



## Einsichten nach dem Release

Im FS MAGAZIN 2/2017 haben wir X-Plane 11 [www.x-plane.com](http://www.x-plane.com) bereits ausführlich vorgestellt. Grundlage war eine weit fortgeschrittene Beta-Version, anhand derer wir das am 30. März 2017 offiziell veröffentlichte Produkt schon recht gut erkennen und bewerten konnten. Wesentlich neue Features kamen seitdem nicht hinzu. Heute (Stand Ende April 2017) schaue ich mir X-Plane 11 erneut an und gehe vor allem auf die Frage ein, für wen sich der X-Plane 10-Nachfolger lohnt.

Bieten X-Plane 11 und sein Add On-Ökosystem jetzt genug, einen sauberen Schnitt zu machen und selbst auf über viele Jahre liebgewonnene FS X- und Prepar3D-Add Ons zu verzichten? Die Antwort auf diese Frage hängt selbstverständlich auch von den eigenen Nutzungszielen ab, entsprechend wurde dieser Artikel gegliedert.

Weil ich real mit Flugstunden in einer Comco Ikarus C42 C begonnen habe, hat sich mein früheres Nutzungsziel abrupt verschoben. Bis vor kurzem war ich vor allem im Westen der USA mit umfangreich ausgestatteten Flugzeugen in der Hauptsache nach Instrumentenflugregeln (Instrument Flight Rules – IFR) unterwegs.

Aktuell verwende ich X-Plane 11 vor allem mit einer einfachen C42-Freeware

am Himmel über Magdeburg und Umgebung im Sichtflug (Visual Flight Rules – VFR). Ein halbwegs angemessenes Flugverhalten ist wünschenswert, aber das kann am Schreibtisch mit Billig-Joystick und ohne Ruderpedale nicht „richtig“ simuliert werden. X-Plane 11 ist daher vor allem für die räumliche Orientierung und das Einprägen typischer Abläufe hilfreich.

Um ein gewisses Abbild der Realität zu erlangen, sind dafür der Verlauf von Straßen, Bahnlinien, Stromleitungen und Gewässern wichtig. Hinzu gesellen sich Platzierung und Art von Gebäuden, der Grundaufbau der beteiligten Flugplätze, plausible Wetterbedingungen und eine Sichtflugfähige Flugverkehrskontrolle (Air Traffic Control – ATC).

Teilweise werden diese Ansprüche bereits durch den „nackten“ X-Plane 11 erfüllt. Dank eines aktuelleren Höhenmodells (Mesh), aktuellerer OpenStreetMap-Daten und „europäischer“ Gebäude, die jetzt die Höhendaten berücksichtigen, sieht selbst ein unmodifiziertes Magdeburg wiedererkennbar aus. Obgleich wie überall auf der X-Plane-Welt keinerlei regionaltypische Landmarken enthalten sind.

Für Regionen, für die gute Daten von OpenStreetMap [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org) vorliegen, lässt sich ähnlich Positi-

ves berichten. Auf Deutschland und große Teile Europas trifft das zu. Selbst die USA sehen als X-Plane-Kernland besser aus als früher. Eine grundlegende VFR-Orientierung ist möglich.

Insgesamt zeigt, X-Plane 11, dass die Methode mit plausiblen Autogens, die mit X-Plane 10 eingeführt wurde, funktionieren kann – sechs Jahre später. Allerdings kann sie trügerisch sein. Zum Vergleich habe ich mit Ortho4XP-Fototexturen für Magdeburg erstellt und von Simheaven <http://simheaven.com> World2X-Plane-Gebäude heruntergeladen. Das sieht erwartungsgemäß wesentlich realistischer aus.

Siehe Foto-X-Plane 11-Vergleich auf den folgenden Seiten: Die jeweils linken Fotos zeigen meine realen Flugstunden. Daneben dieselbe Gegend in X-Plane 11 mit Fototexturen von Ortho4XP und World2X-Plane-Gebäuden von Simheaven. Wichtig ist, dass es echte 3D-Gebäude sind, nicht nur flache Fotos. Die Wolkendarstellung ist Default-X-Plane 11. Für die Wetterdaten habe ich FS Global Real Weather (FSGRW) von PILOT'S [www.pilots.shop](http://www.pilots.shop) genutzt.

Wenn ich Add On-Szenarien installiere, um ein realistischeres Ergebnis zu erhalten, muss ich aber nicht zwangsläufig X-Plane 11 verwenden. Dieselbe Landschaft ist mit denselben Add Ons auch in X-Plane 10 zu erreichen. Lediglich