

Mendig - New York - Oklahoma Trip7 (V5.0)

Flug erstellt am 02.04.2020 (Geändert 10.02.2025 auf V5.0, Mooney Bravo eingebaut.)

Diese Mission funktioniert nur mit P3dV5 und P3dV6.

Für P3dV4 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 170 KIAS, also sind alle Zeitangaben um den Faktor 1,7 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 P3dV5/6-Tauglich 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.

Infos zu Mooney Bravo

Übersicht:



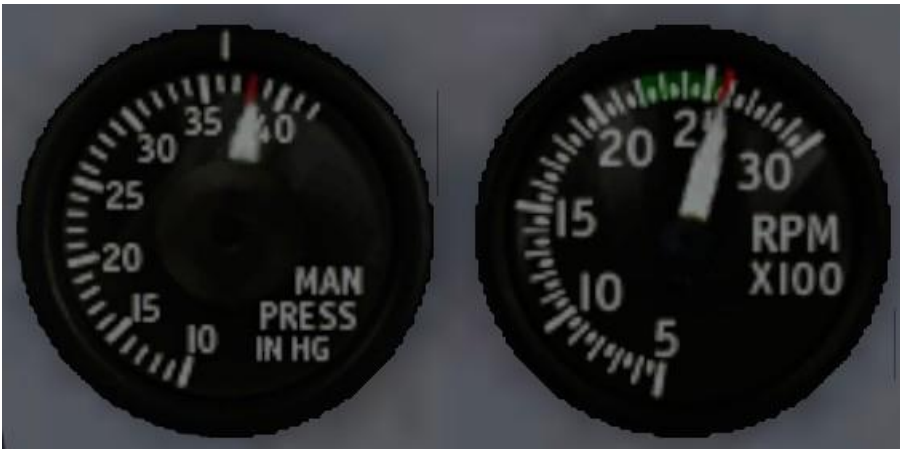
Im Steigflug muss das Gemisch korrekt eingestellt werden. Die FuelFlow-Anzeige hilft dir dabei. Je höher der FuelFlow-Wert, desto optimaler die Gemisch-Einstellung.



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 7

Auf Toni's Farm wurden die Zusatz-Tanks ausgebaut und in der Scheune gelagert.
Beim gründlichen reinigen der Antonov, taucht ein lange vermisster Gegenstand auf:
Ein kleiner gelber Schraubenzieher!

Weil der Übergabetermin der An2 näher rückt, beschliessen Michael und Toni, am Abend los zu fliegen.
So sollten sie im Morgengrauen in Oklahoma ankommen.

Leider zwingt ein Gewitter die beiden zu einer Planänderung.

Da dies ein Nachtflug wird, hier die benötigten Schalter der AN2:
Das Taxilicht hat wieder die normale Funktion (also kein Nachtanken).



Die entsprechenden Schalter der Mooney findest du über Kopf.
Der Schalter für die Instrumentenbeleuchtung ist links neben dem PFD.

Start des Fluges

Trip 7 (so geplant): High View Farm (61VA) - Oklahoma: Will Rogers World (KOKC)

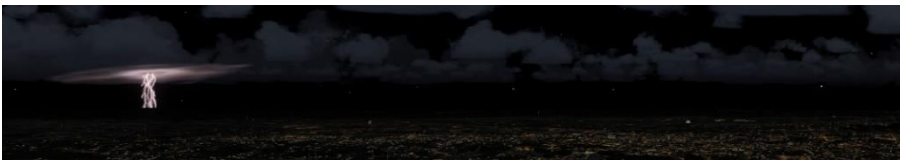
Wegen dem Gewitter: High View Farm (61VA) - Cincinnati (KCVG)
315nm

Du stehst auf der High View Farm, Startbahn 21.
Starte, steige auf 1500m (5000Fuss) und fliege Steuerkurs 270.

Du wirst sofort bemerken, dass die AN2 viel schneller steigt. Kein Wunder, ohne Zusatztanks / Treibstoff ist die schwerfällige Maschine zum Leichtgewicht geworden.

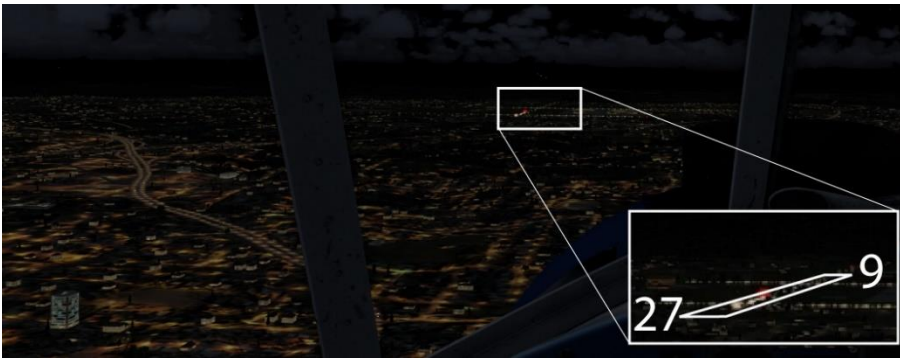
Nach einer Weile bemerkt Toni, dass sie auf ein Gewitter zu fliegen. Also versuchen die zwei, mit Steuerkurs 290 das Gewitter zu umfliegen.

Die Kurskorrektur hat leider nicht die gewünschte Wirkung. Das Gewitter rückt näher.



Also Planänderung: Landen in Cincinnati
Folge den Anweisungen des Tower zum Flughafen.

In der Ferne taucht der Flughafen auf.



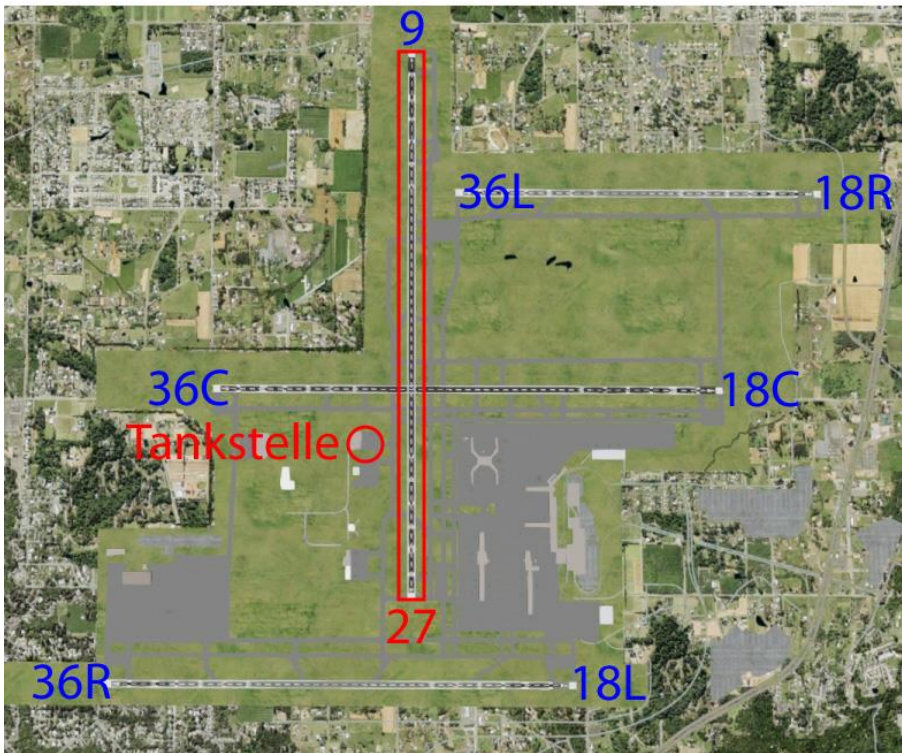
Richte dich an Landebahn 27 aus...



...und lande.



Folge unbedingt den Anweisungen des Tower.
Ein nicht beachten wird folgen haben.



Rolle zur Tankstelle.

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.