

IslandTour (V1.0)

Flug erstellt am 28.06.2026

Geschätzte Flugdauer 2h 30min

Schwierigkeitsgrad: Leicht - Schwer

Aufgabe: Fliege eine Tour in Island.

Voraussetzung: **Für diesen Flug ist die „Buffalo Airways DC3“ unbedingt notwendig.**

Lade dieses Flugzeug hier herunter:

<https://www.rikoooo.com/downloads/viewdownload/52/1002>

(Dieses Flugzeug funktioniert auch in P3d V6, auch wenn auf der Webseite nur P3D V4/5-Kompatibilität steht.)

Falls der Download-Link nicht funktioniert, kontaktiere mich:

p3d@andi20.ch

Einleitung:

Im Jahre 1986 hat dein Boss seine Charter-Fluggesellschaft gegründet. Heute feiern wir das 40-jährige Firmenjubiläum. Zu diesem Anlass hat der Boss einige seiner treuesten Kunden zu einem Jubiläumsflug in Island eingeladen. Du kennst die Gäste alle schon von früheren Flügen: Die Ärzte Chey, Rey und Dr. Miller, ausserdem die Sanitäterin und Automechanikerin Lisa. Der Boss wird die Gäste unterhalten, während du zusammen mit einem Copiloten das Flugzeug steuerst.

Flug:

1) Du befindest dich auf dem Flughafen Akureyri (BIAR).

Für diesen Flugabschnitt hast du die Wahl Küste, oder Direktflug:

a) **Küste:** Auf 2000 Fuss führt uns diese Route entlang der isländischen Ringstrasse nach Norden. Geniesse den tiefen Blick in den Eyjafjörður und die bunten Fischerorte wie Siglufjörður, während die zerklüftete Halbinsel direkt am offenen Nordpolarmeer umrundet wird.

b) **Direktflug (dem GPS folgen):** Du musst schnell auf 5000 Fuss steigen, weil das Tröllaskagi-Gebirge, welches das Öxnadalur-Tal flankiert nahe ist. Danach überfliegen wir die isländische Hochebene, bevor wir Kurs auf Blonduos nehmen.

2) Der erste Zwischenstopp ist Blonduos (BIBL).

Die Landebahn ist mit 3182 Fuss zwar recht kurz, für die DC3 aber ausreichend lang.

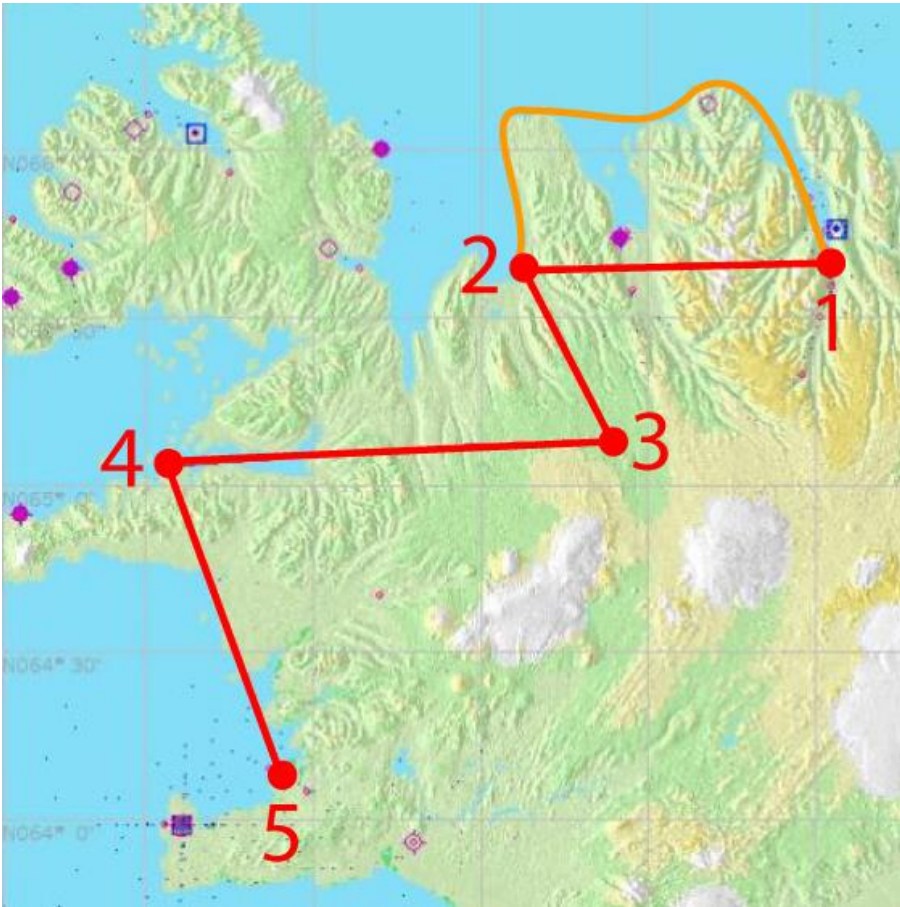
3) Weiter geht es nach Saudarflugvollur (BISA).

Die Landebahn ist sehr kurz, nur 2100 Fuss lang. Vorsicht, der Untergrund um die Landebahn ist sehr weich. Wenn du neben die Landebahn kommst, kommt es zum Crash. Der Untergrund erlaubt nur

langsames Rollen.

4) Als Nächstes fliegst du Stykkisholmur (BIST) an.

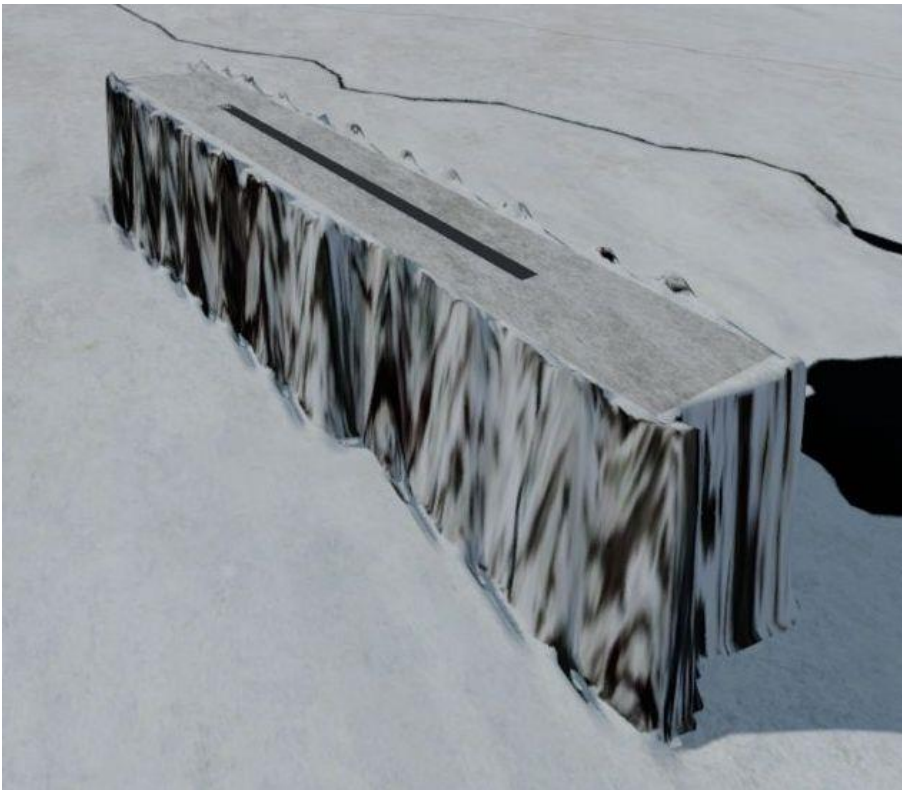
5) Ziel der Reise ist die Hauptstadt Reykjavik (BIRK).



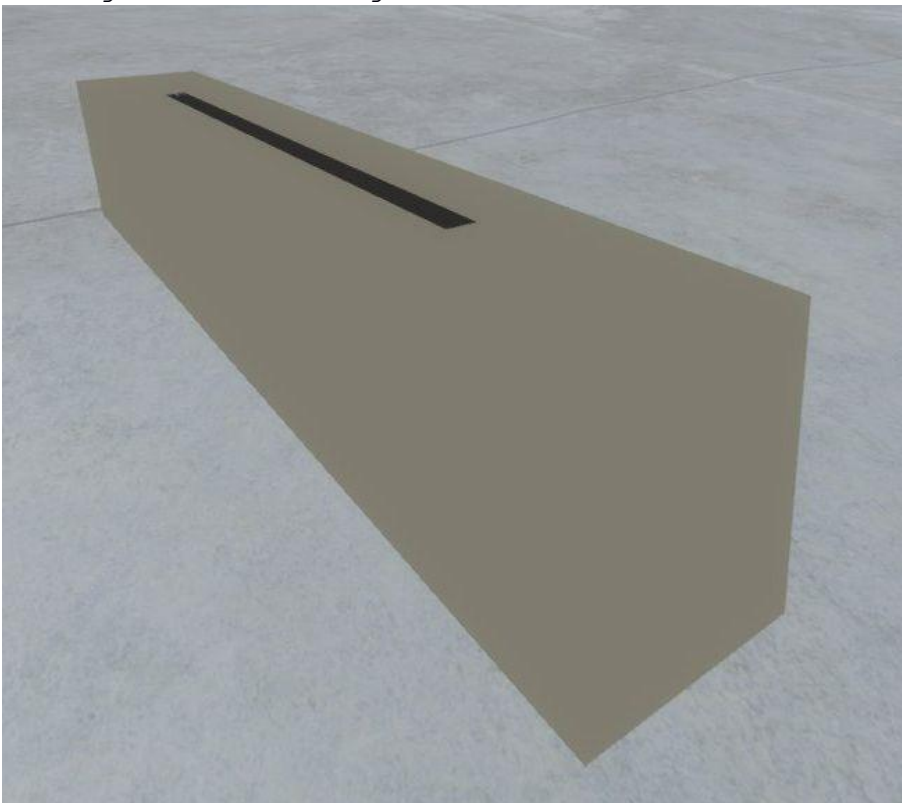
Unterwegs können Überraschungen auftreten, ich möchte hier nicht zu viel verraten.

Nur zum Flughafen Saudarflugvollur (BISA) diese Info:

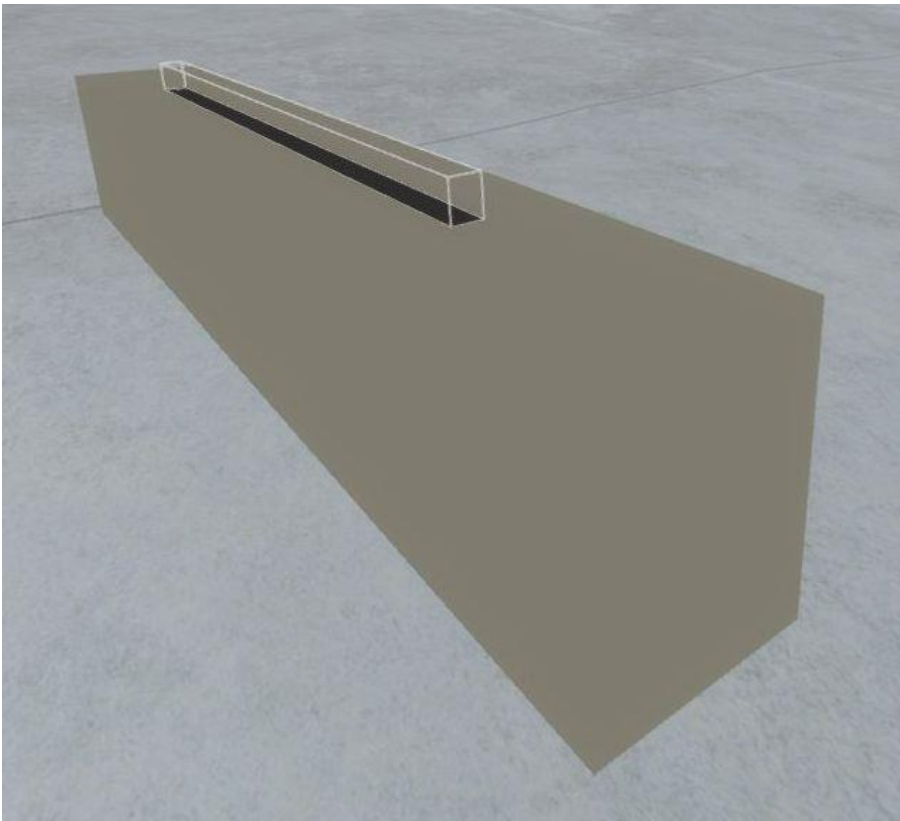
Der Flughafen wurde in P3dV5 und V6 an der korrekten Stelle platziert, dabei wurde aber vergessen, das umgebende Gelände auch auf die korrekte Höhe anzupassen. Dadurch ist eine Art "Flugzeugträger" in der Landschaft entstanden.



In P3dV4 existiert der Flughafen nicht, darum habe ich ihn mit farbigen Areas nachgebaut.



Diese Areas sind nicht "fest", man kann darauf nicht landen, sondern fliegt einfach unbeschadet hindurch. Damit trotzdem unter P3dV4 eine "Art" Landung möglich ist, habe ich einen rechteckigen Rahmen über die Landebahn gezeichnet.



Die "Landung" gilt als erfolgreich, wenn

- die weisse Area in voller Länge durchflogen wird,
- das Fahrwerk und die Klappen vollständig ausgefahren sind,
- und die Fluggeschwindigkeit unter 80 Knoten ist.

Für einen erfolgreichen Flug ist Folgendes zu beachten:

Die DC3 ist ein sehr altes Flugzeug, welches schonend und angepasst geflogen werden muss.

Bei Überschreiten von folgenden Werten kommt es nach 60-90 Sekunden) zu Motorschäden:

- Volle Leistung (bzw. mehr als 45 InHg).

Auf der Startbahn ist volle Leistung erlaubt, nach dem Abheben muss die Leistung aber rasch reduziert werden.

- Leistung über 43 InHg (bei geöffneten Kühlluftklappen bis 45 InHg erlaubt).
- Propellerdrehzahl über 2550 RPM (bei geöffneten Kühlluftklappen bis 2600 RPM erlaubt).

Es können bis zu 6 Motorprobleme auftreten, von kleinem Öl-Leck, über einzelne, oder mehrere Zylinderausfälle bis zu Totalausfall eines Motors.

Keine Angst, in den meisten Fällen schafft man es trotzdem bis zum nächsten Flughafen, denn die DC3 kann auch mit nur einem (100% intakten) Motor problemlos weiterfliegen.

Sollten die Schäden zu gross werden, ist eine Notlandung im Gelände angesagt.

Island ist dafür perfekt, weil wenig Vegetation vorhanden ist und man praktisch überall landen kann.

Ausserdem haben wir Lisa an Bord. Sie wird das Flugzeug im Gelände, oder beim nächsten Flughafen reparieren und der Flug kann

weiter gehen.

Wenn du die Herausforderung suchst, überlaste die Motoren absichtlich. So kannst du dich mit angeschlagenem Flugzeug zum nächsten Flughafen retten, oder Notlandungen üben.

Sollte dich die Flugsicherung zum Reydarvatn See schicken:

- Mit Hilfe wirst du fein dahin gelotst.
- Ohne Hilfe musst du den See alleine finden. Das GPS hilft dir dabei. Suche nach dieser Form:

P3dV5/6



P3dV4



Start:

Zu Beginn wählst du das Wetter:

A screenshot of a 'Scenario Menu' interface. It has a dark grey background with white text. At the top, it says 'Scenario Menu'. Below that is a section titled 'Wähle das Wetter' with three options: '1 - Schön 50sm Sicht.', '2 - Wind, 15sm Sicht.', and '3 - Sturm, 8sm Sicht.' Each option is on a separate line with a small number prefix.

1 - Schön 50sm Sicht:

Uns erwartet ein traumhafter Frühlingstag über Island. Der Wind weht am Boden mit schwachen 5 Knoten genau auf die Nase unserer Startbahn und frischt im Steigflug auf angenehme 12 Knoten auf. Mit einer gigantischen Sichtweite von über 50 Meilen haben wir freien Blick auf die Fjorde. Über den Berggipfeln bilden sich auf rund 5.800 Fuss ein paar lockere, markante Schönwetter-Kumuluswolken. Es ist heute übrigens auch erstklassiges Segelflugwetter - die Sonne hat genug Kraft für ein paar ordentliche Aufwinde. Bei milden 15 °C Lufttemperatur und einem stabilen Standard-Luftdruck von 29.92 inHg steht einem entspannten Genussflug absolut nichts im Wege!

2 - Wind, 15sm Sicht:

Island zeigt sich heute von seiner ungemütlichen, windigen Seite. Am Boden in Akureyri ist es mit 5 Knoten noch ruhig, doch schon ab 1.500 Fuss dreht der Wind auf Nordost (025) und frischt auf 12 Knoten auf. In der Höhe erwarten dich schliesslich böige 14 bis 19

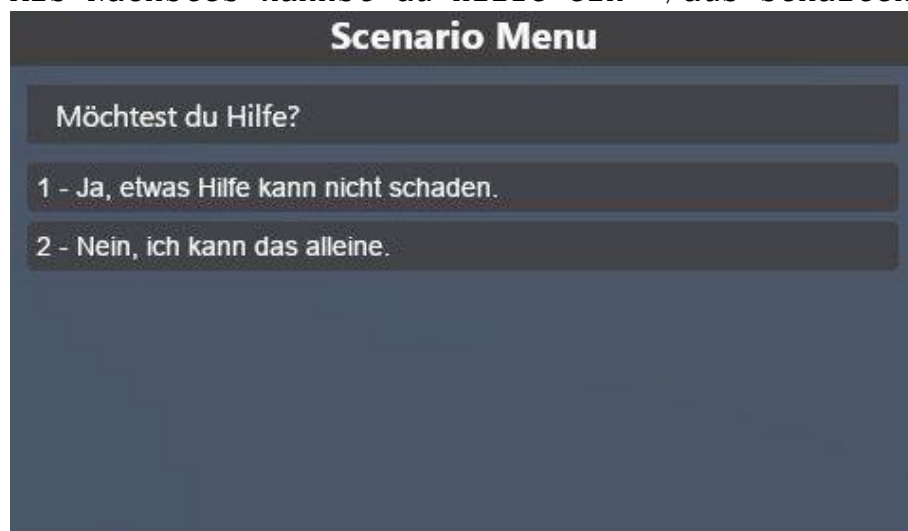
Knoten. Das bedeutet für den Anflug auf Saudarflugvollur einen tückischen Seitenwind von fast 20° von rechts vorne - halte das Ruder bei der Landung auf der extrem kurzen Piste gut fest! Die Sichtweite schrumpft auf 15 Meilen und in der Umgebung musst du mit lokalen Regenschauern rechnen. Bei kühlen 9° C liegt die Wolkenuntergrenze bei 3.000 Fuss. Das wird ein echter Arbeitstag im Cockpit!

3 - Sturm, 8sm Sicht:

Das ist das berühmte "Chef-Wetter" - nur für absolute DC3-Veteranen! Während es im geschützten Fjord von Akureyri bei leichtem Regen noch friedlich wirkt, bricht im Hochland der Sturm los. In der Höhe bläst dir ein heftiger Nordostwind mit konstanten 24 Knoten und schweren Sturmböen von bis zu 34 Knoten entgegen. Am Hochplateau von Saudarflugvollur sorgt dieser Sturm für brutale Schärwinde und extreme Turbulenzen. Die Sicht ist durch Regen und Dunst auf magere 8 Meilen reduziert. Der Himmel ist ab 6.500 Fuss komplett dicht und eine erste Wolken-schicht hängt bereits bei 2.500 Fuss. Bei nasskalten 4° C herrscht in den Wolken erhebliche Vereisungsgefahr. Zeig dem Boss, dass du die alte Dame auch im wildesten isländischen Unwetter im Griff hast!

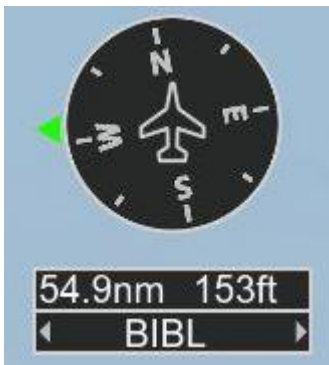
Bei Wind und Sturm ist das Flugzeug übrigens 500, bzw. 1000 Pfund schwerer, weil die Passagiere auf Sonnenbrille und Badehose verzichtet haben. Das schwere Schlechtwettergepäck besteht aus dicken Windjacken, Thermounterhosen, Festen Wanderschuhen, Gummistiefeln, Regenschirm und Wechselklamotten. Durch das Zusatzgewicht steigt die DC3 schwerfälliger, als beim Schönwetterflug.

Als Nächstes kannst du Hilfe ein- /aus-schalten:



1 - Ja, etwas Hilfe kann nicht schaden:

- Hier ist der Einsatzkompass aktiv. Du kannst ihn nach Belieben ein-/ausschalten.



- Der Copilot gibt umfangreiche Hilfen zu Fahrwerk, Klappen, Kühlluftklappen, Leistungs-, Propeller- und Gemisch-Einstellung, Flugrichtung und welche Landebahn beim aktuellen Wind zu empfehlen ist.

2 - Nein, ich kann das alleine:

- Du fliegst ohne Hilfe. Der Copilot gibt nur sehr wenige Tipps.

- Die Richtung zum nächsten Flughafen musst du alleine herausfinden, die Route findest du im eingebauten GPS.



- Die richtige Landebahn musst du selber dem Wind entsprechend aussuchen. Im GPS siehst du die aktuelle Windrichtung.

Infos zum Flugzeug:

Ich gehe davon aus, dass du die Instrumente kennst, darum beschreibe ich hier nur die relevanten Instrumente und Besonderheiten der DC3.

Hauptinstrumente:



1) Fahrtmesser / Airspeed Indicator

Hier 114 Knoten



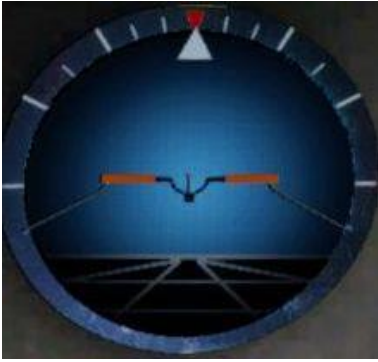
- Im Steigflug mindestens 105 Knoten halten
 - Reiseflug 140 - 160 Knoten
 - 180 Knoten ist die maximale Geschwindigkeit
- Wenn du es eilig hast, fliege halt so schnell, der Treibstoffverbrauch steigt aber massiv an.

2) Höhenmesser / Altitude Indicator

Hier 1310 Fuss



3) Künstlicher Horizont / Attitude Indicator

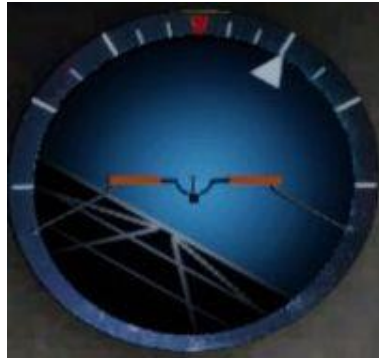
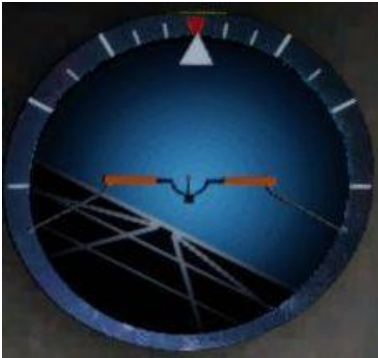


Bei dieser DC3 ist dieses Instrument leider fehlerhaft implementiert:

Der weisse Zeiger oben im Instrument müsste sich bei einer Kurve bewegen, bleibt aber starr oben mittig:

Falsch:

Richtig:



Ich habe die Anzeige korrigiert.

Wer Interesse hat, kann diese Korrektur in seine DC3 einbauen.
Im Ordner dieses Fluges findest du die korrigierte Datei namens "DC3.CAB".

Suche jetzt in deinem P3d-Verzeichnis die installierte Buffalo DC3 und darin den Unterordner "Panel".

Bei mir lautet der Pfad so (kann bei dir leicht abweichen):

D:\Prepar3D\SimObjects\Airplanes\DC3 Buffalo Airways\Panel

Benenne die vorhandene "DC3.CAB" um, ich habe sie "DC3.CABOriginal" genannt und kopiere meine korrigierte Version in das Verzeichnis.

CockpitSounds	11.04.2026 19:00	Dateiordner	
CockpitSound (FSX).gau	17.12.2018 21:22	GAU-Datei	150 KB
CockpitSound.dll	01.01.2019 16:48	Anwendungserwe...	111 KB
DC3.CAB	13.06.2026 13:11	CAB-Datei	12'726 KB
DC3.CABOriginal	30.07.2021 08:34	CABORIGINAL-Da...	12'726 KB
DCX.CAB	30.07.2021 15:32	CAB-Datei	471 KB
GPSNEW.CAB	30.07.2021 09:16	CAB-Datei	72 KB
panel.cfg	28.07.2021 11:56	CFG-Datei	8 KB

Fertig, nun bewegt sich der weisse Zeiger korrekt mit.

4) Wendeanzeiger / Turn Coordinator



Falls du die "defekte" Künstliche-Horizont-Anzeige nicht korrigierst, kannst du nur mit diesem Instrument ablesen, ob du eine 20° Standardkurve fliegst. Die beiden Pfeilmarkierungen oben links/rechts zeigen 20° an.

5) Variometer / Vertical Speed

Hier 1425 Ft/min.



Bei diesem Flug ist die DC3 relativ leicht (wenig Ladung und Passagiere), sodass du mit etwa 1200 Ft/min steigen und dabei 105-110 Knoten halten kannst.

Für den Sinkflug empfehle ich 700 Ft/min.

6) Propellerdrehzahl

Hier 2509 RPM



Die hier gezeigte Drehzahl ist das Maximum für den Reiseflug (etwa 85% Propellerhebel).

Für einen spritsparenden Reiseflug reduziere die RPM auf 2200 (65%).

7) Ladedruckanzeige / Manifold Pressure

Hier 42 InHg



Die hier gezeigte Leistung ist das Maximum für den Reiseflug (etwa 85% Leistungshebel).

Für einen Spritsparenden Reiseflug auf 35 InHg (65%), oder weniger reduzieren.

8) Öl-Druck / Oil Press

Normal:

Ungleich:



Sollte einer der beiden Motoren ein Öl-Leck haben, kannst du das am Öl-Druck ablesen. Hier ist Motor 1 (der linke) betroffen.

9) Tankanzeige Wahlschalter



Dieser Schalter schaltet nur die Anzeige "10" um, nicht den Tank, aus welchem Treibstoff bezogen wird.

10) Tankanzeige



Diese Anzeige zeigt den mit Schalter "9" ausgewählten Tankinhalt

(links/Mitte/rechts).

Sieht man hier z.b. 20 Gallonen, kann man davon ausgehen, dass in den anderen Beiden auch noch so viel ist, also total 60 Gallonen.

11) Propellerhebel

- Für Start auf 100% stellen.
- Rasch nach dem Start auf etwa 85% reduzieren.
- Im Reiseflug bei Bedarf weiter reduzieren.
- Erst im Landeanflug wieder auf 100% stellen, damit im Falle eines Durchstartens sofort volle Leistung zur Verfügung steht.
- Keinesfalls beim Sinkflug mit über 140 Knoten, wenn die Leistungshebel bei 10 - 20% stehen, die Propeller auf 100% stellen.

Auch wenn der Propeller bei 100% mehr Luftwiderstand bewirkt, was beim Verlangsamen helfen würde, ist das keine gute Idee: Der Propeller würde durch den Fahrtwind viel zu schnell drehen und dadurch den Motor mitreißen. Ohne den schützenden Öldruck und den Gegendruck der Verbrennung führt das unweigerlich zum Totalschaden des Motors.

12) Leistungshebel

- Für Start auf 100% stellen.
- Rasch nach dem Start auf etwa 85% reduzieren.
- Im Reiseflug bei Bedarf weiter reduzieren.
- Für den Sinkflug und zum Verlangsamen Leistung auf 10 - 20%, nicht ganz auf 0% stellen, um den Motor "auf Zug" zu halten.

13) Gemischhebel

Ich weiss, bei einer echten DC3 ist die Gemisch-Einstellung anders geregelt, aber im P3d wird die DC3 wie ein modernes Flugzeug behandelt. Darum muss das Gemisch entsprechend gehandhabt werden, um keinen Leistungsverlust zu haben.

- Für den Start bei Meereshöhe 100%.
- Für den Start in Soudarflugvollur (2200 Fuss Höhe) 65%.
- Im Steigflug kontinuierlich abmagern, bei 3000 Fuss etwa 60%, bei 5000 Fuss 53%.

Die 4 echten Gemisch Stufen der DC-3:

1) Emergency Rich (Ganz oben/vorne): Reine Notfallstufe. Liefert extrem fetten Treibstofffluss zur Kühlung bei Triebwerksbränden oder massiver Überhitzung. Im Normalbetrieb gesperrt.

2) Auto Rich (Die Standard-Stufe): Wird für **Start, Steigflug, Anflug und Landung** verwendet - und zwar völlig unabhängig von der Plathöhe. Das System regelt die Höhenkorrektur in dieser Stufe automatisch.

3) Auto Lean (Die Spar-Stufe): Wird nur im **Reiseflug (Cruise)** eingelegt, sobald man die Reiseleistung eingestellt hat, um Treibstoff zu sparen.

4) Idle Cut-Off (Ganz unten/hinten): Schliesst den Kraftstoffhahn komplett. Wird zum Abstellen des Motors genutzt.

14) Sperry-Autopilot

Der Autopilot der DC3 funktioniert nicht wie ein moderner Autopilot.

Er kann nur den ausgewählten Kurs (z.B. 060) und den Anstellwinkel (steigen / sinken / horizontal) halten.

Er ist auch nicht dazu geeignet, eine fein koordinierte Kurve nach 360 zu fliegen und dabei 20° Querneigung zu halten. Im P3d kann man allerdings solche Kurven mit dem Autopiloten fliegen.

Aber wenn es schon geht, kann man das natürlich auch nutzen. Man muss nur wissen, dass es "real" nicht geht.



1) Schaltet "Kurs halten" ein.

2) Hier wählt man den gewünschten Kurs.

3) Schaltet "Pitch" (Anstellwinkel) ein.

4) Hier stellst du den Anstellwinkel ein.

- Für Steigflug irgendetwas zwischen +8 und +10 für 1200 Ft/min.

- Etwa 200 Fuss vor der gewünschten Flughöhe regelst du Pitch langsam herunter.

- Für Horizontalflug je nach Geschwindigkeit etwa +2 bis -2.

Ich empfehle, Pitch +/- auf Tasten des Joysticks zu legen, damit du nicht dauernd mit der Maus fummeln musst.

Wer eine entsprechende Hardware (z.B. Saitek Autopilot-Panel) hat, kann die DC3 auch wie ein modernes Flugzeug steuern.

Also gewünschte Flughöhe und Steigrate eingeben, ALT / VS aktivieren und die DC3 steigt brav auf diese Höhe und hält diese auch.

Allerdings verdirbt man sich damit das Fluggefühl mit dem alten Sperry-AP.

Ausserdem sehe ich auch Vorteile beim Sperry:

Pitch +9.2 bringt zum Beispiel eine Steigrate von 1250 Ft/min, womit man fein 105 Knoten halten kann. Mit dem Saitek AP-Panel kann man nur eine Steigrate von 1200, oder 1300 Ft/min einstellen. Das eine ist zu flach, das andere zu steil.

Mit etwas Übung kommst du bestimmt schnell mit dem Sperry-AP klar.

Propeller-Knopf

Mittig über dem Cockpit sind 2 rote Knöpfe.



Wenn du wegen Motorproblemen einen Motor abschalten musst, stellst du die Propeller auf Segelstellung, um den Luftwiderstand zu verringern. In der DC3 geht das ganz einfach, indem du den entsprechenden Knopf drückst. Damit wird der Propeller automatisch in Segelstellung gebracht. Anschliessend solltest du den entsprechenden Propellerhebel ebenfalls in Null-Stellung bringen (siehe unten).

Funktion und Ablauf beim Drücken des Knopfes:

- 1. Der rote Knopf rastet ein:** Wenn du den roten Feather-Knopf am Overhead-Panel drückst, rastet dieser elektromagnetisch ein (eine Haltespule hält ihn unten).
- 2. Die elektrische Pumpe startet:** Damit wird sofort eine separate, extrem starke elektrische Zusatz-Ölpumpe gestartet. Diese pumpt mit hohem Druck (ca. 300-400 psi) Motoröl direkt in die Propellernabe.
- 3. Der Hebel wird überlistet:** Dieser massive Öldruck pumpt den Propellerregler (Governor) und die Blätter völlig unabhängig von der aktuellen Stellung des blauen Propellerhebels stur in die Segelstellung (ca. 88°-89° Winkel). Der Hebel im Cockpit bewegt sich dabei übrigens **nicht** von alleine mit.
- 4. Automatisches Abschalten:** Sobald die Blätter die maximale Segelstellung erreicht haben und nicht mehr weitergedreht werden können, schiesst der Öldruck in den Leitungen blitzartig in die Höhe (über 400 psi). Ein Druckschalter registriert das, schaltet die elektrische Pumpe ab, und der rote Knopf springt mit einem lauten Klack von alleine wieder heraus! Der Propeller steht im Wind und dreht sich nicht mehr.

Warum man den Hebel in der Praxis trotzdem zurückzieht:

Obwohl es das System nicht braucht, ziehen Piloten den blauen Propellerhebel (und den Gemischhebel auf Idle Cut-Off) während des Manövers meistens trotzdem ganz nach hinten.

Der Grund ist reine Vorsicht: Sollte die elektrische Pumpe im Flug versagen oder der rote Knopf vorzeitig herausspringen, würde der Propellerregler sofort versuchen, sich wieder nach der Stellung des Hebels zu richten. Steht der Hebel noch auf "Maximum", würde der Fahrtwind den sterbenden Motor sofort wieder brutal zum Drehen bringen (Windmilling), was das Triebwerk komplett zerstört.

GPS:

Ich empfehle, das GPS einzublenden und an geeigneter Stelle, z.B. unten links zu platzieren.



Aktiviere die Schaltflächen 1, 2 und 3:

- 1) Route
- 2) Gelände
- 3) Waypoint



4) Zeigt den Grundspeerd, welcher in der Regel abweicht, vom angezeigten Speed des Fahrtmesser / Airspeed Indicator: Hier 114 Knoten, Grundspeerd ist aber 107 Knoten.



5) Zeigt Windstärke und Windrichtung mit einem Pfeil (relativ zum

Flugzeug).

Das ist sehr hilfreich, um die passende Landebahn (mit Gegenwind) auszuwählen.



6) Zeigt die Höhe über Boden.

Der Höhenmesser / Altitude Indicator zeigt nur die Höhe über Meer: Hier 1310 Fuss, das Flugzeug ist aber nur 1261 Fuss vom Boden entfernt.



Ich hoffe, dir hat dieser Flug Spass gemacht, wenn ja, gib doch bitte eine Rückmeldung an p3d@andi20.ch . Auch Fehlermeldungen (Schreibfehler, falsche Angaben, usw.) an p3d@andi20.ch senden, ich freue mich über jede Rückmeldung.