

IFR Kronoberg Teil2 (V2.0)

Flug erstellt am 05.02.2022 (Geändert 22.08.2023 auf V4.0, Details ganz unten.)

Geschätzte Flugdauer 1.5 - 2h

Schwierigkeitsgrad leicht-schwer (je nach Flugmodus)

Aufgabe: Fliege IFR von Kronoberg nach Rostock-Laage.

Einleitung

Der Boss will, dass du den Kollegen abholst, welcher seit 3 Jahren "in Schwedischen Urlaub" ist.

Den Hinflug hast du soeben geflogen (Flug: **IFR Kronoberg**).

Nun stehst du an der Tankstelle und wartest auf den Kollegen.

Wegen schlechter Sicht, sind alle Starts/Landungen gestoppt.

Sobald sich das Wetter bessert, kannst du Starterlaubnis anfragen. Leider ist inzwischen schon später Nachmittag. Die Landung wird bei Nacht erfolgen.

Der Flug

Weil der Flug bei Dunkelheit endet, musst du nach IFR-Regeln fliegen (IFR = Instrumenten-Flug-Regeln).
Damit auch Anfänger damit zurechtkommen, gibt es mehrere Flug-Modi:

Mit Hilfe (Leicht):

- Der Einsatzkompass zeigt dir das aktuelle Ziel.
- Hilfe zu Propeller, Gemisch, Höhe, Klappen, Fahrwerk, usw.
- Hilfe zu Funk (COM), NAV, HDG und GPS.
- Hilfe zur Flugsicherung (Antworten, Frequenz umschalten, usw.).

Ohne Hilfe (Mittel):

- Alle oben genannten Hilfen sind deaktiviert. Du schaffst das bestimmt alleine!

Ohne Autopilot (Schwer):

Stell dir vor, dass du einen Prüfungsflug für Instrumentenflugberechtigung absolvierst. Der Prüfer will, dass du alles selber fliegst, ohne den Autopilot zu nutzen.

- Alle Autopilot-Schalter sind verboten (AP, HDG, NAV, ALT, usw.).
- Stelle also COM-, NAV-Frequenzen korrekt ein.
- Stelle HDG- und NAV-Kurs korrekt ein und folge je nach Bedarf dem GPS, oder dem von der Flugsicherung geforderten Kurs.

- Halte dich an die vorgegebene Höhe (+/-300Fuss).

Real (englisch mit Flugsicherung sprechen):

- Bei den obigen Flugvarianten wird deutsch gesprochen. Bei diesem Flug wird die "Reale Flugsicherung" (des Flugsimulators) verwendet, also alles in Englisch.
- Achtung: Manchmal muss man nicht sofort auf 12000 Fuss steigen, also genau lesen, welche Höhe die Flugsicherung vorgibt.
- Wer kein Englisch kann, keine Panik, es gibt nur wenige verschiedene Sätze, welche man leicht verstehen/lernen kann.
- Die Frequenz vom Tower Kronoberg wurde in P3dV6 von 118.15 auf 118.16 geändert. Diese Frequenz lässt sich im RadioStack nicht einstellen (die möglichen Schritte sind 118.15 / 118.17). Darum lässt sich die Frequenz nur via ATC Menü, mit dem Punkt "Tune Kronoberg Tower on 118.16" einstellen.

Start

Folge den Anweisungen der Flugsicherung.

Starte, steige auf 12000 Fuss und folge vorerst dem GPS.

Sobald du Reiseflughöhe erreichst, reduziere die Leistung auf etwa 80% und reduziere die Propellerdrehzahl auf 90%.

Wichtig:

Nach Landung und verlassen der Landebahn musst du anhalten und Rollerlaubnis zur Tankstelle anfordern.

Hilfe

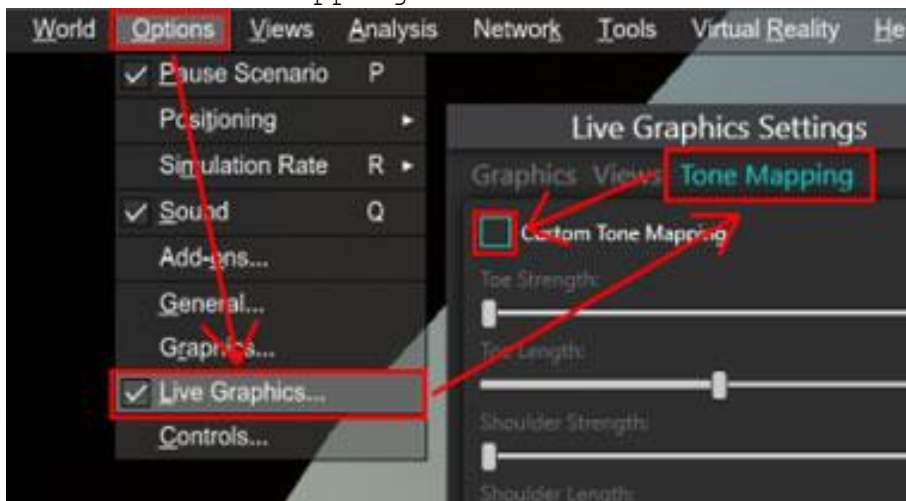
Hier bekommst du erweiterte Hilfe:

- Aktiviere GPS im Menu Vehicle/Instrument/Panel.
 - Aktiviere ausserdem das Overhead Panel, denn nur hier kannst du die Instrumentenbeleuchtung einschalten.
- Der gleiche Schalter im Virtual-Cockpit funktioniert leider nicht.



Wenn die Instrumente in P3dV6 nicht ablesbar sind, weil es im Cockpit um 15Uhr30 schon Stockfinster ist, hast du 3 Möglichkeiten zur Verbesserung:

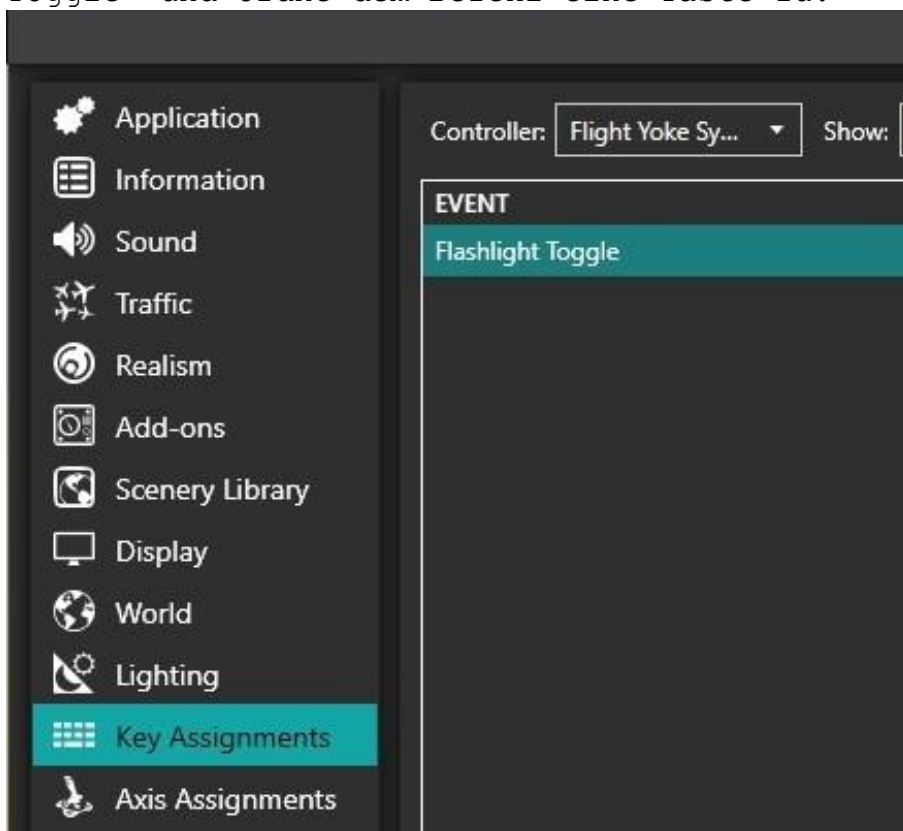
1) Aktiviere unter Options, Live Graphics, Tone Mapping den Punkt "Custom Tone Mapping".



Dadurch wird die komplette Anzeige aufgehellt. Mittels Schiebereglern kannst du weiter aufhellen, aber dadurch wird auch die Landschaft unnatürlich überbelichtet.

2) Nutze die Taschenlampe:

Suche in der Tastaturbelegung (Key Assignments) nach "Flashlight Toggle" und ordne dem Befehl eine Taste zu.



Nun kannst du mit dieser Taste die Taschenlampe einschalten (weiss- oder rot-Licht), welche dem Mauszeiger folgt.

Sichtverbesserung mit Taschenlampe:

(ohne, weiss, rot)



3) Die Funkgruppe ist trotz Taschenlampe nicht nutzbar?
Aktiviere unter Vehicle, Instrument Panel den "Radio Stack".



Cockpit-Übersicht:



Cockpit-Details:

Der **NAV/GPS-Schalter** steht beim Start auf GPS, für den ILS-Anflug muss er auf NAV gestellt werden.

Full-Flow-Indicator (Treibstoffflussanzeige) ist hilfreich beim Steigflug.

Mit steigender Höhe musst du das Gemisch abmagern.

Je höher die "Full-Flow-Werte" sind, desto runder läuft der Motor.

Detail Höhenmesser:



Bei diesem Flug ändert sich das Wetter und damit auch der Luftdruck.

Du wirst auf Anweisung der Flugsicherung die Einstellung anpassen müssen.

Rechteck = aktuelle Einstellung (2992).

Der Kreis zeigt den Einstellknopf.

Hier Details zur [Kurslageanzeige](#):



- Der Knopf unten rechts stellt den HDG-Kurs ein, der gleichfarbige Pfeil zeigt den eingestellten Kurs (hier im Bild nach Norden).
- Der Knopf unten links stellt den NAV-Kurs ein, der gelbe Pfeil in der Mitte des Instrumentes zeigt den eingestellten Kurs (hier im Bild 340).
- Die gelbe Linie im mittleren Bereich zeigt ausserdem, ob man links oder rechts vom Kurs abweicht. Dies gilt für GPS- und NAV-Modus. In diesem Bild ist die Linie links vom gelben Pfeil, man muss also nach links korrigieren.
- Links und Rechts, unter der Schrift "GS" erscheinen beim ILS-Anflug ausserdem gelbe Markierungen, welcher zeigen, ob du zu hoch, oder zu tief auf dem Anflugpfad bist. In diesem Bild sind die Markierungen ganz oben, also fliegst du zu tief. Du sollst aber nicht steigen, um auf den richtigen Anflugpfad zu kommen, sondern fliegst Horizontal weiter, bis die Pfeile sich senken. (ILS-Anflug wird immer mit Horizontalflug unterhalb des Anflugpfades begonnen.)

Die **Funkgruppe** wird bei diesem Flug intensiv genutzt, darum unten genauere Erklärungen:
(Com2/NAV2 wird in diesem Flug nicht benutzt.)



Detail Com1/NAV1:

Die Aktive Frequenz lässt sich nicht ändern.
Also erst Standby-Frequenz einstellen, danach
Betätigt man den Umschalter.



Detail Nav-Ident:

Die Flugsicherung gibt dir eine Squawk durch.
Stelle hier diese Zahl ein, damit dich die
Flugsicherung eindeutig identifizieren kann.



Detail Autopilot:

Klick auf die Zahlen bei Höhe oder Steigrate, um den gewünschten Wert einzugeben.

Unten sind die Schalter zum Aktivieren von Autopilot, HDG, NAV, APR und Höhe.



Autopilot Hauptschalter

HDG Schalter

NAV Schalter

APR Schalter (Anflugkurs)

REV Schalter (Gegenkurs)

Höhe Schalter

Änderungen in V2.0:

- Flugplan für P3dV6 angepasst.
 - Briefing erweitert, wegen neuer Frequenz (118.16) und dunklem Cockpit in P3dV6.
-

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.