

Mendig - New York - Oklahoma Trip3 (V5.0)

Flug erstellt am 24.02.2020 (Geändert 10.02.2025 auf V5.0, Mooney Bravo eingebaut.)

Diese Mission funktioniert nur mit P3dV4.

Für P3dV5 und P3dV6 lade hier die passende Version herunter:

<https://www.andi20.ch/p3d>

Geschätzte Flugdauer mit AN2 6h (48h alle 8 Trips)

Die An2 fliegt mit 100, die Mooney mit 160 KIAS, also sind alle Zeitangaben um den Faktor 1,6 kürzer.

Schwierigkeitsgrad leicht - schwer (mit - ohne Hilfe)

Aufgabe: Fliege von Mendig (Deutschland) nach Oklahoma (USA).

Einleitung

Dies ist der nachgestellte Flug des "Steel Buddy" Michael, von Mendig nach New York und weiter nach Oklahoma, mit dem alten Doppeldecker An2.

Weil die AN2 nicht mehr zu kaufen ist, hier die alternative Version mit der Mooney.

Wer noch einen P3dV4 besitzt und die AN2 gekauft hat, kann unter dieser Adresse eine AN2-taugliche Version herunterladen:

<https://www.andi20.ch/p3d>

Damit trotzdem etwas AN2-Feeling übrig bleibt, lasse ich die Hilfstexte und Bilder für die AN2 bestehen.

Anpassungen und Neuerungen in dieser Version:

1) Treibstoff nachpumpen:

- Die Mooney Acclaim fliegt mit 18% Treibstoff die gleiche Strecke, wie die An2 mit 90%.

Damit ihr dennoch in den Genuss des "Treibstoff nachpumpen" kommt, startet die Mooney Acclaim mit 28% Treibstoff.

- Die Mooney Bravo verbraucht 70% Treibstoff, für die gleiche Strecke wie die AN2 mit 90%.

2) Weil die Mooney Acclaim nicht sehr realistisch simuliert wird, habe ich als alternatives Flugzeug die Mooney Bravo eingefügt.

- Bei der Acclaim hat die Gemisch-Einstellung keinen Einfluss auf die Motorleistung, egal welche Flughöhe, das Gemisch kann zwischen 6 und 100% beliebig eingestellt werden.

- Der Treibstoffverbrauch ist viel zu gering: Voll beladen und mit 100% Treibstoff fliegt die Acclaim locker von Paris nach New York (3150nm) und hat noch mehr als 4% Treibstoff im Tank, was für weitere 150nm reicht. Laut Datenblatt sind nur 1400nm möglich.

3) AN2 hatte weder Autopilot, noch GPS:

Die Mooney hat beides. Die Nutzung erleichtert den Flug, kann aber zu Problemen führen, wenn z.B. GPS woanders hinsteuert, als die Flugsicherung vorgibt.

4) Überhitzungsprobleme, und andere Dinge, welche nur bei AN2 auftauchen:

Überhitzungsprobleme usw. gibt's nicht.

- Für die Mooney Bravo habe ich „künstlich“ ein

Überhitzungsproblem eingebaut:

Fliegt man längere Zeit mit 100% Leistung, und/oder mit 100% Propellerdrehzahl und die Kühlluftklappen sind geschlossen, tritt ein Öl-Leck auf. In diesem Falle hat man bis zu 50 Minuten Zeit, irgendwo notzulanden, den Motor zu reparieren und weiterzufliegen.

- Der Flug mit der Mooney Acclaim ist unverändert, es tritt kein Problem auf.

5) Jetzt kann man den Flug mit der Mooney Bravo etwas realistischer nachfliegen.

Ignoriere Angaben zu Leistung, Geschwindigkeit und Klappenstellung, die gelten nur für die AN2.

- Fliege mit Höchstgeschwindigkeit, ca. 165 Knoten und passe bei der Mooney Bravo das Gemisch je nach Flughöhe passend an.

- Denke bei der Mooney Bravo daran, die Kühlluftklappen zu öffnen, wenn du volle Leistung und/oder Propellerdrehzahl einstellst.

Allgemeine Infos

Michael hat in der Antonov Zusatz-Tank's eingebaut, diesen zusätzlichen Treibstoff muss man bei Bedarf von Hand in die Treibstoff-Tanks füllen.

Ich habe die AN2 für diesen Flug etwas "umgebaut", sprich den Schalter für das "TaxiLicht" so angepasst, dass dieser Schalter nun Treibstoff Nachtanken auslöst.

Tanke am besten gleich mehrere Reservetanks, wenn der Treibstoff unter 10% ist.

Hier die wichtigsten Instrumente der An2 inkl. TaxiLicht:



Das TaxiLight der Mooney ist über Kopf:
Acclaimc Bravo

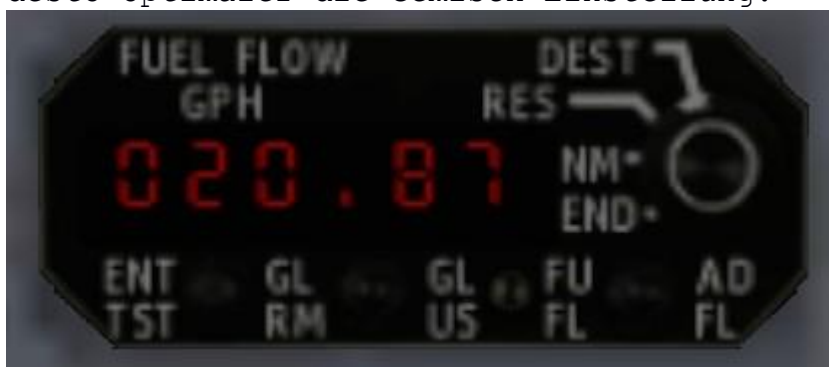


Infos zu Mooney Bravo

Übersicht:



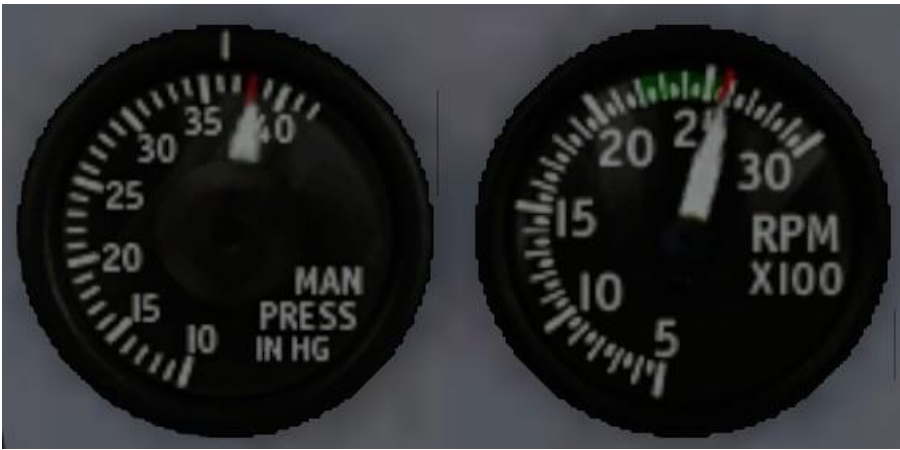
Im Steigflug muss das Gemisch korrekt eingestellt werden. Die FuelFlow-Anzeige hilft dir dabei. Je höher der FuelFlow-Wert, desto optimaler die Gemisch-Einstellung.



Bei Start und Steigflug wird normalerweise mit maximaler Leistung und Propellerdrehzahl geflogen.

Leistung 100%

Propeller 100%



Für den Reiseflug reduziert man Propellerdrehzahl in den grünen Bereich und reduziert die Leistung.

Leistung 90%

Propeller 90%



Damit der Motor nicht überhitzt, öffne die Kühlluftklappen.



Die Tankanzeige der Mooney Bravo ist nach demselben „Panik-Prinzip“ aufgebaut, wie man es vom Auto kennt: Zeigt die Nadel in den roten Bereich, suggeriert es Treibstoffmangel, obwohl man noch reichlich Treibstoff im Tank hat.

Hier die Tankfüllung, bei entsprechender Anzeige:

30%

20%



15%



10%



Wenn die Nadel am linken Anschlag ist, sind noch 10% im Tank.
Es reicht also, wenn man Nachtankt, sobald die Nadel das
„E“ berührt.

Infos zu Trip 3

Trip 3 geht von Island (Reykjavik) nach
Grönland (Narsarsuaq).

Übersicht:



Start des Fluges

Trip 3: Reykjavik (BIRK) Narsarsuaq (BGBW) 667nm

Wegen schlechtem Wetter startet der Flug nicht um 8h, sondern erst um 11h (GTM).

Endlich klart der Himmel auf. Du stehst in Reykjavik auf Startbahn 31.

Starte, steige auf 4000Fuss und fliege Steuerkurs 300.

Nach etwa 4h taucht in der ferne die Küstenlinie Grönlands auf.



Folge links der Küstenlinie.

Dies ist übrigens ein guter Zeitpunkt, etwas Treibstoff nachzufüllen.

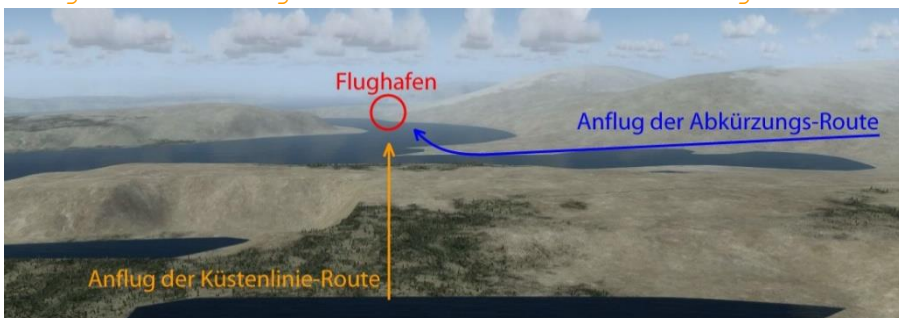
Circa 1,5h später kannst du entscheiden, ob du den Flug **abkürzen** willst (wie Michael und Toni es gemacht haben), oder lieber **der geplanten/sicheren Route** der Küste entlang folgen willst.

Geplante Route:

Du folgst weiterhin der Küstenlinie.
Nach umfliegen der Südspitze wirst du irgendwann einen grünen Hügel sehen.
Fliege darauf zu.



Folge den Ansagen von Toni und der Flugsicherung zum Flughafen.

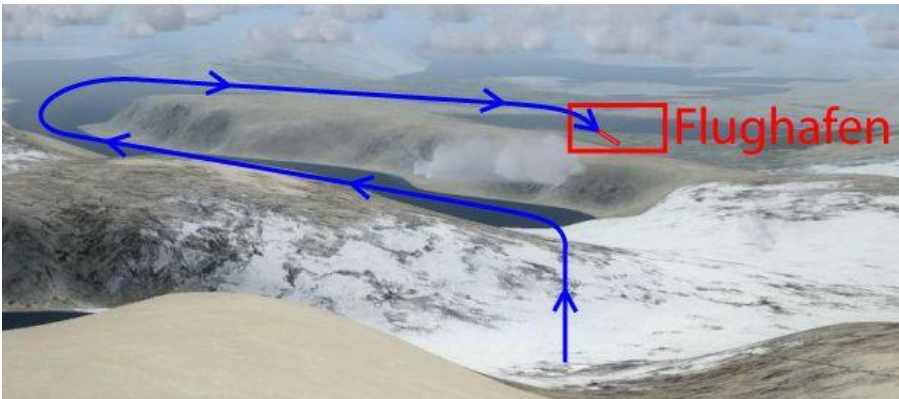


Abkürzung:

Fliege Steuerkurs 250 und folge den Anweisungen von Toni.
Bald wirst du steigen müssen, bis auf 3000m (10000Fuss).



Der Tower wird dich anweisen den Fjord entlang zum Flughafen zu fliegen.



Du wirst auf Landebahn 07 Landen.



Rolle nach der Landung zur Tankstelle.

Bekanntes Problem bei diesem Flug

Der Flug Simulator hat einen Fehler:
Flüge über den Nordpol, oder nahe des Magnetischen Nordpols bringt Abweichungen in der Navigation mit sich.
Bei kurzen Flügen ist das kein Problem, fliegt man aber (wie hier) Langstrecke, kommt es zu grossen Abweichungen.



Lösungen:

- Speichere den Flug auf Ansage (unter neuem Namen) und lade/resette den soeben gespeicherten Flug, dann sollte alles klappen.
- Alternativ kannst du ab da alle Kursangaben um 10 verringern (also anstelle von Steuerkurs 250 fliegst du Steuerkurs 240),
- oder du folgst schlicht dem Einsatzkompass.

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.