

MAGAZIN

FS

Deutschland: € 5,00
Österreich und BeNeLux: € 5,80 • Schweiz: SFr 8,90

Nr. 5/2008
August/September

MAGAZIN

Fachzeitschrift für Flugsimulation



+++ Überflieger hoch zwei:
Fokker 70/100 und Switzerland Professional X



+++ Städtebauliche Sensation:
Fly Kai Tak von Fly Tampa für FS 2004 und FS X

- Holding-Procedures mit Rechenschelbe zum Eigenbau
- Von St. Maarten via St. Barthélemy nach Saba
- Viel Freude ringsum: VFR Germany 2

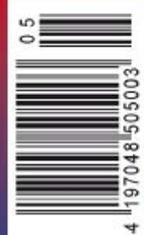
VST - Verlag für Simulation und Training GmbH • www.fsmagazin.de • 3. Jahrgang • Nr. 5/2008



Neues aus Mainhattan:
Megaairstport Frankfurt 2008



Die (R)Evolution geht weiter:
X-Plane 9 ist gelandet



Auszug aus Ausgabe 5/2008: Von – über – nach St. Maarten – St. Barths – Saba

Autor: Raimond Schulz redaktion@fsmagazin.de



St.Maarten nach St.Barthelemy

Die Cocktails von gestern hatten ihre Wirkung. Die Sonne steht schon im Zenit als wir zu unserer ausgewählten Beech 1900C der US Airways, die im Codeshare mit der ortsansässigen Winair fliegt, gehen. Für das weitere Erkunden von Fly Tampus Meisterstück nehmen wir den zweimotorigen PMDG Flieger. Die nur 650m lange Bahn in TFFJ hat ihre Tücken und man sollte mit Flügen nahe der Stall Geschwindigkeit, Slippen und unbedingt mit der Umkehrschubtaste vertraut sein, sonst endet man beim Ausrollen im Sand oder muss sogar die Schwimmwesten aktivieren.



Die VFR Flugplanung gestaltet sich einfach. Möglichst wenig Sprit (20%)! Um 1233L erhalten wir von Juliana Tower die Startfreigabe. Nach dem Start auf der 09 nur 30° nach rechts über den mit Kreuzfahrtschiffen gefüllten Hafen.



Dann sieht man die Millionärsinsel schon am Horizont. Mit 1500ft geht es VFR über die Ile Fourchue zum Pflichtmeldepunkt Pain de Sucre (wer hat sich das nur ausgedacht).



Jetzt heißt es absolut konzentrieren. Die vielen Exklusiv-Spotter auf dem steil abfallenden Hügel zur Piste 10 werden sonst rasiert oder der aufrechte Gang einer normalen nordeuropäischen Statur wird beim Durchstartmanöver (oder Ausrollen siehe oben) unfreiwillig mit hektischen Fluchtbewegung in den goldgelben Sand Bekanntheit machen.



Die hierher fliegenden Piloten müssen mehrere Probeanflüge ohne Passagiere machen, bevor sie ihre Islander oder Otters hier im Geier-Sturzflug landen dürfen.



Wir haben uns schon über dem Meer in Landekonfiguration gebracht. Klappen voll raus, nahe der Mindestgeschwindigkeit geht es in 300ft über den nicht als niedrig zu bezeichnenden Hügel. Gelegentliche Fahrwerkberührungen auf Autodächern im Kreisverkehr kurz vorm Beginn der Bahn sind keine Legende.



Wer dann noch den flüssig animierten plötzlich auftauchenden Motorradfahrer ausweicht, den flugzeugträgerähnliche Landestoß und die Reifen verschleißende Vollbremsung bei voll aktivierter Schubumkehr hinbekommt, der hat das koloniale Paradies erreicht. Ok, man kann auch die Schnellfahre nehmen, aber wir sind ja Simmer und lieben die fliegerische Herausforderung.



Aeroporto Gustave III wurde nach dem schwedischen König Gustav benannt und erinnert an die wechselnde Geschichte dieser kleinen Antillen Insel. Das erst 1980 gefertigte offene Holzterminal fertigt immerhin fast 200.000 PAX pro Jahr ab.



Das hier erst ein Passagier bei der bisher einzigen Twin Otter Bruchlandung ums Leben kam, ist dem absolut meisterhaften, fliegerischen Können der ansässigen Fluggesellschaften zu verdanken.



Nach nur zehn Minuten Flugzeit stellen wir die Engines vor den auf weißen Plastikstühlen sitzenden wartenden Kofferschleppern ab. Unsere virtuellen Paxe steigen aus, um hier bei Zimmerpreisen nicht unter 100\$ die Nacht (ohne Frühstück) einen Insel Traumurlaub im französischen Überseedepartements Guadeloupe zu verbringen.

Ende eines weiteren kurzen, aber absolut spektakulären Flugerlebnisses.

In drei Stunden soll es mit einer gecharterten Cessna zum Ziel unseres Karibikausfluges gehen. Allein der Name Saba weckt Lust auf einen, diesmal alkoholfreien, kühlen Drink.

St.Barths nach Saba



Die Erkundung der Hauptstadt Gustavia riss ein riesiges Loch in das Reisebudget. 25€ Taxikosten (one way) für nur 3 Kilometer Fahrt. Ok, nichts wie weg.



Um 1530L steht unsere mit wenig Sprit gecharterte Cessna 206 von Carenado (FS 5/2007) bereit für den letzten Abschnitt nach Saba.



Die eigentlich ausschließlich für Winair Piloten lizenzierte 400m Piste erfordert erneut eine fliegerische Höchstleistung.



Die Cessna mit Cargobelly fürs Tauchergepäck ist ein Schmankerl und mit den 300PS powerful genug um in St.Barths nach nur 300m in der Luft zu sein.



1610 Ortszeit donnern wir mit unserem Lycoming Motor im Tiefflug über die Strandspotter.



Linkskurve Richtung Ile Fregate, climb auf 2500ft und wenn der Kompass 240 anzeigt, dann sieht man schon den spitzen Vulkan Kegel von Saba. Die Wettereinstellung sollte schön sein. Ganz einfach um die farbenfrohe Umsetzung der Mesh und Landklassen von Fly Tampas Karibiktraum voll genießen zu können. Weitere Vorteil, bei der Landung erwartet uns wenig Seitenwind.



Nach nur 15 Minuten Flugzeit beginnen wir den Sinkflug und drehen in den Gegenanflug zur Piste 30.



Das schon aus St.Barths bekannte Anflugverfahren, Klappen voll, Minimum Speed und dann höchste Konzentration mit Schlepptag das X vor der 30 zu treffen. So ähnlich müssen Anflüge mit einer F-18 auf einen Flugzeugträger aussehen. Unser Vorteil, Sabas 400m Vulkaninselpiste schaukelt nicht im Wasser, sondern liegt auf einem Felsplateau mit offenem Terminal und bunten Fahnenmasten.



Fly Tampas grüner Smart - muss eine Karibik Sonder Edition gewesen sein - steht schon hinter dem Flughafenzaun.



Um 1632L schalten wir das Triebwerk ab.



„Wow“, wir sind am Ende unser Tour die gestern Morgen um 0920L in Miami began.



Fliegerische Höhepunkte über eine traumhafte Inselwelt der Karibik, mit anspruchsvollen Flugzeugen und meisterhaften Add Ons der Payware Szene sollten spätestens jetzt zum Gang ins nächste Reisebüro führen...oder wieder zum Kühlschrank!

*Raimond Schulz
Weltreisender Privatpilot und B747 Captain bei German Airways VA.*