Wird dadurch etwas anders? Nein!

Die gewohnte Qualität der „Scenery Germany“-Reihe bleibt weiterhin erhalten. Dem einen oder anderen Experten wird auffallen, dass die Flugplätze einen anderen Stil haben, als viele Vorgänger (fotorealistischer) und dass erstmals in einigen Gebieten hochaufgelöste Luftbilder mitsamt Autogen integriert wurden.

Auch wichtig zu bemerken ist, dass diese Szenerie durchweg mit neuesten Techniken erstellt wurde, wie es bisher bei keinem anderen großflächigen VFR-Addon der Fall war. Es wurde durchweg Gmax und XML verwendet. Eine hundertprozentige Kompatibilität mit dem kommenden Flugsimulator „FSX“ können wir zwar vor Erscheinen nicht garantieren, die Chancen stehen aber so gut wie nie.



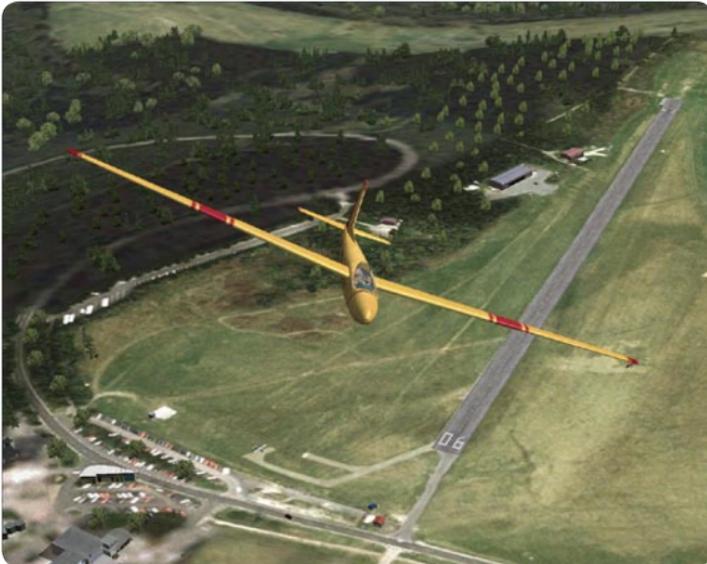
Durch diese neuen Technologien entstehen leider auch neue technische Barrieren. Zum Beispiel drehen sich die Windkraftwerke nicht mehr, wie aus der „Scenery Germany 3“ gewohnt, in Windrichtung. Dies ist durch die Verwendung der neuen Technologien leider unmöglich geworden.

An dieser Stelle geht noch einmal ein großer Dank an die vielen Segelflieger, Fluglehrer, Helikopterpiloten, Privatpiloten und Flugsimulator-Fans aus dem Szeneriegebiet, welche uns mit Rat und Tat zur Seite gestanden haben. Ganz besonders danken wir Jens Kolb, Dr. Michael Fenner und Günter Zehnel, die sich extra für dieses Projekt ins Flugzeug gesetzt haben, um auf ihren VFR-Flügen Fotomaterial von Sichtflugpunkten und Flugplätzen zu sammeln!

Die größte Frage für viele mag nun lauten: „Wie geht es weiter?“ Wie die Abdeckungskarte der Scenery Germany-Serie zeigt, ist die Deutschland-Szenerie noch lange nicht an ihrem Ende angelangt. Doch erst einmal gilt es den kommenden Flight Simulator X abzuwarten und die Kompatibilität der bisherigen Scenery Germany-Ausgaben zu erforschen. Es wird weitergehen! Wie, behalten wir aber erst einmal für uns. ;-)

Sascha Normann

- Projektleiter Scenery Germany 3 und 4 -



Systemanforderungen

Um die Scenery Germany 4 möglichst störungsfrei fliegen zu können, benötigen Sie:

- Prozessor mit 1,8 GHz, empfohlen 2,6 GHz
- ca. 600 MB freien Festplattenspeicherplatz
- 512 MB RAM Arbeitsspeicher, empfohlen 1024 MB
- CD-ROM Laufwerk
- 3D-Grafikkarte mit 64 MB, empfohlen 128 MB
- Soundkarte
- Microsoft Flight Simulator 2004
- Windows 98SE, NT, 2000, XP

Installation

Achtung: Zur Installation der Scenery Germany 4 benötigen Sie die Seriennummer, die sich auf Ihrer CD Hülle befindet! Bewahren Sie diese sicher auf, sie wird bei einer erneuten Installation wieder benötigt.

Wenn Sie mit Windows XP, Windows 2000 oder Windows NT arbeiten, müssen Sie als Systemadministrator angemeldet sein, bevor Sie mit der Installation beginnen. Das Setupprogramm für die Scenery Germany 4 wird automatisch gestartet. Sollte das Setupprogramm nach dem Einlegen der CD 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 CD-ROM-Laufwerks).

Nach der Sprachauswahl werden Sie zunächst von der Installationsroutine begrüßt und erhalten einige wichtige Informationen.

Anschließend werden Sie aufgefordert, die Seriennummer einzugeben. Diese finden Sie auf der CD-Hülle.

Nach der Auswahl wird das Installationsverzeichnis (Verzeichnis des Microsoft Flugsimulator 2004) automatisch gesucht und überprüft. Sollte die Installationsroutine das Microsoft Flugsimulator Verzeichnis nicht finden oder Sie möchten ein anderes Verzeichnis vorgeben, so können Sie dieses über den "Durchsuchen"-Button festlegen.



Das Installationsprogramm prüft nun, ob auf Ihrem Rechner bereits die Scenery Germany 2, Scenery Germany 3, GermanRivers und/oder Mega Airport Frankfurt installiert sind. Das ist notwendig, da in diesem Fall einige Daten angepasst werden müssen.

Desweiteren können Sie auswählen, ob Sie die statischen Flugzeuge auf den Flugplätzen installieren möchten.

Bevor jetzt der eigentliche Installationsvorgang beginnt, werden die wichtigsten Daten noch einmal zusammengefasst angezeigt.

Die Installationsroutine kopiert nun im Einzelnen die Daten der Scenery Germany 4 in das Zielverzeichnis und meldet die Szenerie in der Szeneriebibliothek an. Zuvor wird von der Scenery.cfg eine Sicherungskopie erstellt: „Scenery_CFG_Before_Scenery_Gemany_4_was_installed.cfg“. Sie können damit die hier beschriebene Änderung wieder rückgängig machen, falls Probleme mit anderen Zusatzszenerien auftreten.

Anschließend prüft das Installationsprogramm eine bestimmte Einstellung für die Terrain-Darstellung in der Konfigurationsdatei FS9.cfg. Wir haben unsere Szenerie so programmiert, dass mit der Standard-Einstellung des FS2004 eine optimale Darstellung der Flugplätze erfolgt. Einige Zusatzszenerien können aber andere Werte erfordern. Dies ist z.B. auch bei unserer Szenerie „Wonderful Madeira“ der Fall. Findet das Installationsprogramm in Ihrer FS9.cfg einen anderen als den Standardwert, erscheint am Ende des Kopiervorgangs eine Abfrage. Sie können hier wählen, ob Sie die Einstellung für die Scenery Germany 4 optimieren möchten oder ob die alte Einstellung beibehalten werden soll. Klicken Sie im Abfragefenster auf „Nein“, wird die alte Einstellung beibehalten. Es kann dann zu Darstellungsproblemen auf unebenen Flugplätzen führen. Klicken Sie auf „Ja“, wird der Wert auf die Standardeinstellung geändert. Das kann wiederum zu Darstellungsproblemen bei anderen Szenerien (z.B. Wonderful Madeira) führen.

Sie sollten sich bei Ihrer Entscheidung danach richten, welcher Flugplatz Ihnen besonders wichtig ist.

Die Installation ist damit beendet. Die Scenery Germany 4 CD-ROM wird während des Fluges nicht mehr benötigt.

Deinstallation der Scenery Germany 4

Um die Scenery Germany 4 wieder zu deinstallieren, klicken Sie auf den „Start“-Button in der Windows-Taskleiste. Hier wählen Sie dann „Einstellungen“ und „Systemsteuerung“. In der Systemsteuerung gibt es ein Symbol „Software“, welches Sie mit einem Doppelklick anklicken. Sie erhalten eine Liste der installierten Programme, unter anderem auch „aerosoft's – Scenery Germany 4 - FS2004“. Markieren Sie den Eintrag „aerosoft's – Scenery Germany 4 -FS2004“ per Doppelklick.

Nun meldet sich das Deinstallationsprogramm und entfernt alle Scenery Germany 4 Dateien von Ihrer Festplatte.

Die Einträge in der FS Szeneriebibliothek werden ebenfalls entfernt.

Installationsreihenfolge

Wenn Sie mehrere Deutschland-Szenarien von Aerosoft besitzen, sollten diese in folgender Reihenfolge installiert werden:

- | | |
|---------------------------|-----------------------|
| 1. Scenery Germany 1 | 10. Scenery Germany 4 |
| 2. Scenery Germany 2 | 11. Real Germany 1 |
| 3. German Airports 3 | 12. Real Germany 2 |
| 4. Scenery Germany 3 | 13. Real Germany 3 |
| 5. German Airports 1 | |
| 6. German Airports 2 | |
| 7. German Airports 4 | |
| 8. VFR Berlin 2006 | |
| 9. Mega Airport Frankfurt | |

Falls Sie die Szenarien ohne eine erneute Installation in die richtige Reihenfolge bringen möchten, so können Sie dies in der FS2004-Szeneriebibliothek vornehmen. Dort ist die Reihenfolge genau umgekehrt.

Die Scenery Germany-Reihe **muss** von 1-4 aufsteigend installiert werden!

Die Scenery Germany 4 ist nicht kompatibel mit „All Roads of Europe“, allerdings wird für „Ultimate Terrain Europe“ ein Update erscheinen!



Scenery Germany 4 im Flugsimulator

Allgemein

Nachdem alle notwendigen Szeneriedateien in den Flugsimulator kopiert worden sind, wird die Szenerie im Flugsimulator automatisch angemeldet. Sie können den Flugsimulator wie gewohnt starten und sich über das Menü „Umwelt“ - „Flughafenauswahl“ auf einen Flugplatz der Scenery Germany 4 positionieren.

Mehr Informationen über die Flugplätze finden Sie auf den folgenden Seiten.

Szeneriekomplexität

Die Darstellung aller in der Scenery Germany 4 programmierten Szenerieobjekte erfolgt nur bei Einstellung der Szeneriekomplexität auf „Extrem dicht“. Bei einer niedrigeren Szeneriekomplexität wird ein Teil der in der Szenerie enthaltenen Objekte nicht dargestellt. Sie sollten jedoch beachten, dass Sie mit der Einstellung einer höheren Szeneriekomplexität eine niedrigere Ablaufgeschwindigkeit (Bildwiederholrate) in Kauf nehmen müssen.

Prinzipiell sind eine hohe Ablaufgeschwindigkeit des Flugsimulator und eine detaillierte Szeneriedarstellung mit allen möglichen Effekten, 3D-Wolken und dichtem AI-Verkehr konkurrierende Ziele. Man muss für den eigenen Computer einen Kompromiss zwischen Geschwindigkeit und Darstellungsqualität finden. Da die Voraussetzungen auf jedem Rechner anders liegen, gibt es hierfür auch kein Patentrezept. Im FS2004 unter „OPTIONEN | EINSTELLUNGEN | ANZEIGE | SZENERIE“ bietet der Flugsimulator verschiedene Einstellmöglichkeiten, mit denen die Bildwiederholrate beeinflusst werden kann. Testen Sie verschiedene Einstellungen, um die optimale Konfiguration für Ihren Computer herauszufinden.

Die VFR-Szenerie

Wie schon in der Scenery Germany 2 und 3 sind nahezu alle wichtigen Sichtflugmerkmale in dieser Szenerie eingebunden. So wurden sämtliche Autobahnen, Bundesstraßen, Landstraßen, Flüsse, Kanäle, Seen, und Bahnlinien komplett nachgezeichnet, so wie sie auch in den ICAO-Karten vorhanden sind. Als Grundlage nutzten wir dafür hochexakte topografische Karten.

Nicht zu vergessen sind die unzähligen Sichtflugmerkmale, auf deren Existenz uns erst Piloten aufmerksam gemacht haben. Dabei handelt es sich um Brücken, Berghotels, Aussichtstürme, Fabriken und vieles mehr.

Besonders beeindruckend sind Flüge über dem Rhein-Main-Gebiet, der Rhön, dem Thüringer Wald und entlang der A4 an zahlreichen thüringerischen Städten vorbei.

Kartenmaterial

Im beiliegenden Handbuch finden Sie Flugplatzkarten für die in der Scenery Germany 4 enthaltenen Flugplätze mit ICAO-Kennung (keine Segelflugplätze und Helikopterlandeplätze)

Für den VFR-Flug über dem Gebiet der Scenery Germany 4 empfehlen wir die ICAO-Karten der Deutschen Flugsicherung, welche im Buchhandel und

auf vielen Flugplätzen zu erwerben sind.



Alternativ kann man sich natürlich auch sehr gut mit normalen Straßenkarten orientieren, da alle größeren Straßen in der Scenery Germany 4 enthalten sind.

Die Landeplätze

Flugplatzliste

Die Flugplätze in dem Gebiet der Scenery Germany 4 sind natürlich alle anfliegbar und man kann auf ihnen starten und landen. Jedoch wurden von uns nur die in der Liste stehenden Plätze detaillierter umgesetzt. Um Ihr Flugzeug auf einem der Flugplätze unserer Scenery Germany 4 zu positionieren, wählen Sie den entsprechenden Platz aus der normalen Flugplatzliste des FS2004 aus. Geben Sie die ICAO-Kennung des gewünschten Flugplatzes im Feld „ID“ ein. So zum Beispiel für Wasserkuppe „EDS8“. Alternativ können Sie auch den Flugplatznamen eingeben.

Auch alle in der Szenerie enthaltenen Segelflugplätze und Ultraleichtflugplätze aus den ICAO-Karten finden Sie in der Flugplatzliste des Flugsimulators. Da diese in der Regel keine ICAO-Kennung besitzen, verwenden Sie bei deren Suche einfach den Flugplatznamen.

Die detaillierten Flugplätze sind auf den Raum Thüringen und Hessen sowie Nordbayern verteilt.





Bayern:

EDFD Bad Neustadt (Saale)

Hessen:

EDFA Anspach
EDGB Breitscheid
Segel Fulda-Johannisau
EDGF Fulda-Jossa
EDFG Gelnhausen
EDFL Gießen-Lützellinden
EDGK Korbach
EDFG Marburg-Schönstadt
EDFO Michelstadt / Odenwald
EDFP Ober-Mörlen
EDFB Reichelsheim
EDS8 Wasserkuppe
EDGW Wolfhagen / Graner Berg



Thüringen:

EDBA	Alkersleben / Wülfershausen
EDAC	Altenburg-Nobitz
EDOF	Bad Frankenhausen
EDEB	Bad Langensalza
EDGE	Eisenach-Kindel
EDAJ	Gera-Leumnitz
EDBJ	Jena-Schöngleina
EDOS	Pennewitz
EDOK	Rudolstadt-Groschwitz
EDQS	Suhl-Goldlauter
EDOU	Weimar-Umpferstedt





Helikopterlandeplätze

In der Scenery Germany 4 sind, wie in der Scenery Germany 3, auch zahlreiche Helikopterlandeplätze berücksichtigt. Diese sind besonders in den Ballungszentren zu finden. Somit sind nun auch längere Helikopterflüge im Flugsimulator möglich.

Heli	Apolda - Krankenhaus
Heli	Bad Nauheim - Klinik
Heli	Bad Neustadt - Klinik
Heli	Frankfurt - BG Unfallklinik
Heli	Jena - Uniklinikum (geschlossen)
Heli	Kassel - Stadtkliniken



Beschreibung einiger Flugplätze

Für einige Flugplätze haben wir hier ein paar interessante Details zusammengefasst. Alle Flugplätze im Detail vorzustellen würde den Rahmen dieses Handbuches sprengen. Allerdings müssen die nicht beschriebenen Flugplätze auf keinen Fall uninteressant sein!

Je mehr Erkundungsflüge Sie machen, desto mehr werden Sie entdecken...

EDAC - Altenburg-Nobitz

1913 wird der Flugstützpunkt Nobitz eingeweiht. Im zweiten Weltkrieg wird er, wie viele andere Plätze, stetig ausgebaut. Von 1945 bis 1991 wird der Platz ausschließlich militärisch durch die Rote Armee genutzt.

Im Januar 1992 wird die Flugplatz GmbH gegründet und der Ausbau des Flugplatzes beschlossen. Im Oktober 1995 kann das neue Instrumentenlandesystem in Betrieb genommen werden.

Von 1996 bis 2002 gibt es ab Altenburg regelmäßige Charterverbindungen zu beliebten Urlaubsdestinationen (Mallorca, Griechenland, etc).

Seit 2003 gibt es die tägliche Linienverbindung nach London-Stansted mit dem irischen Billig-Anbieter Ryanair. Bei den Passagieren ist Altenburg-Nobitz wegen des übersichtlichen Terminals mit seinem Speziellen Ambiente, kostenlosen Parkplätzen und weiteren Annehmlichkeiten beliebt.



Für Wachstum ist noch reichlich Potential vorhanden; dieses ist aber wegen der unmittelbaren Nähe zu den Verkehrsflughäfen von Erfurt, Leipzig und Dresden nicht unumstritten.



EDER - Wasserkuppe

Die Wasserkuppe ist mit 950,2 m Höhe der höchste Berg in der Rhön und die höchste Erhebung in ganz Hessen. Sie liegt etwa 5 km nördlich von Gersfeld. An diesem wasserreichen Berg entspringt die Fulda, weitere 30 Bäche haben hier ihren Ursprung.

Auf der Wasserkuppe befinden sich ein großes Segelflugzentrum mit der ältesten Segelflugschule der Welt, das Deutsche Segelflugmuseum, ein kleiner Flugplatz für Segel- und Motorflugzeuge, der historischen Segelflugverein OSC Wasserkuppe, eine Jugendbildungsstätte, Hotels und Restaurants sowie eine Wetter- und eine ehemalige militärische Radarstation. Zeitweise standen auf der Wasserkuppe bis zu vier Radome. In den 70er und 80er Jahren standen technisch bedingt 4 Radarkuppeln auf dem Berg. Vier Jahrzehnte prägten sie das Bild der Rhön. Die letzte bis heute verbliebene Radarkuppel wurde 1994 errichtet. Aufgrund der geschichtlichen Ereignisse, die zum Ende des „Kalten Krieges“ führten, ist der Standort Wasserkuppe zur militärischen Luftraumüberwachung nicht mehr erforderlich. Das derzeit leer stehende Radom soll für Tourismus und Flugsport erhalten bleiben, die Radarkuppel ist als weithin sichtbare Landmarke das Wahrzeichen der Rhön.

Besonderheiten:

1.) Flugbewegungen von Fremdflugzeugen sind auf 5 täglich Samstag/ Sonntag und auf 10 wochentags beschränkt. Begründung: eigener starker Flugbetrieb (>20.000 Starts/Jahr). 2001 sind schon 600 Fremdländungen genehmigt worden.

2.) In der Regel (Westwind) nur Piste 24 zum Landen. Start nur 06: dann mit Rückenwind: Konsequenzen: keine "schnellen", keine schwachbrüstigen oder/und maximal beladenen Flugzeuge möglich!

3.) nur Flugzeuge mit eingetragenem erhöhtem Lärmschutz.



EDBJ - Jena-Schöngleina

Jena ist fest mit dem Segelflugsport verbunden. 1940 wurde das Gelände gekauft und 1941 die Genehmigung zur Benutzung des Segelflugplatzes erteilt.

1945 wurde der Platz geschlossen, erst 1953 ging es weiter auf dem Gelände in Drackendorf Vorwerk. Nach einem Jahr wurde auch dieser Platz geschlossen. 1956 fand die Zuteilung des heutigen Geländes in Schöngleina statt und bereits im September des Jahres gab es den ersten Flugtag mit 12.000 Besuchern. Von nun an wurde der Platz stetig erweitert, Hangars und Gebäude errichtet. 1991 bekam Jena-Schöngleina nach bundesdeutschem Recht den Status eines Verkehrslandeplatzes.

Ein Fliegerclub, Paragliding, Fallschirmsprung, ein Ballonteam, Segelflug, Helicopter Service, die ADAC-Luftrettung und eine Flugschule mit Charterservice (dank der 1.170m langen Bahn mit einer Tragkraft von 9.500kg, ist hier eine Beech 350 stationiert) sorgen für reichlich Verkehr auf dem Platz.

EDAJ - Gera-Leumnitz

Die Luftfahrt beginnt in Gera 1926 mit der Gründung der Flugplatz-Verkehrs-AG; allerdings bis 1936 auf dem Gelände in Gera-Tinz. Dann muss der Platz der geplanten Reichsautobahn, der heutigen A4, weichen. Die Lufthansa bediente bis dahin Gera auf ihren Routen Halle - Gera – Plauen und von Tinz via Leipzig und Dessau nach Berlin.

Erst 1954 wird der Flugplatz Gera-Leumnitz gebaut und ausschließlich als Segelflugplatz genutzt, 1964 wird der Platz auch für den Motorsport zugelassen. Private Investoren gaben dem Flugplatz inzwischen ein neues Outfit. Auf dem Gelände entstanden neue Abstell- und Wartungshallen, ein neues Gebäude mit Tower, modernen Büro- und Sanitarräumen und einer originellen Gaststätte. Es befinden sich auf dem Gelände verschiedene Firmen, Vereine und Dienstleistungsunternehmen.

Wegen der guten Infrastruktur (unmittelbare Nähe zu A4 und A9) sowie dem großen bedienbaren Wirtschaftsareal bieten sich beste Voraussetzungen für die Entwicklung zu einem bedeutenden Dienstleister, weshalb auch der Ausbau der momentan 750m langen Bahn auf 1.220m und die Errichtung einer Befehlssteuerung für Nachtflüge als nächstes geplant sind.



EDGE - Eisenach-Kindel

Wie bei so vielen Plätzen, beginnt auch die Geschichte des Kindel mit dem Militär. Für das Kampfgeschwader 253 wurde 1934 das Gelände abgesteckt.

Ende der 50er Jahre wurde ein neuer Militärflugplatz unmittelbar neben dem alten gebaut, da dieser nicht mehr den Anforderungen an moderne Militärflugzeuge entsprach. Es wurden eine 2.200m lange und 60m breite Start- und Landebahn und 14m breite Rollwege gebaut. Durch ständige Erweiterungen wuchs die genutzte Fläche von Flugplatz und Truppenlandeplatz auf 2.400ha an.

Mit der politischen Wende 1989/ 90 wurde der Kindel im Zuge der Rückführung der gesamten sowjetischen Streitkräfte aus Deutschland am 27.12.1991 geräumt und stand zunächst unter der Verwaltung des Bundesvermögensamtes.

Am 30.06.1992 erfolgte durch das Bundesverteidigungsministerium die Freigabe des ehemaligen Truppenübungsplatzes Kindel für zivile Zwecke.

Aufgrund der 1999 installierten Nachtflugbefehrerung ist es möglich, den Verkehrslandeplatz bei Tag und Nacht zu nutzen. Als Verkehrslandeplatz der Klasse 1 obliegt dieser einer täglichen Öffnungspflicht und wird somit zum verlässlichen Infrastrukturelement der Region. Im Jahr 2000 wurde eine Betriebsgenehmigung für Luftfahrzeuge bis 20 t Abflugmasse erteilt.

EDGB - Breitscheid

1952 begann eine kleine Gruppe bei Breitscheid den Flugbetrieb auf dem ehemaligen Militärflugplatz aufzubauen. Daraus entwickelte sich in den letzten 44 Jahre, der von der Luftsportgruppe Breitscheid Haiger e.V. durch die enorme Eigeninitiative und Tatkraft der Mitglieder geführte Verkehrslandeplatz mit drei Hallen, einer Werkstatt, dem Clubheim und dem vereinseigenen Tower mit Flugvorbereitungsräumen sowie einer 785m langen befestigten Bahn mit dazugehörigen Rollwegen. Es finden ca 20.000 Flugbewegungen pro Jahr statt. Der Flugplatz ist generell vom 1. März bis zum 1. November geöffnet; an schönen Wintertagen kann Breitscheid aber ebenfalls angefliegen werden.

EDGF - Fulda-Jossa

Dieser kleine Flugplatz verdient aufgrund seiner idyllischen Lage durchaus das Prädikat: „Kleingarten mit Landebahn“: 600 m Graspiste, 486 m über N.N. hoch gelegen, umgeben von heiler Natur gleich neben dem Freizeitpark Niedermoos, ist der Flugplatz Fulda-Jossa auch eine touristische Attraktion.

Es gibt aber auch eine wirtschaftliche Komponente: Fulda schickt sich an, sich als Tagungs- und Kongress-Stadt zu profilieren. Eine gute Chance, ist doch Fulda nahezu der geografische Mittelpunkt Deutschlands. Überregionale Fachausstellungen auf Fuldas neuem Messegelände und die Präsenz vielfältiger Industriebetriebe veranlassen immer mehr Besucher, aus den entlegendsten Ecken Deutschlands und zunehmend mehr aus den europäischen Mitgliedsstaaten das Flugzeug zur An- und Abreise zu nutzen. Denn nicht jeder liegt an einer günstigen ICE-Strecke. Hier hat die „kleine“ Fliegerei ihre Chance. Beispielsweise dauert ein Flug mit einer Reisemaschine von Fulda-Jossa nach Berlin-Tempelhof 1:34 Std. In Zeiten verstopfter Autobahnen eine echte Alternative.

Der am Platz ansässige Verein MOTORFLUG-FULDA E.V. (1968 gegründet) ist in der Lage, sowohl den nationalen Schein nach ICAO sowie alle nach internationalem Recht gemäß JAR-FCL zu schulen. Die Palette der möglichen Angebote umfasst u.a. die CVFR-Ausbildung, PPL - A , SEP/ Land bis 2 Tonnen über PPL N (750 kg, 2-sitzig), Typratings auf Motorsegler (TMG) bis hin zur kompletten UL-Ausbildung auf einem modernen Typ. Es stehen vier Vereins- und zwei Eignermaschinen zur Verfügung.

EDFL - Gießen-Lützellinden

Ob man den Wirtschaftsraum Mittelhessen geschäftlich besuchen möchte oder einen Ausflug in die reizvolle Landschaft, geprägt von Dünsberg, Gleiberg, Vetzberg, Schiffenberg bis hin zu Schloß Braunfels unternehmen möchte - Der Flugplatz Lützellinden ist immer ein günstiger Ausgangspunkt, da zwischen der Universitätsstadt Gießen und dem historisch sehenswerten Wetzlar gelegen.

Der am Platz ansässige „Aero-Club Lützellinden“, gegründet 1968 von 23 Mitgliedern, ist heute mit 220 Mitgliedern der zweitgrößte Flugsportverein Hessens.



EDQS - Suhl-Goldlauter

Suhl-Goldlauter liegt zentral in der Mitte des Naturparks Thüringer Wald, in einer Höhe von 470-660 m ü. NN und ca. 5 km von der Kammlage des Rennsteiges entfernt.

Goldlauter ist eine Reise wert! Hier befindet sich einer der wenigen und landschaftlich am schönsten gelegenen Flugplätze in Thüringen. Wegen seiner sehr guten thermischen Bedingungen ist er besonders attraktiv für Segelflieger, die hier auch die Möglichkeit zum Hangsegeln haben, oder sogar die Leewelle nutzen können. Dem naturinteressierten Gast bietet sich das international bekannte Biosphärenreservat „Vessertal“ als ein besonderes Ausflugsziel in unmittelbarer Umgebung an. Im Winter laden ein 75 km langes gespurtes Loipennetz „Rund um den Beerberg“ und eine anspruchsvolle Abfahrtspiste am Salzberg zur sportlichen Betätigung ein.

EDFP - Ober-Mörlen

Die ersten Starts in Ober-Mörlen fanden in den 30er Jahren statt, als man auf den abgeernteten Wiesen einen Flugtag organisierte. Unter den damals startenden Flugzeugen befand sich unter anderem eine Ju-52. Die eigentliche Vereinsgeschichte beginnt in den 50er Jahren, als sich in Bad Nauheim eine Gruppe Flugbegeisterter bildete und mit dem Bau eines Segelflugzeugs begann. Parallel dazu bildete sich eine weitere Gruppe Flugbegeisterter im Friedberger Polytechnikum (die heutige Fachhochschule).

Beide Gruppe schlossen sich nach einiger Zeit zusammen und es begann eine Odyssee über die verschiedensten Fluggelände (Merzhausen, Bad Homburg, Nidda). Schließlich fand der Verein auf dem amerikanischen Behelfsflugplatz in Ockstadt sein erstes Zuhause. Dieser Flugplatz wurde 1984 aufgrund der geplanten Umgehungsstraße B3a aufgegeben. Mit Glück und weiser Voraussicht hatte der Verein den Flugplatz Ober-Mörlen von einer privaten Flugschule übernommen.

Heute gehört der Aero-Club Bad Nauheim mit über 270 aktiven Mitgliedern zu den größten Vereinen in Hessen.

Der Flugbetrieb besteht aus einer bunten Mischung von Segel- Motorsegel- und Motorflug. Dabei werden sowohl ältere Holzkonstruktionen als auch die aktuellsten Flugzeuge geflogen.

EDFO - Michelstadt

Der Flugplatz Michelstadt liegt 346 m ü. NN westlich von Michelstadt im Herzen des Odenwaldes und wird vom AERO-CLUB Odenwald e.V. betrieben.

Aufgrund seiner landschaftlich reizvollen Lage ist der Flugplatz Michelstadt einer der schönsten Flugplätze Deutschlands. Rundflüge ermöglichen einen exklusiven Überblick über die herrlichen Höhenzüge des Odenwaldes.

Motorflug, Ultraleichtflug und Modellflug sind Abteilungen des Aero-Clubs, Fallschirmspringen oder Helikopterflüge werden als fliegerische Besonderheiten zusätzlich angeboten.

EDFG - Gelnhausen

Der Flugplatz liegt herrlich gelegen im Main-Kinzig-Tal, südwestlich der alten Barbarossa-Stadt an den Ausläufern des Spessarts und des Vogelsbergs, ca. 40 Kilometer östlich von Frankfurt/Main.

Gelnhausen e. V. gilt als einer der größten Luftsportvereine Deutschlands und als größter in Hessen.

EDFN - Marburg-Schönstadt



Marburg liegt rund 90km nördlich von Frankfurt/M. und 70km südlich von Kassel. Im Westen erhebt sich von hier aus das Sauerland mit dem Rothaar-gebirge. Im Osten folgt der Vogelsberg und das Knüllgebirge. Der Flugplatz (EDFN) liegt etwas nördlich der Stadt, in der Verlängerung des Höhenzugs der Lahnberge. Auf allen Karten gut zu erkennen ist auch der charakteristische

Richtungswechsel der Lahn an der Mündung der Ohm; auch als „Lahnknie“ bezeichnet. Der Flugplatz liegt dort in direkter Nachbarschaft. Auszumachen ist er am großen benachbarten Sägewerk Schmidt an der Schwelle zur Piste 22 und am Golfplatz des Oberhessischen Golfclubs, Marburg an der Schwelle der Piste 04.



Fulda-Johannisau

Neben dem beeindruckenden Anflug auf die Wasserkuppe wird Ihnen der Anflug auf diesen kleinen PPR-Flugplatz sicher am meisten Gewöhnung abverlangen, denn: Die Landebahn dieses Flugplatzes verläuft in einer Kurve!!!

Damit nicht genug, befindet sich der Flugplatz doch inmitten von umgebenden Hügeln, Bäumen und Sportplätzen.

Die komplette Länge der Landebahn beträgt etwa 800 Meter, wovon - bedingt durch die Krümmung - für Start und Landung nur etwa jeweils die Hälfte zu Verfügung stehen. Nicht weit entfernt vom Flugplatz befindet sich die Stadt Fulda mit ihrem Dom und dem Frauenkloster.



Rundflüge

Im Folgenden finden Sie einige interessante Vorschläge für Rundflüge über die Landschaften Hessens und Thüringens. Für alle hier genannten Flüge finden Sie die entsprechende Startsituation im Flugsimulator. Öffnen Sie dazu das Menü „Flug auswählen“ im Eröffnungsbildschirm des FS2004. Suchen Sie hier aus der Liste „Flug auswählen“ den gewünschten Flug aus.

In Klammern finden Sie die ICAO-Karte angegeben, welche wir für diesen Flug empfehlen (Nicht im Lieferumfang der Scenery Germany 4 enthalten! Weiteres hierzu im Kapitel „Kartenmaterial“)

1. Odenwald, Frankfurt, Taunus, Marburg (NO 49/6)

Wir starten in Michelstadt auf der RWY 26 Richtung Westen und steigen zunächst auf Platzrundenhöhe 2.100'. Aus dem Downwind sehen wir, nachdem wir den Platz passiert haben, Michelstadt im Tal liegen. Es geht weiter geradeaus und wir steigen auf 3.500'. Weiter, an Mainbullau (EDFU) vorbei, fliegen wir nun über dem Naturpark Bergstraße-Odenwald Richtung Miltenberg, was wir nach insgesamt 10 Minuten Flugzeit erreichen.



Hier drehen nach Norden Richtung Aschaffenburg, wir brauchen nur dem Main zu folgen; die Schloten des Kraftwerks Staudinger sind auch sehr gut aus der Ferne erkennbar. Nach fünf Minuten sind wir über der Stadt und können einen Blick auf Schloß Johannisburg werfen. Weiter Richtung Norden halten wir uns jetzt über der A45 und sinken auf 1.500', um nicht unkontrolliert in den

Luftraum C von Frankfurt einzufliegen. Das Preussag-Kraftwerk in Großkrotzenburg dient als Orientierungshilfe. Bei Hanau sollten wir die 1.500' erreicht haben und wir biegen ab nach Westen; unter uns am Main liegt Schloß Phillipsruhe.



In der Ferne ist jetzt bereits die Skyline zu erkennen – wir steuern 270° sodass wir leicht nördlich der Stadt ankommen. Die Wolkenkratzer und im Hintergrund der Mega-Airport sind immer wieder ein schöner Anblick, aber findet ihr auch den Dom oder die Alte Oper?

Wir drehen ab und folgen der A5. Nach dem Bad Homburger Kreuz dürfen wir wieder steigen – zunächst auf 3.500'. Wir fliegen ca. 320° zum Naturpark Hochtaunus, kommen dabei über Anspach (EDFA, im Paket enthalten). Ab dort steigen wir auf 4.500' damit wir eine Runde um den Feldberg in sicherer Höhe drehen können; dazu verlassen wir Anspach in südwestlicher Richtung. Nach diesem kleinen Abstecher drehen wir auf nordwestlichen Kurs – Richtung Siegerland (SIL-NDB 489); -)

Nach 15 Minuten Flugzeit erreichen wir den Westerwald und sehen Siegerland (EDGS im Paket SG3) und Breitscheid (EDGB in diesem Paket) vor uns liegen.

Über den Plätzen drehen wir auf 070° Richtung Marburg und sinken zunächst auf 3.500', später dann weiter auf Platzrundenhöhe von Marburg-Schönstadt 1.700'. Wir überfliegen Marburg und anschließend durch das Lahn-Tal in den Gegenanflug der Platzrunde, RWY 22. Wir bauen Geschwindigkeit und Höhe ab und setzen Klappen, dann drehen wir in den Queranflug. Über der Landstraße drehen wir in den Endanflug – die Holzfabrik kurz vor dem Platz zeigt uns die Richtung.

Nun noch Klappen voll ausfahren und wir schweben auf die 750m lange Graspiste. Eine Stunde ist „wie im Fluge“ vergangen.

2. Edersee, Kassel, Wasserkuppe (NO 49/6 und 51/6)

Wir starten in Marburg, steigen zunächst 1.700' und verlassen den Platz über den Gegenanflug. Nun steuern wir Richtung Nord und steigen weiter auf 5.500'.

Nach zehn Minuten sehen wir auf der rechten Seite den Edersee. Wir sinken auf 2.500' und versuchen von Westen aus dem Verlauf des Sees zu folgen – eine Übung die häufig auch von Flugschulen wegen der vielen engen Kurven praktiziert wird.

Nach vier Minuten „harter Arbeit“ erreichen wir das östliche Ende des Sees und genießen den Blick auf Schloss Waldeck. Wir folgen nun dem Verlauf der Diemel und steigen auf 3.500' Richtung Fritzlar. (Wer niedrig bleiben möchte, muss sich jetzt auf der 122.100 bei Fritzlar melden und die Genehmigung dafür holen). Vier Flugminuten später erreichen wir die Stadt und erkennen unter uns den markanten Dom.

Von hier fliegen wir entlang der A49 in nordöstlicher Richtung, und schon nach kurzer Zeit sehen wir in der Ferne das VW-Werk Baunatal.

Dort angekommen liegt vor uns bereits Kassel und wir starten unsere Tour für das Fotoalbum. Schloss Wilhelmshöhe, die Orangerie und das Herkules-Denkmal gilt es zu finden. (Wer auch hier niedrig fliegen möchte, unter 2.700', sollte sich bei Kassel 118.100 melden.)



Wir verlassen schließlich die Stadt in südlicher Richtung, der Einfachheit halber folgen wir der ICE-Trasse nach Fulda, außerdem gibt es dabei drei Brücken zu entdecken. Eine Viertel Stunde später sind wir am Kirchheimer Dreieck; hier biegen wir nach Osten ab und fliegen entlang der A4 nach Bad Hersfeld. Mal schauen, ob wir dort angekommen die Stiftsruine entdecken.

Anschließend fliegen wir wieder Richtung Süden, zunächst entlang einer Bahnlinie, dann folgen wir der A7. Nach sechs Minuten sind wir über Fulda und halten Ausschau nach dem Kloster Frauenberg. Es geht weiter nach Süden, bis der Kalkberg „Monte Kali“ genau westlich von uns liegt. Hier drehen wir ab nach Osten. Bereits nach wenigen Minuten werden die Kuppeln der Wasserkuppe sichtbar und dienen als Orientierungshilfe. Spätestens jetzt steigen wir auf 4.000' (Platzrundenhöhe) und melden uns auf 133.425. Als Motorflieger drehen wir in die Rechtsplatzrunde RWY24. Im Gegenanflug bauen wir Geschwindigkeit ab und setzen Klappen Stufe 1. Schon im Queranflug konfigurieren wir den Flieger für die Landung – die ist nämlich auf der Wasserkuppe nicht ohne. Die Bahn steigt stark an und der Endanflug ist nicht mal einen Kilometer lang. Gut vorbereitet sollte die Landung aber ohne Probleme gelingen. (Höhe der Schwelle 24: 2.890').



3. Thüringer Wald (NO 49/6)

Wir starten auf der 06 und steigen auf 5.500'. Nach drei Minuten erreichen wir die ehemalige deutsch-deutsche Grenze – gut an den alten Grenzanlagen zu erkennen.

Ab hier steuern wir Kurs 070° Richtung Suhl. Nach fünf Minuten überfliegen wir Meiningen, links unter uns sehen wir den UL-Platz Kühndorf-Dolmar. Ab hier folgen wir der A71 mit ihren markanten Brücken.

Nach insgesamt ca. 15 Minuten erreichen wir Suhl, südlich sehen wir auf einer Anhöhe einen Aussichtsturm. Wir drehen nach Norden und folgen weiter der A71; unter uns erkennen wir die typischen Plattenbauten, direkt östlich von uns liegt der Platz Suhl-Goldlauter. Der nächste Ort auf der linken Seite ist Zella-Mehlis, eine bekannte Sport-Hochburg. Von hier erkennen wir schon deutlich in Flugrichtung ein markantes Gebäude und halten darauf zu. Es ist das Hotel „Panorama“ in Oberhof.

Von hier aus drehen wir nach Osten. Da der Flug insgesamt kurz ist, rufen wir Pennewitz Info auf 123.050 und melden uns zu einer Trainingslandung an.

Während wir Ilmenau überfliegen, links von uns die A71, sinken wir zügig auf 2.200', die Höhe der Platzrunde, die wir nach fünf Minuten erreichen. Für Motorflugzeuge gilt die Rechtsplatzrunde, im Gegenanflug der Piste 24 verringern wir wieder die Geschwindigkeit und setzen die erste Stufe Klappen. Nur noch Queranflug, im Endanflug volle Klappen und der Landung auf der 900m langen Graspiste steht nichts im Wege.



Ohne Umschweife fahren wir die Klappen eine Stufe zurück und rollen gleich wieder zum Startpunkt. Wir bitten Info noch, uns schon in Rudolstadt anzumelden, dann full throttle und ab geht's. Zunächst steigen wir auf 2.200', nachdem wir die Platzrunde im Gegenanflug verlassen, dann auf 3.500' und steuern Kurs 090°. Sieben Minuten nach dem Start erreichen wir

Rudolstadt. Auf der linken Seite liegt Schloss Heidecksburg, rechts erkennen wir Saalfeld.

Wir sinken nun auf 2.400' und schauen uns das Schloss genauer an. Danach geht es mit Kurs 290° direkt in den Queranflug Piste 25 von EDOK. Dabei reduzieren wir wie üblich die Fahrt, setzen Klappen und beginnen mit dem Sinkflug. Im Endanflug Klappen voll und die Motorleistung weiter drosseln – die 800m Graspiste reichen uns aber leicht. Bei der Flugschule stellen wir den Flieger ab und genehmigen uns einen Kaffee.

4. Städteroute Thüringen (NO 49/10)

Diesmal haben wir uns wirklich etwas vorgenommen: Gleich sieben Städte wollen wir aus der Luft erkunden und Fotos machen. Dafür fliegen wir natürlich niedrig, aber nicht unter dem erlaubten Minimum. Wie war das noch? Mindestens 1.000' über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 600 Meter (§ 6 LuftVO). Wir starten in EDGE auf der Piste 28 und steigen auf 1.900'. Wir folgen der A4 links von uns nach Westen, sie bringt uns direkt nach Eisenach. Im Süden der Stadt, auf der Marienhöhe, entdecken wir die Wartburg – unser erstes Motiv. Aber Achtung: die Burg hat ihr eigenes Flugbeschränkungsgebiet ED-R90; sie darf in einem Umkreis von 1 NM nicht unter 3.300' MSL überflogen werden.

Die Fotos sind gemacht und wir steuern nach Südosten zur A4, um ihr diesmal nach Osten zu folgen. Nach fünf Flugminuten erreichen wir Gotha. Mitten in der Stadt liegt Schloss Friedenstein in einem Park, davor das Naturkundemuseum. Wir verlassen die Stadt entlang der A4 und überfliegen das Landschaftsschutzgebiet Drei Gleichen.

Drei Burgen, Burg Gleichen, Mühlburg und Wachsenburg stehen hier dicht beieinander, jede auf einem Berg. Nach der Hektik, alle zu fotografieren, fliegen wir wieder entlang der A4. Nach drei Minuten liegt auf unserer linken Seite der Flughafen Erfurt EDDE. Wir melden uns auf der 121.150 beim Turm, bevor wir nach Norden zur Stadt fliegen.

Hier gibt es wirklich viel zu entdecken – das Steigerwald-Stadion, die Thüringenhalle, den Dom St.Marien und direkt daneben die Severikirche, um nur einige zu nennen. Natürlich sieht man auch hier die typischen Plattenbauten der ehemaligen DDR.

Nachdem wir alles gesehen haben, drehen wir über der Stadt ab nach Osten und folgen der Bahnlinie, die uns binnen fünf Minuten nach Weimar bringt.



Hier wollen wir auch drei Schlösser finden – Belvedere, Ettersburg und das Stadtschloss. Auch das Deutsche Nationaltheater ist sehenswert. Etwa zehn Kilometer nördlich der Stadt befindet sich die Gedenkstätte KZ Buchenwald.

Nachdem wir so viele Runden gedreht haben, brauchen wir jetzt erstmal eine Pause. Wir rufen Weimar Info auf 122.400 und melden uns zur Landung. Die Stadt verlassen wir in südöstlicher Richtung. EDOU meldet Piste 28 in Betrieb und wir gehen auf 1.800' für die Rechtsplatzrunde. Der Anflug ist nichts besonderes, außer: nur die zweite Hälfte der Piste ist asphaltiert – nicht täuschen lassen!

Nach dem Abstellen des Fliegers sehen wir, dass hier gerade gegrillt wird. Unsere netten Fliegerkollegen laden uns ein – das passt.

Als wir gerade wieder aufbrechen wollen, stellt sich heraus, dass ein Pilot aus Jena seine Jacke mit sämtlichen Papieren vergessen hat. Wir revanchieren uns für die Einladung zum Essen und nehmen die Jacke mit; Jena liegt sowieso auf unserem Weg.

Nach dem Start Richtung Westen folgen wir der Platzrunde und behalten den Kurs des Gegenanflugs bei. Schon nach wenigen Minuten sind wir über Jena. Sehenswert sind hier das Stadtzentrum und die große Zahl Plattenbauten im Stadtteil Lobeda.



Von hier ist der Platz Jena-Schöngleina nicht weit. Auf 122.050 melden wir uns zur Landung während wir nach Osten fliegen. Nach kurzer Zeit liegt zu unseren linken der Platz. Wir fliegen im Gegenanflug auf 2.100' in die Platzrunde. Ansonsten, nichts besonders hier, auf der knapp 1200m langen Piste machen wir bewusst eine lange Landung, um das Rollen zu verkürzen. Über Rollweg A geht es

zu den Abstellflächen, wo der Pilot uns schon erwartet. Er bedankt sich herzlich und nach kurzem Gespräch und Austausch der Handy-Nummern sind wir auch schon wieder in der Luft.

Wie schon die ganze Zeit, geht es an der Autobahn entlang nach Gera. Acht Minuten nach dem Start erreichen wir die Stadt. Schon von weitem war das Kraftwerk aufgefallen und diente als Orientierungshilfe. Neben weiteren Kaminen von Industrieanlagen gibt es hier aber nicht viel mehr aus der Luft zu sehen, darum drehen wir in nordöstliche Richtung ab, nach Altenburg. Vorsorglich melden wir uns beim Turm auf 123.575 an. Fünf Minuten auf Kurs 060° und wir sind über der Stadt.



Das Schloss Altenburg, der Kunstturm und die Roten Spitzen sind schnell im Zentrum gefunden; nun wollen wir den Flug noch zu einem netten Ende bringen. Wir rufen noch einmal Altenburg Turm und fragen, ob ein Übungsanflug nach Instrumenten mit Abschlusslandung möglich ist. Der Turm genehmigt und gibt uns weiter an München Radar 132.300.

Nachdem wir einen Squawk bekommen haben und identifiziert sind, erhalten wir die Freigabe, direkt zum Altenburg NDB ABU (330.0) zu fliegen und auf 4.000' zu steigen. Anschließend werden wir für den Standard-ILS-Approach RWY 22 gecleared; d.h. wir verlassen ABU mit Kurs 030° und fliegen bis 11DME AGD (115.30). Danach drehen wir in einer Rechtskurve auf den Anflugkurs von 218°. Als wir „established“ melden, werden wir wieder zum Tower geschickt, der uns auch gleich die Landefreigabe erteilt. Nach der Landung rollen wir über C vor den Hangar, wo wir unseren Flieger abstellen. Nur noch ein bisschen den Propeller, die Flügelvorderkanten und die Scheibe von Insekten befreien und wir machen Feierabend.



Bekannte Probleme

In der intensiven Entwicklungsarbeit an der „Scenery Germany 4“ sind wir auf kleinere Probleme gestoßen, welche sich leider nicht beseitigen lassen. Die meisten dieser Probleme sind das Resultat technischer Begrenzungen des Flugsimulators, auf welche wir leider keinen Einfluss haben.

Nach Auswahl eines kleineren Flugplatzes wird mein Flugzeug nach Norden, und nicht in Landebahnrichtung ausgerichtet!

Wir haben uns zwar strikt an die Vorgaben der SDK's von Microsoft gehalten, der Flugsimulator hat allerdings bei zusätzlich hinzugefügten Flugplätzen manchmal Probleme, das Flugzeug in Windrichtung in die richtige Landebahnrichtung zu stellen. Dem kann man abhelfen, indem man einfach die gewünschte Runway in der Flugplatzauswahl selektiert.

Die Windräder und Signalfelder drehen sich nicht richtig in den Wind!

Die „Scenery Germany 4“ wurde erstmals nach neuesten technischen Vorgaben erstellt, um die Wahrscheinlichkeit von Kompatibilität mit dem kommenden Flugsimulator „FSX“ zu erhöhen. Leider sind hierbei diese beiden technischen Barrieren entstanden: Animierte Objekte lassen sich nicht mehr in den Wind drehen und die Platzrundenausrichtung auf den Signalfeldern wird nicht immer richtig angezeigt.

Die Texturen auf den Gebäuden wirken teilweise verwaschen bzw. verschwommen!

Bei älteren Grafikkarten kann es vorkommen, dass die neuen DXT1-Formate der Texturen nicht richtig dargestellt werden. Neuere Grafikkarten können diese Texturen problemlos interpretieren.

Der Fernsehturm XY sieht nicht so aus wie in der Realität oder das Industriegebiet, die Kirche, der Marktplatz in XY ist nicht vorhanden!

Bei den für den VFR-Flug wichtigen Objekten haben wir uns auf die Angaben in der sogenannten AIP ENR von der Deutschen Flugsicherung verlassen. Wir haben uns bemüht, die Sendemasten und Schornsteine möglichst originalgetreu nachzubilden. Allerdings ist es schlichtweg unmöglich, eine hundertprozentige Genauigkeit sämtlicher Objekte im gesamten Gebiet zu garantieren.

Manchmal stürzt mein Flugsimulator ganz plötzlich ab und ich befinde mich wieder auf dem Desktop!

Glücklicherweise wurde dieser lange bekannte Fehler im Flugsimulator (zurückzuführen auf die Landklassen) behoben! Mit dem neuesten Update von der Microsoft-Webseite wird dieses Problem beseitigt sein: <http://www.microsoft.com/games/flightsimulator/downloads.asp>

Eine andere Möglichkeit für dieses Problem können installierte Austauschtexturen sein, welche in ihrem Textur-Set defekte Dateien enthalten. Bekannt für Abstürze sind besonders die frei erhältlichen „Lennard“ Texturen. Die Kompatibilität mit Austauschtexturen von anderen Herstellern kann nicht gewährleistet werden, sofern diese defekte Dateien enthalten!

Ich habe „All Roads of Europe“ installiert. Flüsse und Straßen sind vielfach doppelt!

Vermutlich wird bereits nach Erscheinen der Scenery Germany 4 ein Update auf der Hersteller-Webseite von „All Roads of Europe“ verfügbar sein.

Von Seiten der Scenery Germany kann aus technischen Gründen leider keine Kompatibilität gegeben werden.

In Frankfurt oder auf extrem detaillierten Flugplätzen bricht die Bildaufbaurrate plötzlich ein!

Es gibt Gebiete in der Scenery Germany 4, welche so extrem detailliert sind, dass selbst relativ neue Rechner Performance-Probleme aufweisen können. Sollte das bei Ihnen der Fall sein, so deaktivieren oder verringern Sie den AI-Traffic. Falls auch dies nicht hilft, sollten Sie die Szeneriekomplexität unter „Einstellungen -> Anzeige“ auf „Normal“ stellen.

An verschiedenen Bäumen-Objekten scheinen die Wolken manchmal durch!

Dieses Problem ist leider nicht lösbar. Es handelt sich hierbei um bestimmte Darstellungsprioritäten des Flugsimulators, welche durch die Scenery Germany 4 nicht vermieden werden können.



Beim Einflug von außerhalb in bestimmte Gebiete ist plötzlich kein Autogen mehr vorhanden!

Aufgrund der extrem hohen Komplexität der Scenery Germany 4 kann es besonders in städtischen Gebieten, wie Frankfurt, nach längerem Flug zu diesem Problem kommen. Dieses Problem tritt seltsamerweise nicht auf, wenn man in dem betroffenen Gebiet oder in dessen Nähe den Flug startet. Abhilfe: Speichern Sie den Flug ab und starten Sie den Flugsimulator neu. Laden Sie dann den abgespeicherten Flug.

Bei den Flugplätzen ist bei mir kein Grasuntergrund, sondern nur Feld- oder Stadtextur zu sehen!

Im Update 3.3 der „Scenery Germany 1“ hat leider eine defekte Terrain.cfg-Datei beigelegt, welche diesen Fehler verursacht hat. Beiliegend auf dieser CD/Download finden Sie ein kleines Korrektur-Programm namens „**SG1_Terrain_Fix.exe**“, welches die originale Terrain.cfg wiederherstellt. Führen Sie dieses Programm kurz aus und der Fehler wird automatisch behoben. Von der alten Terrain.cfg wird eine Sicherung namens „Terrain.bug“ angelegt.

Auf schiefen Landebahnen „sinkt“ mein Flugzeug teilweise ein!

Leider handelt es sich hier um einen Bug des FS2004, den wir nicht beheben können. Im Grunde kennt der FS2004 bis heute keine schiefen Landebahnen. Wir haben uns mit schiefen Untergründen beholfen, mit denen der FS2004 allerdings manchmal beschriebenes Problem zeigt. Allerdings sollte i.d.R. nie mehr als das Fahrwerk „einsinken“.

Mein Computer kommt beim Nachladen der Bodentexturen nicht nach!

Bei hoher Fluggeschwindigkeit und schwächeren Systemen kann dies schon einmal passieren. Abhilfe: Öffnen Sie „Umwelt -> Kartenansicht“ und verschieben Sie dort das Flugzeug mit der Maus minimal. Klicken Sie dann auf „OK“. Die Szenerie wird nun neu geladen.

Am Flugplatz Wasserkuppe starte ich unter dem Terrain!

Bitte gehen Sie sicher, dass Sie den Flugplatz über die ID „EDS8“ auswählen, und nicht über die reale ID „EDER“. Dies lässt sich leider nichts anders bewerkstelligen, da die ID „EDER“ vom Flugsimulator auf einer falschen Höhe liegt und das Flugzeug darüber nicht auf der technisch extrem anspruchsvollen schiefen Landebahn der Wasserkuppe positioniert werden kann.

Warum sind diverse Staumauern (z.B. Edertalsperre) nicht in 3D enthalten, sondern nur auf die Bodentextur „geklebt“?

Leider ist es bis heute unmöglich, Staumauern in hohem Detailgrad für den Flugsimulator umzusetzen. Dies ist besonders dadurch bedingt, dass man an der Oberkante der Staumauer kein landbares, reflektierendes Wasser einfügen kann. In der „Scenery Germany 3“ kann man anhand der Möhnetalsperre eine Zwischenlösung sehen, die bei aktivierten Wasserreflexionen leider nicht sehr überzeugend aussieht.



Support

Die Funktion der Szenarien kann nur für den FS2004, nicht für ältere Simulatoren, garantiert werden. Eigentlich sollten keine Probleme auftreten. Keine Software kann wirklich 100%ig fehlerfrei sein, wir haben uns aber beim Testen auf vielen Rechnern unter verschiedenen Konfigurationen sehr viel Zeit genommen und alle bekannten Fehler beseitigt. Sollten Sie dennoch Mängel feststellen, dann setzen Sie sich bitte mit dem

Aerosoft-Support
www.aerosoft.de
Email: support@aerosoft.de

in Verbindung. Wir werden versuchen Ihr Problem so schnell wie möglich in den Griff zu bekommen.

Wir Entwickler beteiligen uns im allgemeinen nicht an Diskussionen in Internet-Foren. Wir lesen aber oft mit und wenn erforderlich prüfen wir die diskutierten Probleme bei nächster Gelegenheit nach und reagieren entsprechend. Denn uns ist es wichtig, dass Sie mit unserem Produkt zufrieden sind.

Introduction

Finally it is ready, Hessen and Thüringen – up to this moment not exactly covered in detail by FS2004 – are now done in great detail in this VFR scenery. And even better; if you combine it with the recently released Mega Airport Frankfurt you get an unprecedented coverage of that part of Germany!

This project has a unique aspect; we believe that this is the first commercial scenery project that is mainly developed by a female. Now you can ask yourself, does that show? Well, perhaps it does, there is an attention to detail for even small objects that might be seen as feminine. But don't worry, in this male dominated hobby, we insisted that the Hercules statue in Kassel should be included. The main part of this project has been developed by Helen Tsvirenko, part of our Russian development team.

We did not use the 'old' team and we like to explain that. After 5 years of working on Scenery Germany projects most members needed a rest and some also wanted to try their hands on projects that were moved aside for too long (for example Mt Everest Lukla or the Bremen project). But this does not mean this is a different Scenery Germany! The same basic principles were used and we believe the quality is at least as good. There are a few differences, you will find a bit more photorealistic textures and in some areas the ground is covered with high detail photographic textures and these are combined with manually placed Autogen.

As Microsoft FSX was looming on the horizon while this project was being created, great care was taken to provide upwards compatibility. Although unproven, the fact we used basically XML and Gmax for all parts, will make it easy to upgrade this project when needed. This has created some limitations, for example wind turbines turning into the wind direction are impossible or near impossible in these development tools, but we believe that you will find these limitations will not cause any problems. There is enough to see!

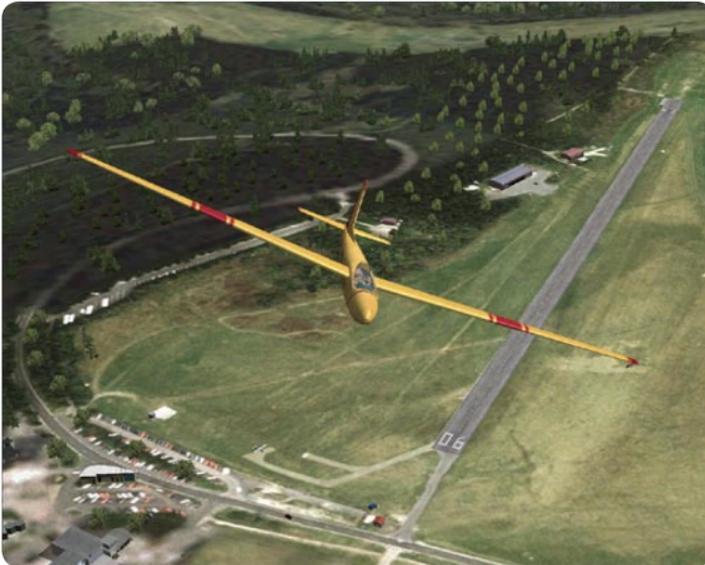
At this moment we like to express great appreciation to the many professionals / semi professionals and simulator pilots who helped us with this project. Almost any pilot, (we had assistance from helicopter, glider and private pilots) was able to help us perfectly what we were doing.



It is impossible to name them all, but Jens Kolb, Dr. Michael Fenner and Günter Zehnel, have to be mentioned. They all flew their aircraft to supply us with images that we could not get any other way.

Okay, time for me to close the Introduction and for you to start exploring the product. But there is one remaining question, "what's next?" As you will probably know, there are many more parts of Germany to cover, but at the time this was written, it is best to await the new version of FS and to see what is needed to bring the existing products up to the new standards. But rest assured, we do not plan to stop our Germany sceneries!

Sascha Normann
Project Manager Scenery Germany 3 and 4



System requirements

To use Scenery Germany 4 in the best possible way, you will need:

- CPU 1,8 GHz, recommended 2,6 GHz
- 600 MB free disk space
- 512 MB RAM memory, recommended 1024 MB
- CD-ROM drive
- 3D-Graphics card with 64MB, recommended 256 MB
- Soundcard
- Microsoft Flight Simulator 2004 (not compatible with older version)
- Windows 98SE, NT, 2000, XP

Installation

Note: To install the CD version of Scenery Germany 4 you will need the serial code that is printed on the CD sleeve. Make sure you do not lose this serial code. If you bought your copy online this code will be send by email.

If you use Windows XP, Windows 2000 or Windows NT, you have to be logged on as System Administrator before you start the setup procedure. The CD version will start the setup as soon as you enter the CD, for the download version you will have to start it yourself.

After selecting the language, you will be greeted and asked for some information. Just follow the information on the screen. The setup will try to find FS2004 on your system, but if it is unable to find it, you can Browse for the correct folder. The Setup will also check if Scenery Germany 2, Scenery Germany 3, German Rivers and/or Mega Airport Frankfurt are available. If they are some files will be adapted for full compatibility. When that is done you will be asked if you like to have Static Aircraft installed.

After a short recapitulation of the setup selected the files will be copied to your hard disk and the product added to your scenery configuration.



A backup of the scenery.cfg will be created under the name: „Scenery_CFG_Before_Scenery_Gemany_4_was_installed.cfg“. When needed it can be used to check what has been added.

The setup will check if the configuration of FS (fs9.cfg) has the correct terrain parameters. Our scenery is created for the standard terrain parameters, but some other addons might have changed this. You will be asked if you like the standard parameters. Please note that any change in these parameters might cause visual effects in scenery.

The setup will report when it is completed. The Scenery Germany 4 CD will not be needed during flight.

Removing Scenery Germany 4

Should you like to remove Scenery Germany 4 from your system you can do so via the standard Add/Remove Software function of Windows that you will be able to find in the Control Panel. Select „Aerosoft's – Scenery Germany 4 - FS2004“ by double clicking it. The product will now be removed and the scenery will be removed from the scenery library. The files that are created by FS2004 remain, so you will see the Scenery Germany 4 folder left. You can manually remove this if so required.

Installation order

If you have more than one Germany scenery product of Aerosoft it is important to install them in the right order to make them all fully compatible to each other. Please use the order shown below:

1. Scenery Germany 1
2. Scenery Germany 2
3. German Airports 3
4. Scenery Germany 3
5. German Airports 1
6. German Airports 2
7. German Airports 4
8. VFR Berlin 2006
9. Mega Airport Frankfurt
10. Scenery Germany 4
11. Real Germany 1
12. Real Germany 2
13. Real Germany 3

If you like to get the scenery in the right order without a full re-installing already installed sceneries, you can reorder the products in the scenery library of FS2004. Please note, the scenery entries are displayed in reversed order in this interface. Note: Scenery Germany 1 to 4 HAVE to be installed in right order to prevent problems!

Please note that this product is NOT compatible with „All Roads of Europe“, but an update of „Ultimate Terrain Europe“ is expected!



Scenery Germany 4 in Flight Simulator

General

After the setup has been completed you can start FS as normal and go to any of the airports in Scenery Germany 4, using the standard GOTO – Airport menu option. You will find more information on the airports in this manual.

Scenery Complexity

Please note that only at the “Extremely Dense” scenery complexity setting all objects are shown. At lower settings some objects will be hidden to allow better frame rates. The scenery is created using the latest technology and will give you excellent frame rates on most systems. However, should your frame rate be too low for comfortable flight, you will be able to change the display settings using the “OPTIONS | SETTINGS | DISPLAY | SCENERY”. There is no golden rule for the best setting, it depends on your preferences and your hardware. To find the best settings you will need to experiment. Rest assured the scenery is highly optimized to give best performance.

The VFR scenery

As in Scenery Germany 2 and Scenery Germany 3, the base of this scenery is the landscape with all the objects that are important for VFR flight. Not only all highways, most roads, rivers, channels, lakes and train lines are created, but also all the objects that used by pilots for navigation. For example factories, bridges, and towers are created from the actual flight navigation charts.

To get a excellent idea of how this combines into this product, take a flight over the Rhein/Main area, the Röhn, the Thüringerwald or fly along the A4 where you will see all the cities on both sides of this major highway. There are a few introduction flights included later in this manual.

Charts

In the charts manual you will find airport charts for all airport / airfields (not for the glider fields or helicopter landing spots). We advise the use of standard ICAO charts for navigation. These charts are available for reasonable prices at many bookshops and airports. Of course, a standard road map or any other topographical map of the region will help you a lot in exploring the region!



The airports

List of airports covered in the scenery

Of course you can start at any airport in this region, but only the airports in the list below are created in high detail. These detailed airports are shared between Thüringen, Hessen and northern Bavaria. To move to any of these airports you use the "WORLD | GO TO AIRPORT" and select the airport via the ICAO code or by the name of the airport/town. The glider and ultra light airfields have to be selected by airport name or town as they do not have ICAO codes.





Bayern (Bavaria):

EDFD Bad Neustadt (Saale)

Hessen:

EDFA Anspach
EDGB Breitscheid
Segel Fulda-Johannisau
EDGF Fulda-Jossa
EDFG Gelnhausen
EDFL Gießen-Lützellinden
EDGK Korbach
EDFG Marburg-Schönstadt
EDFO Michelstadt / Odenwald
EDFP Ober-Mörlen
EDFB Reichelsheim
EDS8 Wasserkuppe
EDGW Wolfhagen / Graner Berg



Thüringen:

EDBA	Alkersleben / Wülfershausen
EDAC	Altenburg-Nobitz
EDOF	Bad Frankenhausen
EDEB	Bad Langensalza
EDGE	Eisenach-Kindel
EDAJ	Gera-Leumnitz
EDBJ	Jena-Schöngleina
EDOS	Pennewitz
EDOK	Rudolstadt-Groschwitz
EDQS	Suhl-Goldlauter
EDOU	Weimar-Umpferstedt





Helicopter landing spots

Just like in Scenery Germany 3, there are a number of helicopter landing spots defined. They are normally in more urban areas and allow you to make longer helicopter flights.

Heli	Apolda - Krankenhaus
Heli	Bad Nauheim - Klinik
Heli	Bad Neustadt - Klinik
Heli	Frankfurt - BG Unfallklinik
Heli	Jena - Uniklinikum (now closed)
Heli	Kassel - Stadtkliniken



Details for some of the airfields

Some of the airports have interesting details (or history) and this section of the manual describes them. Just don't think the other airports are boring, the more you will explore this region the more you will discover.

EDAC - Altenburg-Nobitz

In 1913 the "Flugstützpunkt" Nobitz was opened and like so many other airports, it was expanded extensively during the Second World War and up to 1991 it remained a military airport for the Russian Army. After 1991 the airport was handed over to the civil aviation and in 1995 it was equipped with the landing systems that allowed the airport to be used by charter companies for flights to Spain and Greece. With the rise of low cost airlines the airport got daily connections to London. Passengers like the airport because the terminals are pleasant to use and above all because the parking is free! The future of the airport looks bright, even though there are several other airports nearby, there are ample opportunities for growth.





EDER - Wasserkuppe

The Wasserkuppe (905 meters) is the highest peak of the Rhön and in fact the highest point in Hessen. The name comes from the fact there is a lot of water on and around the mountain and the river Fulda and 30 other streams start here. The mountain hosts a major glider centrum, the German Glider museum, hotels, restaurants and used to be a major military radar station with 4 massive radar domes that served during the Cold War. The remaining dome is now a famous landmark for the region and is used by tourists and the aviation clubs. The small airfield that is used by gliders and small GA aircraft is famous by gliders because the oldest glider school is located there. In FS it is special because the runway is sloped!

Notes;

- 1.) Aircraft movements of aircraft not based at the field are limited.
- 2.) Runway 24 for landing, 06 for take-off, this makes the airport unsuitable for aircraft that need a long runway.
- 3.) Only aircraft with enhanced noise reduction are allowed.



EDFG - Gelnhausen

This airport is located in the Main-Kinzig-Tal, about 40 kilometres from Frankfurt. Gelnhausen e. V now is one of the biggest aviation clubs in Germany.

EDBJ - Jena-Schöngleina

Jena has a long history with gliders. Starting in 1941 there was an active glider community and after a few changes in location and a pause directly after the Second World War, the current airport has been expanding rapidly since 1956, resulting in a new status as Verkehrslandeplatz in 1991. The airport holds a wide range of aviation related activities; a general flying club, gliding club, ballooning, helicopter services, parachuting and the ADAC has one of its rescue helicopters there. The 1.170 meter runway, able to handle 9.500kg, allows even larger aircraft to use the airfield and a beech 350 is located on the field.

EDAJ - Gera-Leumnitz

In 1926 aviation landed in Gera as it became one of the stops on the Lufthansa route Halle - Gera – Plauen and from Tinz via Leipzig and Dessau to Berlin. But in 1936 the autobahn A4 caused the airfield to be closed and it was not before 1994 the Flugplatz Gera-Leumnitz was converted from a glider field to one that could handle motorized aircraft as well. The airfield is now a business park as well as it has very good connections by road. Plans for a runway extension and better lighting are now being considered.

EDGE - Eisenach-Kindel

As with so many small airfields, EDGE started life as a military airport in 1934 (253 squadron) but in 1991 the field was handed over to the civil aviation. The 2.200 meter runway with night lighting allows commercial flights up to 20 tons.

EDGB - Breitscheid

In 1952 a small group of enthusiasts started this airport and over 40 years later it is a thriving and busy small airport. Luftsportgruppe Breitscheid Haiger e.V still operates this airfield that is normally closed during the harsh winter.



EDGF - Fulda-Jossa

Known as the 'Garden with a Runway' because of its idyllic location, this airfield with a 600 meter grass runway has become a tourist attraction in the region. Being placed in the geographic centre of Germany, Fulda is presenting itself as a congress town and the airport has ever more small business traffic because of this. The MOTORFLUG-FULDA E.V. (1968) is a major training centre these days with EASA regulated JAR-FCL courses ranging from PPL N to ultra lights.

EDQS - Suhl-Goldlauter

Suhl-Goldlauter is located in the centre of the nature reserve Thüringer Wald, at over 500 meters and close to several major ridges and the local terrain causes strong and stable thermals the year round and the airfield is therefore extremely attractive for glider and hang glider pilots. With an internationally famous wild reserve and excellent winter sports facilities, the region itself is well worth a visit!

EDFP - Ober-Mörlen

Although there have been some aviation related activities since the 1930s, it was not before 1984 the Aero-Club Bad Neuheim settled into the location Ober-Mörlen. The enthusiastic club now flies gliders/motor gliders and GA aircraft. It is not unknown to see here some rather old and rare aircraft being used.

EDFO - Michelstadt

The airfield Michelstadt (346 m) just West of Michelstadt in the heart of Odenwaldes and is the home of AERO-CLUB Odenwald e.V. The location makes this without doubt one of the most beautiful airfields in Germany. There is the option to take a tour of the surrounding in one of the club aircraft and any kind of aviation is welcome here. From the standard gliders to the less standard model aviation, parachuting and helicopter flights.

EDFN - Marburg-Schönstadt



Marburg is located 90 Km north of Frankfurt and allows pilots to take flight over the Sauerland and the Rothaar mountains (to the west) and the Vogelsberg and the Knüllgebirge to the east. The airport is easy to find as the river Lanh makes a sharp turn very close to the airport. The runway is located between a major woodworking factory (Schmidt) and golf club.

Fulda-Johannisau

This small PPR airfield demands a careful approach. Not only is the runway curved, there are many obstacles and populated areas close to the runway. The 800 meter runway seems long enough, but the curve makes the actual usable length a lot less. An interesting airfield!





Introduction flights

The best way to get to know any scenery is actually use it and we have designed a few flights that show this product in the best possible way. The startup flights for these trips can be found in the Flights menu of Fs2004, inside the Aerosoft Flight folder. If you like to use an ICAO chart, you will find the chart number between brackets next to the title.

1. Odenwald, Frankfurt, Taunus, Marburg (NO 49/6)

We will start from Michelstadt on runway 26 and after take-off we'll climb to the circuit altitude of 2.100 feet. As we leave the circuit we see the town in the valley and continue on an easterly course, climbing to our cruise altitude of 3.500 feet. As we pass Mainbullau (EDFU) we'll be over the nature park Bergstraße-Odenwald in the direction of Miltenberg. We should be airborne about 10 minutes now. Over Miltenberg we'll turn north towards Aschaffenberg. As we follow the Main river, we'll see the chimneys of the power plant and should arrive over the city in about 5 minutes. After circling the Schloß Johannisburg, we'll continue north over the A45 autobahn. Descend to 1.500 feet to avoid the Frankfurt control area. You should now see the Preussag power plant. Over Hanau we should be at 1.500 feet and we'll turn west. On the border of the Main Schloß Philippsruhe might warrant a closer look (but stay out of the Frankfurt control area!).



In the distance we already see the Frankfurt skyline and if we fly 270 degrees we'll arrive on the north border of the city. You can now do a bit of sight seeing over the city, see if you can find the Dom or the Alte Oper. In the distance you should see Frankfurt Main airport, stay well clear. After you are done sightseeing; head north and follow the A5. As we reach Bad Homburger Kreuz (Highway Intersection) we are clear of the Frankfurt Control Area and can climb back to 3.500 feet.

If we keep 320 degrees you should arrive over Naturpark Hochtaunus, and fly over Anspach (EDFA). As this is one the airports covered in great detail you could pause your flight here. Climb to 4.500 feet and make a circle around the Feldberg (the high mountain with the antennas close to the airfield). We'll leave Anspach and fly north west to towards Siegerland (SIL-NDB 489). It will take about 15 minutes to reach the Westerswald and will see Siegerland (EDGS in Scenery Germany 3) in front of us. Over this airport we'll turn to 070 degrees towards Marburg. We will start our descend to 3.500 feet and when we get close to the airport we'll go down to 1.700, the circuit altitude of Marburg-Schönstadt. We'll fly over Marburg and follow the Lahn valley onto the downwind leg of runway 22. As we loose speed and altitude and prepare the aircraft for landing we'll turn onto the cross wind leg and over the road we'll turn downwind. The wood factory will help us orientate for the landing. A soft landing on the 750 meter grass runway and after this one hour flight we'll head for the bar for a well earned drink.

2. Edersee, Kassel, Wasserkuppe (NO 49/6 and 51/6)

As there is enough daylight left, we'll continue the flight from Marburg. After take-off from Marburg we will depart the circuit in a northerly heading and at climb to 5.500 feet. After about 10 minutes you will see the Edersee on your right. If we descend to 2.500 feet we can start to follow the coast line of the lake, this is a standard practice for the local flying schools as it is good practise to follow the tight curves. Don't loose altitude!

After a few minutes of this we'll reach the easterly side of the lake and Schloss Waldeck should be close, if you like circle this castle to see it from all sides. We proceed and follow the Diemel and are heading towards Fritzlar. We have to climb to 3.500 feet to avoid a traffic area (or request permission to cross it lower with Fitzlar control on 122.00). After about 4 minutes we should be over the city with its highly visible Dom.

We leave the Fitzlar in a north easterly heading following the A49 where we fly along the major VW factory Braunatal. Kassel is now in front of us. Many objects should be visible from our altitude (if you like to fly below 2.700 feet report in with Kassel Control on 118.00). see if you can find Schloss Wilhelmshöhe, the Orangerie and the Herkules monument.



We'll leave Kassel to the south and can follow the ICE train track to Fulda and will see 3 major bridges enroute. After about 15 minutes we'll be over Kirchheimer Dreieck and start to follow the A4 eastwards towards Bad Hersfeld. See if you can find the famous ruin there.



Turning south we follow the train track and the A7 to arrive in about 7 minutes at Fulda. Find the Kloster Frauenberg before continuing south until the „Monte Kali“ is on our right side. Now turn due east and after a few minutes the Wasserkuppe should be found. Climb to 4000 feet (that's the circuit altitude) and report at 133.425. As motorized traffic we'll enter a right hand circuit for runway

24. On downwind take a good look at the runway as this will be a tough landing. The runway is uphill and just under 1000 meters. Threshold RWY24 is at 2.890 feet. Good look and don't be afraid to abort if you are not happy with the landing.

3. Thüringer Wald (NO 49/6)

After having a meal at Wasserkuppe we'll depart on runway 06 and climb to 5.500. You will see the former German/German border and the border posts should still be visible. Head 70 over the border towards Suhl. After a few minutes we are over Meiningen and if you look close you will see the ultra light airfield Kühndorf-Dolmar. Follow the A71 now and note the remarkable bridges.

15 minutes later we'll be over Suhl with a panorama tower on the south side. Keep following the A71, now heading north. Suhl-Goldlauter airfield is below and the next town on the left side is Zella-Mehlis, In front of us is a very visible building, hotel Panorama“ in Oberhof.

At the hotel we turn east. As this is just a short flight we contact Pennewitz Info on 123.050 and request a touch and go. Needless to say, we get permission as long as we keep track of any traffic in the circuit. As we fly over Ilmenau with the A71 on our left side, we'll go down to 2.200 feet. We should be near the airport in about 5 minutes. A right

hand circuit here for motorised traffic and we look for traffic while we go round the circuit. As the wheels touch down, apply full power and retract the flaps (not fully). Thanking Pennewitz for the landing we ask them to report us to Rudolstadt and leave the circuit at 3.500 feet heading due east.



It will be about 7 minutes to Rudolstadt, with the Schloss Heidecksburg on the left and the Saalfeld on the right. Down to 2.400 to have a good look at the castle and onwards heading 290 directly on the crosswind leg (of course checking for traffic). The 800 meter runway is more than enough to allow us to roll to a soft stop. Time for a coffee.

4. City route Thüringen (NO 49/10)

This is the big one... We want to photograph 7 cities from the air, not an easy task and we'll have to be low to the ground. As long as we stay 1.000 feet over the highest point in 600 meters we should be low enough to make great shots while being safe.

We start on runway 28, climb to 1.900 feet and follow the A4 (on our left side) to the west, that will bring us to Eisenach. On the south side of the city we find the Wartburg on the Marienhöhe, our first objective. Note there is a special restriction for this location ED-R90; We have to stay over 3.300 feet inside a 1 mile radius of the castle.

As the photographs are made we head south east towards the A4 that we follow to the east this time. After 5 minutes we are over Gotha where we have to make a shot of the park with Schloss Friedenstein and the Naturkundemuseum. We will leave to over the A4 and fly over the Drei Gleichen (the castles) area.

Burg Gleichen, Mühlburg and Wachsenburg are close to each other, each on its own hill. You will probably have to manoeuvre a bit to get them all in front of your camera. Keep following the A4 where we will see Airport Erfurt EDDE after a few minutes.



We'll report in with the tower (121.150) before we fly to the north side of town.

There is a lot to discover here. The Steigerwald-Stadion, Thüringenhalle, the Dom St.Marien and next to it the Severikirche, just to name a few. Unfortunately also the rather drab housing projects so popular with the former East German government. We'll leave to the east and follow the train tracks towards Weimar. Won't take more then 5 minutes.

Three castles to see here, Belvedere, Ettersburg and the Stadtschloss, also the Deutsche Nationaltheater. Due north at about 10 kilometres we'll find the sobering KZ Buchenwald monument.

Probably a bit dizzy after so many turns we call Weimar on 122.400 and ask for landing permission. They inform us runway 28 is in use and we head south east towards the airport. Circuit altitude is at 1.800 feet with a right hand circuit. Don't let the runway fool you, only half of the runway is tarmac .

A few friendly pilots invite us to the BBQ that we could see smoking from the runway (always a thing that makes us look up, smoke at an airport). As a return favour we promise to drop of a jacket, one of the pilots forgot, at Jena, it is on our route anyway.



A take-off to the west later we extend the downwind leg and arrive at Jena only a few minutes later. Just time to make a few shots of the city centre and the rather Russian looking city area Lobeda. The airport is not far off now (to the east) and we report on 122.050 and enter the circuit at 2.100 feet. A long runway and as there is traffic behind us we extend final and land on the far end of the

runway. Taxiway A to the platform, where we see a pilot waiting for us. He seems cold and is glad to get his jacket back. We made another friend, always a good thing, right?

After taking on a few more gallons of fuel (not expensive here) we head along the autobahn towards Gera. The large power plant serves as a highly visible VFR marker but apart from factories there is not a lot to see here. So we turn north east towards Altenburg. To make sure we are welcome, we call ahead on 123.575 and head 060 for about 5 minutes.

We make a quick tour over the city getting our last shots of the day; the Schloss Altenburg, the Kunstturm and the 'Roten Spitzen' are easy to find in the centre. Remembering we are a bit low on instrument landings we call Altenburg tower again and ask if we can change our VFR landing into an instrument approach. No problem for the kind folks here and we are send of to München Radar 132.300. After we get our squawk and are identified we are cleared to Altenburg NDB (ABU 330) at 4.000 feet from where we will start our ILS RWY 22. At ABU we head 030 and continue until we are 11DME AGD (115.30). A right hand towards the ILS heading 218. We declare ourselves 'established' and are handed off to the tower. They inform us we are first for landing.



A perfect touchdown later we follow taxiway C to the hangar where we park. Tomorrow we'll have to clean the wing leading edge and the prop as the seem to be black with smashed insects. Time for a G&T at the bar!



Known Issues

Unavoidable in projects like this, there are a few issues we discovered while developing this project. They can NOT be solved as they are caused by limitations in the simulator.

If I select one of the smaller airports my aircraft is headed north, not runway heading.

Although working strictly by the SDK's there is a problem with airports that are added to the database. If you select the runway all will be well.

The wind turbines and the circuit markers are not orientated to the wind.

Using the technology that allows us the best possible upwards compatibility it is impossible to orientate objects according to the wind.

Some textures are not sharp, most of the, on buildings.

Older graphics cards can have problems with the DXT1 textures. New drivers 'might' solve this, but only a hardware update will fully solve this.

This and this looks wrong / this and this is missing

The decision to add objects is always questionable, but we used the lists in the AIP ENR of the Deutschen Flugsicherung as the base and added all objects we felt could not be left out.

The simulator crashes to the desktop!

There can be many problems but certainly use the update for FS2004, as this solves a nasty issue with landclasses. <http://www.microsoft.com/games/flightsimulator/downloads.asp>

This can also be due to some installed replacement textures that contain corrupted files. We cannot guarantee a complete compatibility with replacement texture sets if they contain corrupted files!

I got „All Roads of Europe“ installed and now all roads and rivers are drawn twice.

We hope that there will be an update for „All Roads of Europe“, soon after our release, clearly it is impossible for us to edit files we did not create.

Uhhhh, why is my frame rate dropping in certain areas?

Basically just because there are so many objects being drawn. This will happen on some high detail airports and certainly in the Frankfurt region when you have Mega Airport Frankfurt installed.

Some trees seem to be transparent to some clouds.

We know, it's a well documented display priority problem of FS2004, nothing to do about that.

The Autogen seems to be gone when I enter a area.

This can happen when the sim is running high density scenery for a long time (most seen in the Frankfurt region). FS2004 seems to be running out of buffers in some way. The FS2004 update helps a bit, but only a restart of the sim solves this problem.

There seems to be an incorrect texture on some airports.

The update 3.3 for SG1 had a problem in the terrain.cfg. There is a small file called „SG1_Terrain_Fix.exe“ that will solve this problem.

On some sloped runways my aircraft gets below ground.

Using the sloped runways in SG4 this can happen, there is no known way of solving it. Sloped runways are not officially supported by FS2004 but they offer a whole new challenge for pilots that we did not want to miss.

Ground textures do not seem to load.

On slower computers or very high speeds this can happen. Saving your situation and loading it will force the scenery to reload, solving the problem.

At Wasserkuppe I start BELOW ground.

Make sure you select „EDS8“ and not „EDER“ as this will prevent this problem.



Why do the roads end suddenly at the border with Scenery Germany 1?

This due to the fact that SG4 and SG1 have slightly different objectives, where SG1 has more landscape and less airport details, SG4 has the objective to provide the best possible airports.

At Wasserkuppe I see some transparent ground textures.

This is caused by the way some graphics cards handle the system of design used there. It should only happen in certain views and only in certain view angles. We are ware of the problem but as far as we know, there is no known cure.

Support

This product is created for FS2004 and no backwards compatibility can be guaranteed. Although tested over several months it is always possible there are problems we have not found. If you found any, contact us on our support forums and we'll do our best to solve them.

Aerosoft-Support

www.aerosoft.de

Forum: www.forum.aerosoft.com

Email: support@aerosoft.de