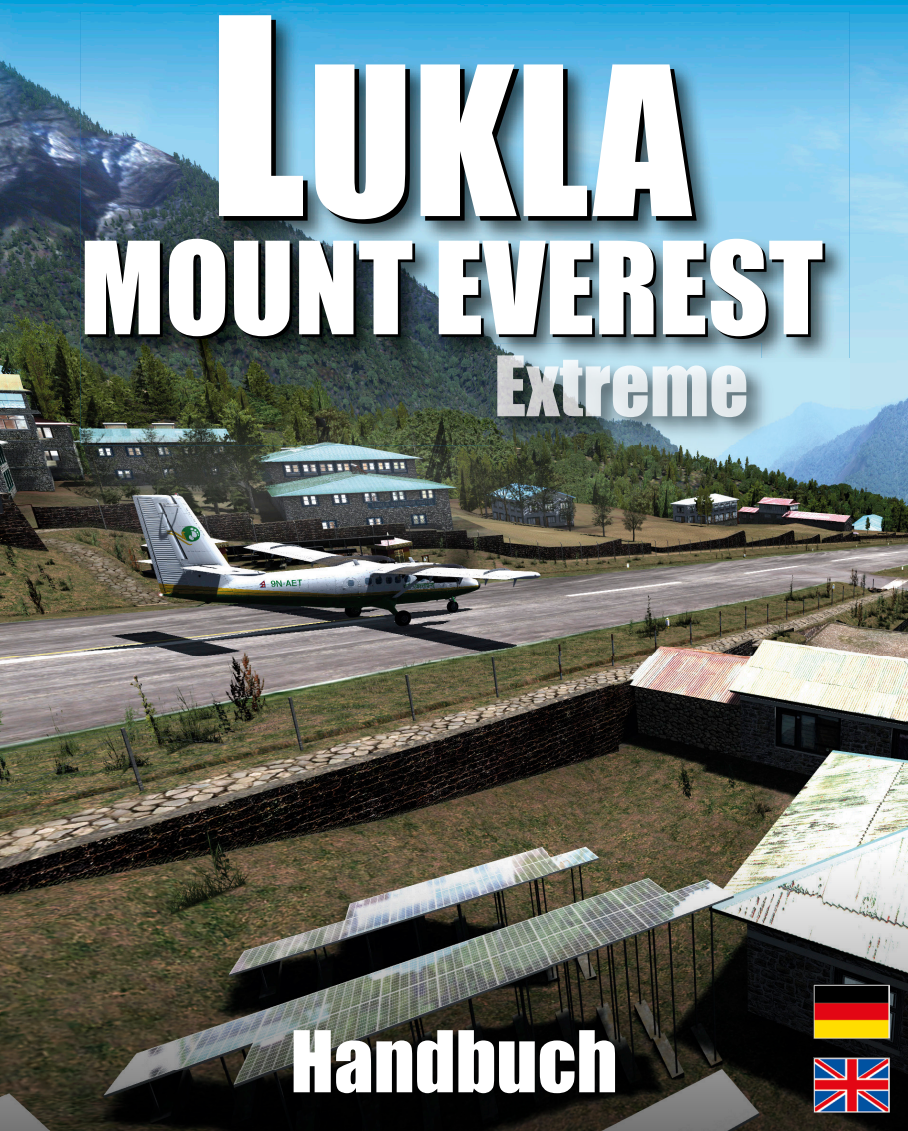
Add-on for Lockheed Martin
Prepar3D V4

AEROSOFT®

LUKLA
MOUNT EVEREST
Extreme



Handbuch

Entwickler: Limesim Team

Handbuch: Limesim Team, Aerosoft

Copyright: © 2019 / **Aerosoft GmbH**
Airport Paderborn/Lippstadt
D-33142 Büren, Germany

Tel: +49 (0) 29 55 7603-10
Fax: +49 (0) 29 55 7603-33

E-Mail: info@aerosoft.de
Internet: www.aerosoft.com

AEROSOFT®

All trademarks and brand names are trademarks or registered trademarks of their respective owners. All rights reserved. / Alle Warenzeichen und Markennamen sind Warenzeichen oder eingetragene Warenzeichen ihrer jeweiligen Eigentümer. Alle Urheber- und Leistungsschutzrechte vorbehalten.

Lukla

Mount Everest Extreme

Handbuch

Erweiterung für

Prepar3D V4

Inhalt

Zu Beginn.....5
Einleitung 5
Support 6
Twin Otter Extended 6
Wo beginne ich? 7
Scenery Tool 7
Einstellungen 7
Szenerie-Komplexität..... 10
Übersichtskarten..... 11
Allgemeine Landkarte..... 11
Landkarte Kerngebiet..... 12
Landkarte Abdeckungsbereiche..... 13
Flugplätze und Kartenmaterial 14
VNLK Lukla (Tenzing Hillary Airport)..... 14
VNSB Syangboche 22
VNPL Phaplu 25
VNRT Rumjatar..... 29
VNKL Kangel Danda 31
VNBJ Bhojpur 33
VNJI Jiri 35
VNLD Lamidanda 37
VNKD Man Maya Khanidanda 39
VNRC Ramechhap..... 41
VNTJ Taplejung (Suketar) 43
VNTR Tumlingtar 45
ZUTG Tingri..... 47

Technische Hinweise.....48
Flugrouten nach Lukla 48
Bekannte Probleme (FAQ) 48

Credits 52

Copyrights.....53

Aerosoft GmbH 2019

Zu Beginn

Einleitung

„Das Tor zum Mount Everest“ oder auch „Gefährlichster Flughafen der Welt“ sind wohl die gängigsten Attribute für einen Flughafen, welcher nicht von dieser Welt zu sein scheint. Allerdings geht es in diesem Paket um viel mehr als nur um Lukla...

Um gleich mit der Wahrheit vorneweg zu kommen: Es gibt Flughäfen, die höher liegen (siehe Tingri in diesem Paket). Sicher auch solche mit einer kürzeren Landebahn. Möglicherweise auch Flughäfen mit einer steiler ansteigenden Landebahn. Oder gar solche, die eine Mauer an einem Ende ihrer Landebahn aufweisen können. Was Lukla speziell macht, ist dass man hier all diese Eigenschaften in nur einem einzigen Flughafen vereint vorfindet!

Das reicht Ihnen nicht als Herausforderung? Kein Problem! Des weiteren kommen hinzu: Instabile Wetterlagen, das Nicht-Vorhandensein von Navigationseinrichtungen, die limitierten Informationen zu An- und Abflugprozeduren sowie ein unkontrollierter Luftraum, den sich auf kleinem Raum Helikopter und Flugzeuge teilen.

Sie brauchen mehr? Bringen Sie Ihre Motoren (und Bremsen!) an ihre Grenzen, indem Sie dem Tal nach Norden folgen, um auf dem noch höher gelegenen Flugplatz Syangboche zu landen. Steil über dem Tal auf einer Anhöhe gelegen. Oder versuchen Sie einen Helikopter zu finden, mit dem Sie die höher gelegenen Landeplätze erreichen oder gar am Everest Basecamp landen können – direkt zwischen scharf aufragenden Gletscherzacken und Felsen.

Starten Sie von Tumlingtar in einer größeren Maschine, um das tibetische Hochland zu erkunden, ohne sich um internationale Grenzen sorgen zu müssen. Bringen Sie Airliner-Maschinen an ihre Limits, indem Sie vom auf Tingri abheben. Einem Flughafen, welcher in Kürze in unglaublicher Höhe auf dem tibetischen Hochplateau gebaut werden soll. Oder genießen Sie einfach die Landschaft, während Sie Passagiere und Fracht zwischen einem der zahlreichen

kleinen Flugplätze in einem beeindruckenden Abdeckungsgebiet von 200x200km befördern.

Dieses Paket ersetzt „Lukla X – Mount Everest“ vom selben Hauptentwickler: Eine unserer beliebtesten Szenerien des letzten Jahrzehnts, unter anderem ausgezeichnet durch den Simflight Award. Es handelt sich hierbei um eine komplette Neuentwicklung mit bedeutend höheren Ansprüchen und viel mehr Inhalt.

Support

Support für dieses Produkt wird von Aerosoft bereitgestellt. Wir bevorzugen ein Supportforum, da es schnell und effizient ist, weil Kunden sich gegenseitig helfen können, wenn wir nicht im Büro sind:

- Support-Forum: http://forum.aerosoft.com/
- Wenn Sie E-Mail-Support bevorzugen: https://helpdesk.aerosoft.com/portal/newticket

Bitte beachten Sie, dass E-Mail-Support langsam sein kann, wenn wir stark beschäftigt sind (zum Beispiel kurz nach einem Release). Wie versuchen, binnen 24 Stunden auf Sie zurückzukommen, aber wenn Sie eine schnelle Antwort möchten, empfehlen wir das Forum.

Support ist uns sehr wichtig. Der Kauf eines unserer Produkte gibt Ihnen das Recht, uns mit Fragen zu löchern, die Sie vielleicht dumm finden. Sie sind es nicht. Wir bieten Support auf Deutsch, Englisch, Niederländisch, Französisch, Spanisch und Portugiesisch.

Twin Otter Extended

Wir haben ein Modell unseres preisgekrönten Add-ons „Twin Otter Extended“ beigelegt. Diese Twin Otter DHC 300 kommt mit der Lackierung von Yeti Airlines. Die Dokumentation finden Sie über das Windows Startmenü. Beachten Sie, dass das Handbuch das komplette Add-on erkärt, darunter auch Features, die in diesem speziellen Modell nicht enthalten sind. Mit Supportanfragen zu dem Flugzeug wenden Sie sich bitte an https://forum.aerosoft.com/index.php?/forum/607-twin-otter-extended/.

Wo beginne ich?

Sobald die Installation beendet wurde, starten Sie Prepar3D. Wählen Sie dort einen der Flugplätze aus, welche weiter hinten in diesem Handbuch den Karten zu entnehmen sind.

Scenery Tool

Teil dieses Produktes ist ein sogenanntes “Scenery Tool”, mit dem Sie die Außenbereiche der Szenerie nach Wunsch deaktivieren können,

- falls Sie dort andere Szenerien bevorzugen (e.g. FTX Global).
- falls Sie die niedrig aufgelösten Satellitenbilder dort nicht mögen.
- falls Sie den halb-fiktionalen Flughafen von Tingri deaktivieren möchten.

Beachten Sie, dass durch das Deaktivieren des äußeren Abdeckungsbereiches auch die dort verbesserten und hinzugefügten Flugplätze deaktiviert werden!

Einstellungen

Erläuterung der empfohlenden Einstellungen in Prepar3D im Zusammenspiel mit dieser Szenerie:

Einstellung	Wert	Warum?
Display → Texture resolution	Ultra	Erforderlich, um die HD-Texturen an den Flugplätzen anzuzeigen.
Level of detail radius	Max	Zur Vermeidung verwaschener Bodentexturen

Einstellung	Wert	Warum?
Mesh resolution	1m	Vermeidet, dass Mesh-Terrain Vorfeld-Bereiche und Landebahnen überdeckt.
Texture resolution	30cm	Kann höher gesetzt werden. Allerdings ist alles abseits dieser Auflösung als 3D-Modell realisiert, so dass eine höhere Einstellung in dieser Szenerie keinen Vorteil bringt.
Scenery complexity	→	Kontrolliert, welche 3D-Elemente angezeigt werden. Für weitere Informationen, siehe die Tabelle *Scenery-komplexität.
Autogen density sliders	Extremely high	Je höher eingestellt , desto beeindruckender! Diese Einstellung wird allerdings einen spürbaren Einfluss auf die Ablaufgeschwindigkeit Ihres Systems haben, daher sollten Sie diese Einstellungen mit Vorsicht je nach der Hardware Ihres Systems justieren. Kann bei zu hoher Einstellung auch „Out of Memory"-Abstürze verursachen – besonders im Zusammenspiel mit einem hochdetaillierten Fluggerät.

Einstellung	Wert	Warum?
Dynamic 3D Autogen Vegetation	OFF	WICHTIG: Hat auf den meisten Systemen einen sehr starken Einfluss auf die Ablaufgeschwindigkeit und passt außerdem farblich nicht gut mit der Szenerie zusammen.
Water detail	Low	Wir befinden uns hier im Gebirge, so dass diese Einstellung nicht sonderlich wichtig ist. Allerdings sorgt sie auch dafür, dass sich die Berge in einigen Bergseen sehr schön reflektieren.
Special effects detail/ distance	Medium	Für die beste Ablaufgeschwindigkeit, so dass die Effekte immer noch gut aussehen und sich gut anhören.
HDR lighting	OFF	Tests haben gezeigt, dass die Szenerie mit deaktiviertem HDR natürlicher aussieht.
Shadows	→	Schatten haben einen immensen Einfluss auf die Ablaufgeschwindigkeit, besonders wenn sie für Bäume aktiviert wurden. Baumschatten sollten nur aktiviert werden, wenn ihr System stark genug dafür ist!

Einstellung	Wert	Warum?
No shadow flagged content	OFF	Würde ansonsten Schatten anzeigen, wo diese nicht hingehören.
Realism → Detect crashes and damage	ON/OFF	Abhängig vom Fluggerät, welches Sie verwenden. Einige Flug-geräte (z.B. die Extra 300) haben Probleme mit den starken Neigungswinkeln der Landebahnen, insbesondere in Lukla. Die meisten Fluggeräte allerdings sollten auch mit eingeschalteter Absturzerkennung problemlos funktionie-ren.

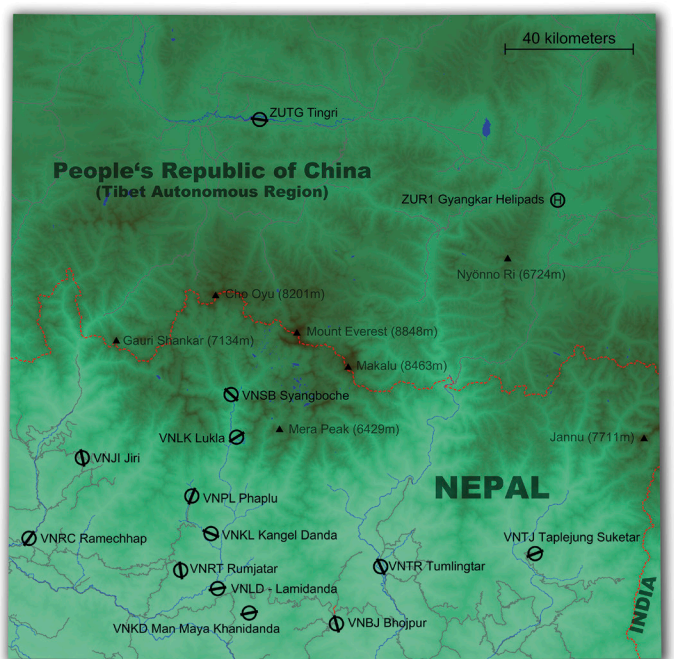
Szenerie-Komplexität

VERY SPARSE	Flugplatz Bodenmodelle / 3D-Ter-rains, Windsäcke, Bäume in Außenbereichen der Flugplätze.
NORMAL	Gebäude auf und um Flugplätze herum, Hängebrücken, Helipads, Sichtflugobjekte
DENSE	Flugplatzzäune, Bäume in Innenbe-reichen der Flugplätze, Autos an Flugplätzen
VERY DENSE	Gras an Flugplätzen, Gepäck (nur Lukla), Steine auf Flugplätzen
EXTREMELY DENSE	Statische Flugzeuge, Menschen an Flugplätzen, animierte Tiere, Felsen in der Landschaft außerhalb von Flugplätzen.

Übersichtskarten

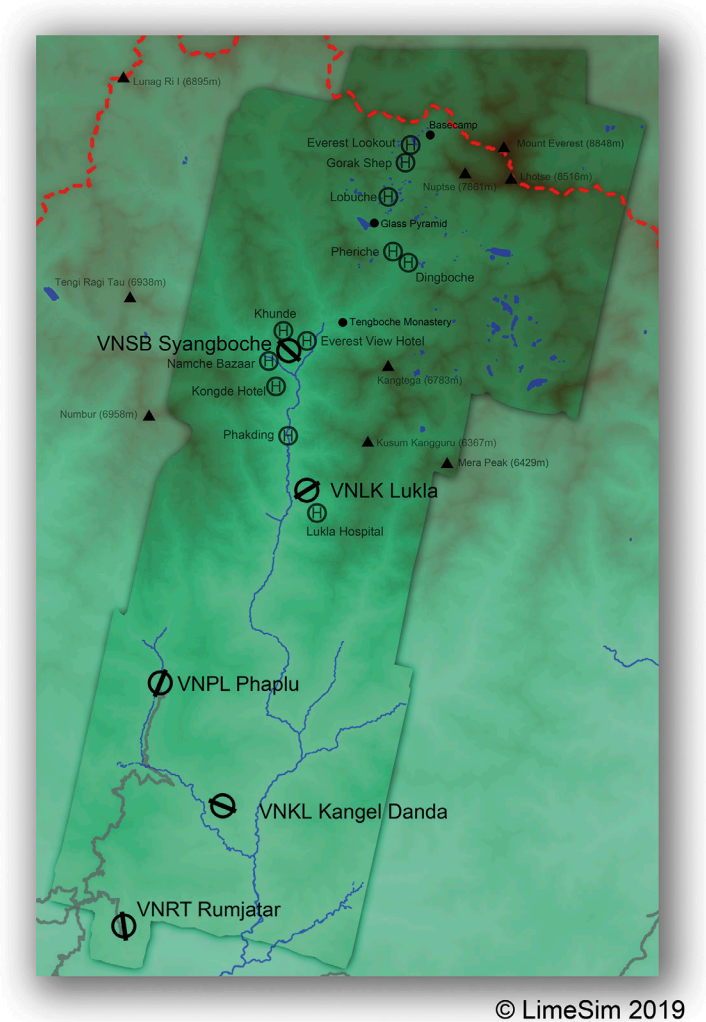
HINWEIS: Alternativ zu diesen Karten können Sie auch auch die Google Earth™ KMZ-Datei verwenden, welche in dieser Szenerie enthalten ist. Sie finden diese in Ihrem Windows-Startmenü im Eintrag zu Lukla.

Allgemeine Landkarte



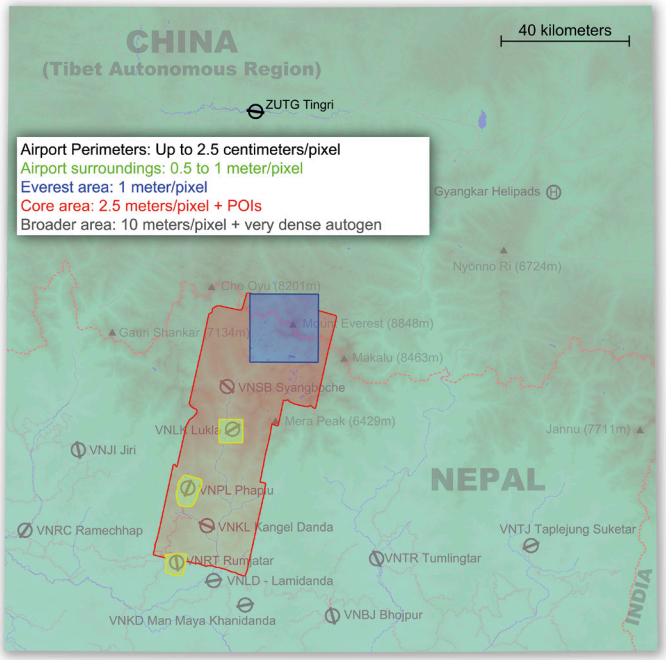
© LimeSim 2019

Landkarte Kerngebiet



© LimeSim 2019

Landkarte Abdeckungsbereiche



© LimeSim 2019

Flugplätze und Kartenmaterial

HINWEIS: Alle Informationen in diesem Handbuch sind nur für private Flugsimulator-Nutzung und nicht für die reale Fliegerei geeignet!

Auch wenn es im letzten Jahrzehnt spürbare Fortschritte gab, sind für die Region auch in der realen Luftfahrt nur sehr rudimentäre Informationen verfügbar. Die Informationen an dieser Stelle stammen aus verschiedenen Quellen, unter anderem von einem Piloten, der in der Region aktiv fliegt.

Da kaum aktuelles Kartenmaterial zur Verfügung steht, haben wir weiter unten eigene Karten zur Verfügung gestellt. Darunter auch einige mit Anfluginformationen, sofern diese bekannt waren.

VNLK Lukla (Tenzing Hillary Airport)

Lukla ist ohne Zweifel der Star der Flugplätze in der Region! Eine extrem steil ansteigende Landebahn und eine Mauer am oberen Ende machen einen kurzfristigen Abbruch der Landung unmöglich. Zusätzlich hierzu ist das Wetter nahezu unberechenbar und das enge Tal teilen sich insbesondere in der Hauptsaison viele Flugzeuge und Helikopter.

Man sagt scherzhaft, dass Flugzeuge hier gar nicht wirklich "abheben" müssen: Sie brauchen lediglich die Landebahn herunterzurollen, um genug Geschwindigkeit zum Abheben erreichen.

Es gibt tägliche Flüge zwischen Lukla und Kathmandu, allerdings beschränkt auf Tageslicht und gutes Wetter. Obwohl die Flugdistanz zwischen Kathmandu und Lukla relativ kurz ist, kann es vorkommen, dass es in Lukla regnet, während in Kathmandu herrlichster Sonnenschein ist. Hohe Windgeschwindigkeiten, Wolken und schnell wechselnde Sichtbedingungen sorgen dafür, dass Flüge oft verspätet sind oder der Flugplatz komplett geschlossen wird.

Lukla ist nicht an das nepalesische Straßenverkehrsnetz angeschlossen und kann lediglich zu Fuß oder aus der Luft erreicht werden. Trotzdem konzentrieren sich auf der relativ kleinen Fläche um die Landebahn mitsamt seinen zahlreichen Touristen kleine Unterkünfte, Cafés, WLAN-Hotspots, Sherpas und alles, wonach der moderne Tourist verlangt. Als "Tor zum Mount Everest" handelt es sich bei Lukla um den Startpunkt der meisten Aufstiege zum Mount Everest. Die

meisten Bergsteiger und ihre Ausrüstung werden zum Beginn der Saison im März/April nach Lukla geflogen, um sich von hier an die dünne Höhenluft zu gewöhnen. Nach Akklimatisierung starten sie üblicherweise im April/Mai zur eigentlichen Besteigung.

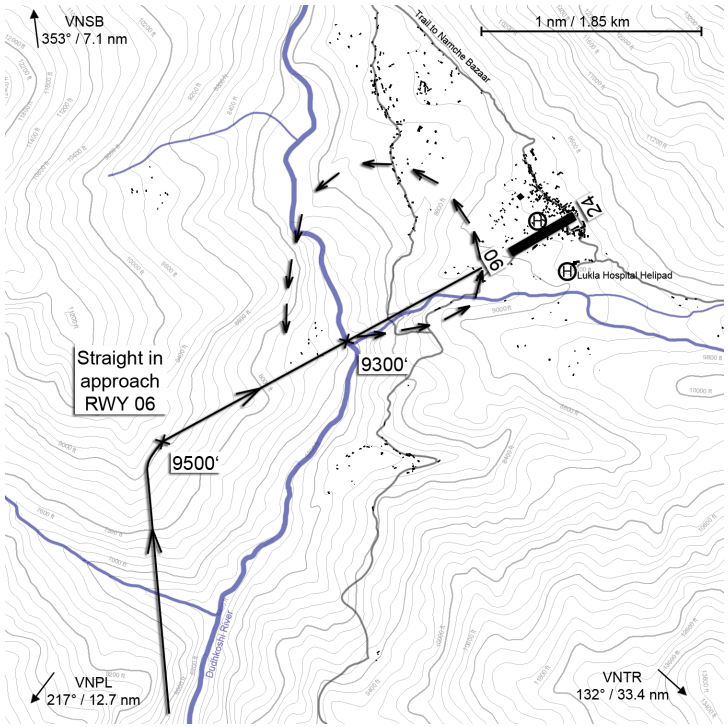
Oktober hingegen ist der beste Monat, um das Bergpanorama zu genießen. Dies ist üblicherweise die Zeit, wenn weniger abenteuerliche Touristen die Gegend wegen ihrer Schönheit besuchen und zahlreich einfliegen.

Der Flugplatz wird nicht nur für Passagierflüge, sondern auch für den Transport von Waren und Baumaterialien verwendet. So wurden zum Beispiel die meisten Dächer der Häuser in Lukla auf dem Luftweg hierhin transportiert.

1964 waren es die Legende Sir Hillary und sein Himalaya Trust, welche sich auf die Suche nach Land begaben, das möglichst nah am Mount Everest gelegen sein sollte. Es schien beinahe unmöglich, einen Ort zu finden, der flach und lang genug für ein Flugzeug war, so dass man sich letztendlich für ein Stück Land im kleinen Örtchen Lukla entschied. Hillary beschreibt diese Suche in seinem Buch "View from the Summit".

Die Landebahn wurde erst im Jahr 2001 asphaltiert. Im Januar 2008 wurde der Flugplatz zu Ehren von Sherpa Tenzing Norgay und Sir Edmund Hillary unbenannt – den ersten Menschen, die den Mount Everest bestiegen und sich seinerzeit um den Bau des Flugplatzes bemüht haben.

Die Civil Aviation Authority setzt hohe Voraussetzungen an Piloten, die nach Lukla fliegen möchten: Nur erfahrende Piloten, welche mindestens 100 STOL-Landungen- und Abflüge vorweisen können, mindestens 1 Jahr Erfahrung mit STOL-Flügen in Nepal haben und 10 Flüge nach Lukla mit zertifizierten Fluglehrern durchgeführt haben, dürfen in Lukla landen.



VNLK Lukla – Allgemeine Informationen:

Name	Tenzing Hillary Airport (Lukla)
ICAO Code	VNLK
IATA Code	LUA
Koordinaten	N27.41.1 E86.43.5
Höhe	2851.688 m / 9356 ft
In Betrieb	Ja
Öffnungszeiten	Jan, Feb, Nov, Dez: 06:45-18:00 Lokalzeit Mär, Apr, Sep, Okt: 06:15-18:30 Lokalzeit Mai, Jun, Jul, Aug: 06:00-18:45 Lokalzeit
In Betrieb seit:	1964
Beschränkungen:	Alle Wetterlagen
Treibstoff	- nicht verfügbar -
Feuerwehr und Rettungs-dienste	ATV mit limitierten Möglichkeiten zur Feuerbe-kämpfung
Navigation	- nicht verfügbar -
Funk	HF SSB: 5805.5 (trifft nicht zu für Prepar3D) VHF: 122.3 (trifft nicht zu für Prepar3D)
Wetterinformationen	Ja (Tower-Beobachtung)
Dienste	AFIS VFR
Örtliche Verkehrsmittel	- nicht verfügbar -
Flugzeugtypen	D228, DHC6, L410, Y12, C208

Landebahn:

Befestigung	Bitumen
Landebahn Maße	527 x 20 m 12.99% Anstieg von Bahn 06
Landebahn Ausrichtung	24/06
Vorfeld	1 befestigtes Vorfeld am oberen Ende der Landebahn 1 nicht befestigtes Vorfeld nördlich der Mitte der Landebahn, üblicherweise für Helikopter.
PAPI	- nicht verfügbar -

An- und Abflug:

Startbahn	Nur 24
Landebahn	Nur 06
Anflug	Flugzeuge müssen auf 9700 ft auf Landebahn einschwenken.
Durchstartemanöver	• Wegen des engen Tals und umgebender Berge Durchstarten unter 9300 ft nicht möglich. • Spätester Zeitpunkt für Durchstarten nicht später als vor Erreichen des Dudkoshi-Flusses. Nicht unter 9300 ft mit einer direkten Linkskurve. • Linkskurve fortsetzen, bis Anflug auf Landebahnausrichtung 06 wieder hergestellt ist. Während der Kurve auf Berge westlich des Tals achten.

Sicherheitshinweise	• Typische Winde: Allgemein: Aus südwestlicher und südöstlicher Richtung. Am frühen Morgen: Von nordöstlicher und westlicher Richtung. Nach 10:00: Aus südöstlicher/westlicher Richtung. Aufwinde/Abwinde möglich, wenn Windgeschwindigkeit über 7-8 kts. • Optische Täuschungen möglich wegen starken Anstiegs der Landebahn. Immer genug Motorleistung bereithalten. • Von Flügen bei mehr als 8 kts Windgeschwindigkeit wird abgeraten. • Bei Anflügen mit STOL-Geschwindigkeiten im finalen Anflug nicht unter oder über Anflugpfad geraten, sofern Wind vorhanden ist. • Im Anflug Motoren nicht abschalten. • Landeklappen erst voll ausfahren, wenn die Landebahn in Sicht ist und die Entscheidung zur Landung gefällt wurde. • Blendendes Sonnenlicht am Morgen möglich, was die Sicht auf die Landebahn behindern kann.

Kommunikation und Freigabe	• Motoren erst einschalten, wenn das Bodenpersonal versichert hat, dass die Umgebung frei von Passagieren ist. • Sofern nicht vorher genehmigt, Rollvorgang nicht starten, während Übertragung noch läuft. • Genehmigung von Lukla AFIS ist erforderlich zum Rollen, Aufreihen und Abheben. • VHF-Frequenzen müssen von beiden Piloten in Hinsicht auf anderen Flugverkehr in der Region überwacht werden. Nach Verlassen des Luftraumes um Lukla sollten die Piloten die Überwachung der Lukla und Kathmandu VHF Frequenzen fortsetzen, insbesondere in Hinsicht auf Verkehr in den Lufträumen um Phaplu, Lamjura und Jiri.
Achtung:	• Abwinde können den Piloten im Anflug dazu zwingen, die Motorleistung zu erhöhen, was eine harte Landung nach sich ziehen kann. • Wegen des starken Anstieges der Landebahn sollten Landungen mit einer gewissen Motorleistung durchgeführt werden.
Fluchtrouten:	• „Fliegen, Navigieren, Kommunizieren“! • Folge Dudhkoshi Fluss südlich bis Lamidanda. • Informiere Bordpersonal • Nach Lamidanda, weiter bis Sunkoshi Fluss. Folge Sunkoshi Fluss nach Osten für Biratnagar oder nach Westen für Kathmandu. • Bleibe über Fluss für bessere Navigation und Distanz vom Boden. • Fliege nicht über Pässe und Höhenzüge.

Beschränkungen:	Sichtweite: Minimum 5000 m Wolkenuntergrenze: Minimum 1500 ft Rückenwind: Maximum 10 kts Seitenwind: Maximum 15 kts NUR SICHTFLUG!

Quelle einiger Informationen: http://www.caanepal.gov.np/wp-content/uploads/2016/03/TENZING-HILLARY-AIRPORT.pdf

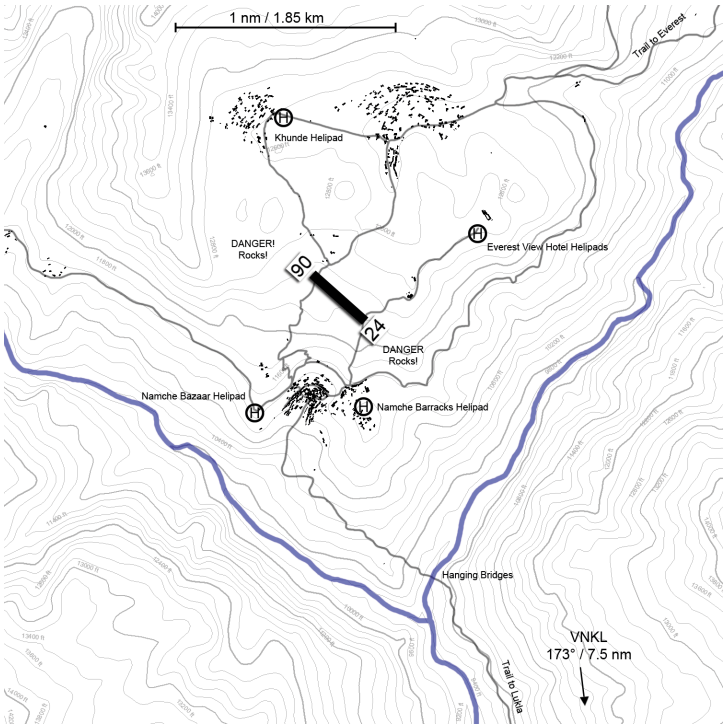
VNSB Syangboche

Obwohl Syangboche erst wenige Jahre nach Lukla gebaut wurde und näher am Mount Everest gelegen ist, ist der Flugplatz im Gegensatz zu seinem Gegenspieler weiter südlich nie voll in Betrieb gegangen. Syangboche liegt höher als Lukla, was die Akklimatisierung an die dünne Luft schwieriger macht.

Zusätzlich gab es Widerstände von den Menschen der weiter südlich gelegenen Dörfer, welche durch eine volle in Inbetriebnahme Syangboches nicht von den lukrativen Touristenströmen in Richtung Mount Everest abgeschnitten werden wollten.

Über einen kurzen Zeitraum wurde der Flugplatz von Flugzeugen des Typs Pilatus Porter angeflogen, welcher einer der sehr wenigen Flugzeugtypen zu sein scheint, der für diesen Flugplatz empfohlen wird. Heutzutage beschränkt sich der Flugverkehr größtenteils auf gelegentliche Helikoptercharters und Frachtflüge, welche die kurze, direkt auf dem Wanderweg Richtung Mount Everest, gelegene Landebahn, anfliegen.

Außerdem handelt es sich um eine beliebte Destination für sogenannte "Everest Skydives", die mit von hier startenden Helikoptern durchgeführt werden und die Springer über dem Flugplatz absetzen (beeindruckende Aussicht bis zum Mount Everest eingeschlossen).



VNSB Syangboche – Allgemeine Informationen:

Name	Syangboche
ICAO Code	VNSB
IATA Code	SYH
Koordinaten	N 27.48.3 E 86.42.4
Höhe	3754.28 m / 12317 ft
In Betrieb	Nein
Öffnungszeiten	Nov - Jan: 10:00-16:00 Lokalzeit Feb - Okt: 10:00-17:00 Lokalzeit

In Betrieb seit:	ca. 1970
Beschränkungen:	Saisonal
Treibstoff	- nicht verfügbar -
Feuerwehr und Rettungs-dienste	- nicht verfügbar -
Navigation	- nicht verfügbar -
Funk	- nicht verfügbar -
Wetterinformationen	- nicht verfügbar -
Dienste	- nicht verfügbar -
Örtliche Verkehrsmittel	- nicht verfügbar -
Flugzeugtypen	C208

Landebahn:

Befestigung	Ton/Gras
Landebahn Maße	405 x 30 m 5.63% Anstieg von Bahn 31
Landebahn Ausrichtung	13/31
Vorfeld	Kein ausgewiesenes Vorfeld. Platz für 2 kleine Flugzeuge
PAPI	- nicht verfügbar -

An- und Abflug:

Startbahn	Nur 13
Landebahn	Nur 31

Quelle einiger Informationen: http://www.caanepal.gov.np/wp-content/uploads/2016/03/SYANGBOCHE-AIRPORT.pdf

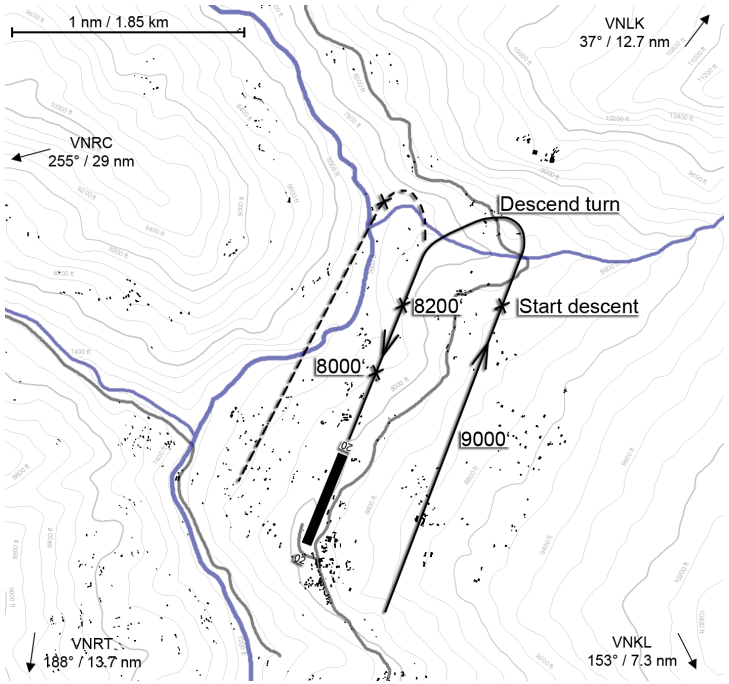
VNPL Phaplu

Phaplu ist der naheliegendste Flugplatz am Mount Everest, der an das nepalesische Straßennetz angeschlossen ist. Aufgrund steigender Touristenzahlen gibt es mehr und mehr Linienflüge zu diesem Flugplatz, da es sich hier nicht nur um ein weiteres "Tor zum Mount Everest" handelt, sondern die Gegend um den Flugplatz selbst auch als sehr schön gilt.

Die Landebahn ist interessant gelegen: Entlang eines tief ins das Terrain eingeschnittenen Vorfeldes und den Flugplatzgebäuden, die sich auf über einer Mauer hoch über der Landebahn befinden. Seien Sie vorsichtig, wenn Sie entlang der Landebahn rollen, da Sie nicht der erste Pilot wären, dessen Flügelspitzen die Mauer touchieren!

Problematisch sind die schwierigen im Tal vorherrschenden Windbedingungen. Wegen starker Winde schließt der Flugplatz täglich im Mittag. Was bedeutet, dass die Flüge nur in den Morgenstunden stattfinden, wenn das Wetter üblicherweise geeignet ist. Böen von bis zu 42 Knoten wurden hier aufgezeichnet!

Können Flüge aufgrund schlechter Wetterbedingungen nicht in Lukla landen, werden sie oft nach Phaplu umgeleitet (vorausgesetzt, dass das Wetter hier besser ist).



VNPL Phaplu – Allgemeine Informationen:

Name	Phaplu
ICAO Code	VNPL
IATA Code	PPL
Koordinaten	N27.30.5 E86.35.1
Höhe	2461.074 m / 8074 ft
In Betrieb	Ja
Öffnungszeiten	Jan, Feb, Nov, Dez: 06:45-12:30 Lokalzeit Mär, Apr, Sep, Okt: 06:15-12:30 Lokalzeit Mai, Jun, Jul, Aug: 06:00-12:00 Lokalzeit
In Betrieb seit:	1976

Beschränkungen:	Alle Wetterlagen
Treibstoff	- nicht verfügbar -
Feuerwehr und Rettungs-dienste	- nicht verfügbar -
Navigation	- nicht verfügbar -
Funk	HF SSB: 5805.5 (trifft nicht zu für Prepar3D) VHF: 122.5 (trifft nicht zu für Prepar3D)
Wetterinformationen	Ja (Tower-Beobachtung)
Dienste	AFIS VFR
Örtliche Verkehrsmittel	Jeep, tractor, van
Flugzeugtypen	D228, DHC6, L410, Y12, C208

Landebahn:

Befestigung	Bitumen
Landebahn Maße	680 x 20 m 2.4% Anstieg von Bahn 20
Landebahn Ausrichtung	20/02
Vorfeld	1 befestigtes Vorfeld östlich der Landebahn 1 unbefestigter Bereich westlich der Landebahn mit zusätzlicher Kapazität für Flugzeuge und Fracht.
PAPI	- nicht verfügbar -

An- und Abflug:

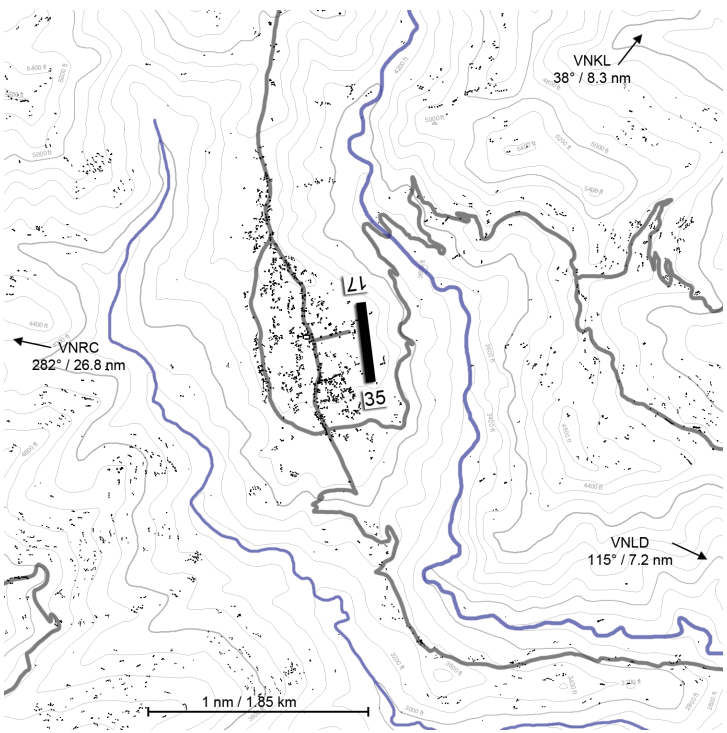
Startbahn	beide
Landebahn	Nur 20
Empfohlener Anflug Bahn 20	Drehe von Vorwind, Schräglage 30° auf 500ft Sinkrate um Ausrichtung auf Bahn 20 zu erreichen.
Abflug	Nach Abheben von Bahn 20, drehe direkt links mit mindestens 30° Schräglage
Sicherheitshinweise	Bei Wind sind Turbulenzen in Kurven zum Endanflug zu erwarten. Linke Platzrunde empfohlen. Flüge bei variierenden Windstärken von mehr als 8 kts nicht empfohlen. Wind kommt üblicherweise vom Südwesten und wird nach 10:00 sehr stark.

Quelle einiger Informationen: http://www.caanepal.gov.np/wp-content/uploads/2016/03/PHAPLU-AIRPORT.pdf

VNRT Rumjatar

Der Flugplatz von Rumjatar befindet sich auf einem kleinen Hochplateau, eingebettet in eine landschaftlich sehr reizvolle subtropische Umgebung.

Trotzdem finden nur wenige Touristen den Weg hierher. Für die lokale Bevölkerung stellt der Straßentransport oft die kostengünstigere Alternative dar, so dass der Flugplatz oftmals keine Linienflüge vorweist.



Quelle einiger Informationen: http://www.caanepal.gov.np/wp-content/uploads/2016/03/RUMJATAR-AIRPORT.pdf

VNRT Rumjatar – Allgemeine Informationen:

Name	Rumjatar
ICAO Code	VNRT
IATA Code	RUM
Koordinaten	N 27.18.1 E 86.33.0
Höhe	1373.062 m / 419 ft
In Betrieb	Ja
Öffnungszeiten	Nov - Jan: 10:00-16:00 Lokalzeit Feb - Okt: 10:00-17:00 Lokalzeit
In Betrieb seit:	1972
Beschränkungen:	Alle Wetterlagen
Treibstoff	- nicht verfügbar -
Feuerwehr und Rettungs-dienste	- nicht verfügbar -
Navigation	- nicht verfügbar -
Funk	HF SSB: unknown VHF: 122.3 (trifft nicht zu für Prepar3D)
Wetterinformationen	Ja (Tower-Beobachtung)
Dienste	AFIS VFR
Örtliche Verkehrsmittel	- unbekannt -
Flugzeugtypen	D228, DHC6, L410, Y12, C208

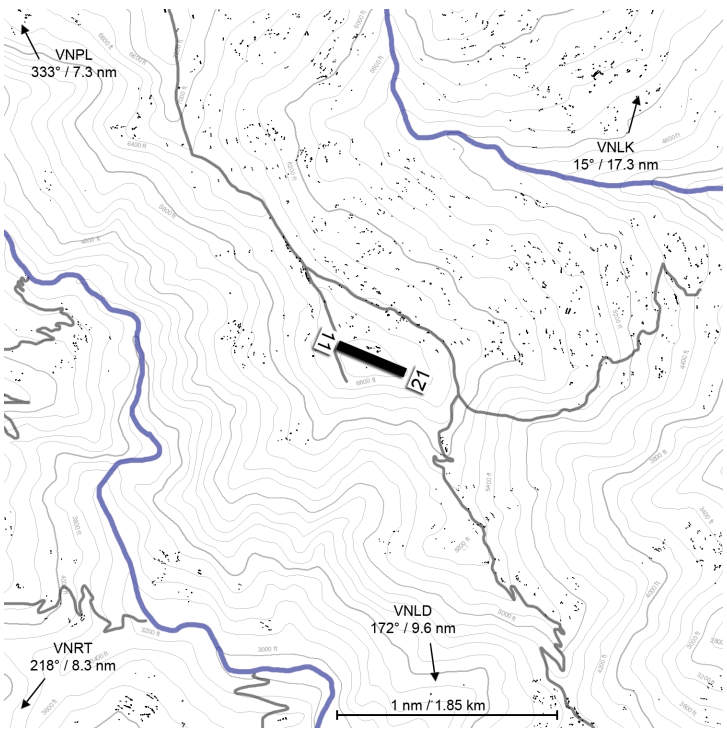
Landebahn:

Befestigung	Bitumen
Landebahn Maße	548 x 30 meters 4.33% upslope from rwy 35
Landebahn Ausrichtung	17/35
Vorfeld	1 bitumen apron west of rwy. Parking capacity for 3 small aircraft.
PAPI	- nicht verfügbar -

VNKL Kangel Danda

Kangel Danda hat eine spektakuläre Lage auf der Spitze eines Berges zwischen Rumjatar und Lukla. An beiden Enden der Landebahn fällt das Gelände steil ab, so dass Sie selbst dann Höhe gewinnen, wenn Sie sich nicht einmal im Steigflug befinden!

Leider gibt es keine Linienflüge mehr, seitdem die Funkeinrichtungen in einem Sturm beschädigt wurden und keine Anstrengungen unternommen wurden, um sie zu reparieren. So ist die Landebahn aktuell eher ein willkommener Leckerbissen für die Ziegen der Umgebung. Was an der spektakulären Lage für Simulatorflüge natürlich nicht viel ändert.



VNKL Kangel Danda – Allgemeine Informationen:

Name	Kangel Danda
ICAO Code	VNKL
IATA Code	KGL
Koordinaten	N 27.25.0 E 86.38.1
Höhe	2005.474 m / 6580 ft
In Betrieb	Nein
Öffnungszeiten	Jan, Feb, Nov, Dez: 06:45-12:30 Lokalzeit Mär, Apr, Sep, Okt: 06:15-12:30 Lokalzeit Mai, Jun, Jul, Aug: 06:00-12:30 Lokalzeit
In Betrieb seit:	2003
Beschränkungen:	Seasonal
Treibstoff	- nicht verfügbar -
Feuerwehr/Rettungsdienste	- nicht verfügbar -
Navigation	- nicht verfügbar -
Funk	HF SSB: unknown VHF: 122.5 (trifft nicht zu für Prepar3D)
Wetterinformationen	- nicht verfügbar -
Dienste	- nicht verfügbar -
Örtliche Verkehrsmittel	- unbekannt -
Flugzeugtypen	L410, DHC6, Y12, C208

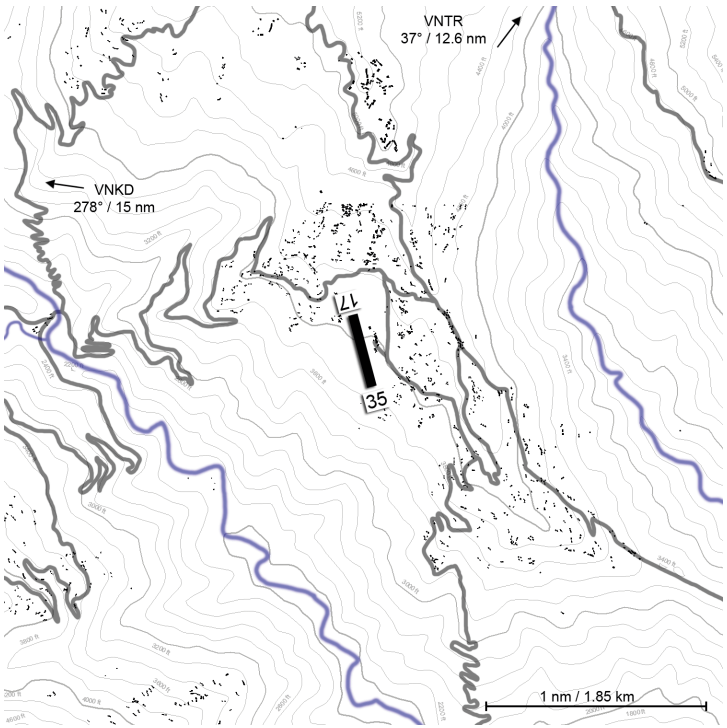
Landebahn:

Befestigung	Clay/Grass
Landebahn Maße	520 x 26 m 1.4% Anstieg von beiden Enden zur Mitte hin
Landebahn Ausrichtung	29/11
Vorfeld	Ton/Gras Vorfeld nördlich der Landebahn. Platz für 2 kleine Flugzeuge.
PAPI	- nicht verfügbar -

Quelle einiger Informationen: http://www.caanepal.gov.np/wp-content/uploads/2016/03/KANGELDANDA-AIRPORT.pdf

VNBJ Bhojpur

Flugplatz, der die umliegenden Bergdörfer mit Linienflügen verbindet. Die Landebahn wurde 2017 befestigt.



VNBJ Bhojpur – Allgemeine Informationen:

Name	Bhojpur
ICAO Code	VNBJ
IATA Code	BHP
Koordinaten	N 27.08.5 E 87.03.0
Höhe	1214.117 m / 3983 ft

In Betrieb	Ja
Öffnungszeiten	Jan, Feb, Nov, Dez: 06:45-12:30 Lokalzeit Mär, Apr, Sep, Okt: 06:15-12:30 Lokalzeit Mai, Jun, Jul, Aug: 06:00-12:30 Lokalzeit
In Betrieb seit:	1978
Beschränkungen:	Alle Wetterlagen
Treibstoff	- nicht verfügbar -
Feuerwehr und Rettungs-dienste	- nicht verfügbar -
Navigation	- nicht verfügbar -
Funk	HF SSB: unbekannt VHF: 122.3 (trifft nicht zu für Prepar3D)
Wetterinformationen	Ja (Tower-Beobachtung)
Dienste	AFIS VFR
Örtliche Verkehrsmittel	- unbekannt -
Flugzeugtypen	L410, DHC6, Y12, C208

Landebahn:

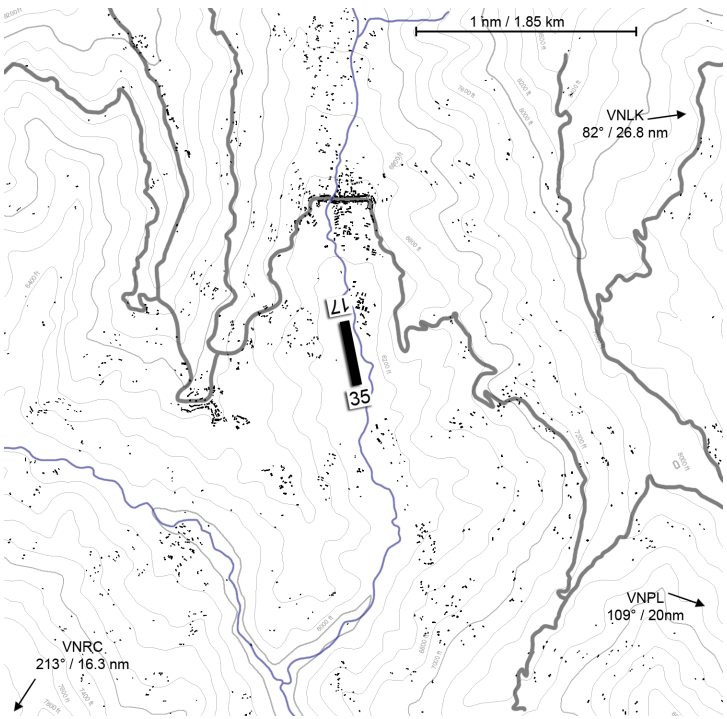
Befestigung	Bitumen
Landebahn Maße	545 x 20 m 7.2% Anstieg von Bahn 35
Landebahn Ausrichtung	17/35
Vorfeld	1 befestigtes Vorfeld östlich der Landebahn. Platz für 3 kleine Flugzeuge.
PAPI	- nicht verfügbar -

Quelle einiger Informationen: http://www.caanepal.gov.np/wp-content/uploads/2016/03/BHOJPUR-AIRPORT.pdf

VNJI Jiri

Obwohl Jiri eine beliebte Touristendestination ist, gibt es seit Jahren keine Flüge dorthin mehr. Die Landebahn scheint aktuellen Informationen nach nicht benutzt zu werden und befindet sich entsprechend in einem Zustand, der Starts und Landungen schwierig machen könnte.

Es gibt seit Jahren immer wieder auftauchende Pläne, den Flugplatz wieder in Betrieb zu nehmen.



VNJI Jiri – Allgemeine Informationen:

Name	Jiri
ICAO Code	VNJI
IATA Code	JIR
Koordinaten	N 27.37.35 E 86.13.50
Höhe	1854 m / 6083 ft
In Betrieb	Nein
Öffnungszeiten	Nov - Jan: 10:00-16:00 Lokalzeit Feb - Okt: 10:00-17:00 Lokalzeit
In Betrieb seit:	1976
Beschränkungen:	Seasonal
Treibstoff	- nicht verfügbar -
Feuerwehr und Rettungs-dienste	- nicht verfügbar -
Navigation	- nicht verfügbar -
Funk	- nicht verfügbar -
Wetterinformationen	- nicht verfügbar -
Dienste	- nicht verfügbar -
Örtliche Verkehrsmittel	- unbekannt -
Flugzeugtypen	DHC6, Y12, C208

Landebahn:

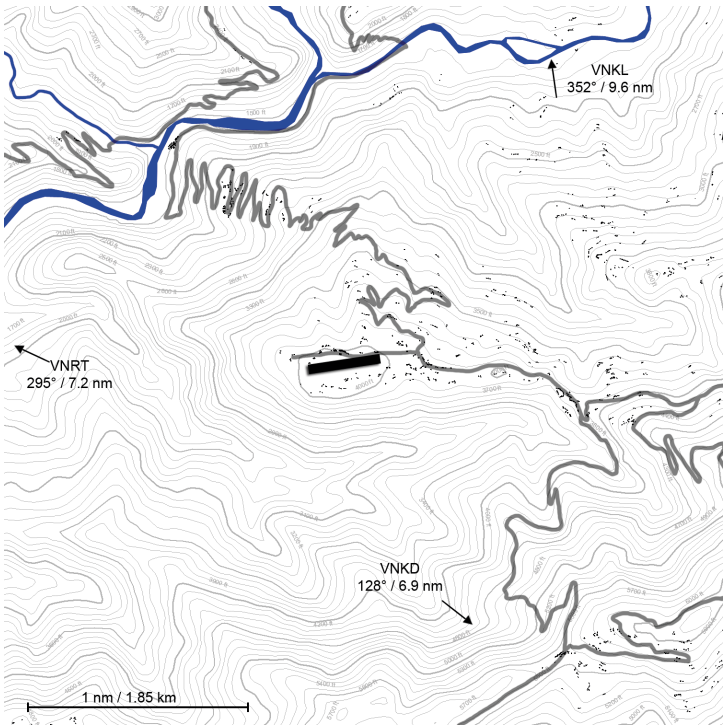
Befestigung	Clay/Grass
Landebahn Maße	368 x 18 m 2.25% Anstieg von Bahn 32
Landebahn Ausrichtung	14/32
Vorfeld	Kein ausgewiesenes Vorfeld. Platz für 3 kleine Flugzeuge.
PAPI	- nicht verfügbar -

Quelle einiger Informationen: http://www.caanepal.gov.np/wp-content/uploads/2016/03/JIRI-AIRPORT.pdf

VNLD Lamidanda

Ein Flugplatz für die umliegenden Bergdörfer.

Die Landebahn wurde 2018/19 befestigt.



VNLD Lamidanda – Allgemeine Informationen:

Name	Lamidanda
ICAO Code	VNLD
IATA Code	LDN
Koordinaten	N 27.15.1 E 86.40.1

Höhe	1232 m / 4042 ft
In Betrieb	Ja
Öffnungszeiten	Nov - Jan: 10:00-16:00 Lokalzeit Feb - Okt: 10:00-17:00 Lokalzeit
In Betrieb seit:	1972
Beschränkungen:	Alle Wetterlagen
Treibstoff	- nicht verfügbar -
Feuerwehr und Rettungs-dienste	- nicht verfügbar -
Navigation	- nicht verfügbar -
Funk	HF SSB: unbekannt VHF: 122.5 (trifft nicht zu für Prepar3D)
Wetterinformationen	Ja (Tower-Beobachtung)
Dienste	AFIS VFR
Örtliche Verkehrsmittel	- unbekannt -
Flugzeugtypen	DHC6, L410, Y12, C208

Landebahn:

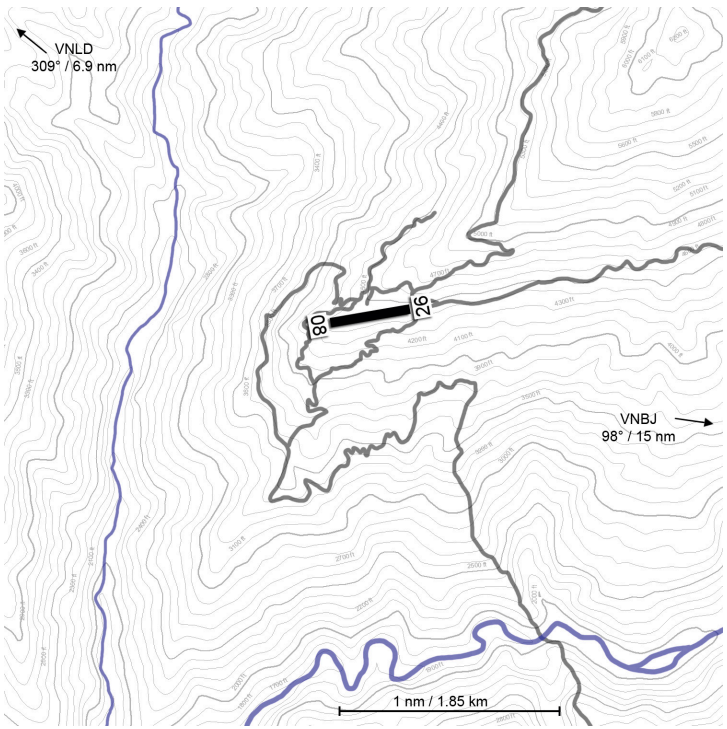
Befestigung	Bitumen
Landebahn Maße	516 x 30 m 1.93% Anstieg von Bahn 26
Landebahn Ausrichtung	26/08
Vorfeld	1 befestigtes Vorfeld nördlich der Landebahn. Platz für 3 kleine Flugzeuge
PAPI	- nicht verfügbar -

Quelle einiger Informationen: http://www.caanepal.gov.np/wp-content/uploads/2016/03/LAMIDANDA-AIRPORT.pdf

VNKD Man Maya Khanidanda

Ein Flugplatz für die umliegenden Bergdörfer.

Die Landebahn wurde 2016 befestigt. Es gibt Meldungen von Errosionsproblemen bedingt durch Qualitätsmängel bei den Befestigungsbauarbeiten.



VNKD Man Maya Khanidanda – Allgemeine Informationen:

Name	Man Maya Khanidanda
ICAO Code	VNKD
IATA Code	KDN

Koordinaten	N 27.10.5 E 86.46.1
Höhe	1348 m / 4423 ft
In Betrieb	Ja
Öffnungszeiten	Jan, Feb, Nov, Dez: 06:45-12:30 Lokalzeit Mär, Apr, Sep, Okt: 06:15-12:30 Lokalzeit Mai, Jun, Jul, Aug: 06:00-12:30 Lokalzeit
In Betrieb seit:	2006
Beschränkungen:	Alle Wetterlagen
Treibstoff	- nicht verfügbar -
Feuerwehr und Rettungs-dienste	- nicht verfügbar -
Navigation	- nicht verfügbar -
Funk	HF SSB: unbekannt VHF: 122.5 (trifft nicht zu für Prepar3D)
Wetterinformationen	Ja (Tower-Beobachtung)
Dienste	AFIS VFR
Örtliche Verkehrsmittel	- unbekannt -
Flugzeugtypen	L410, DHC6, Y12, C208

Landebahn:

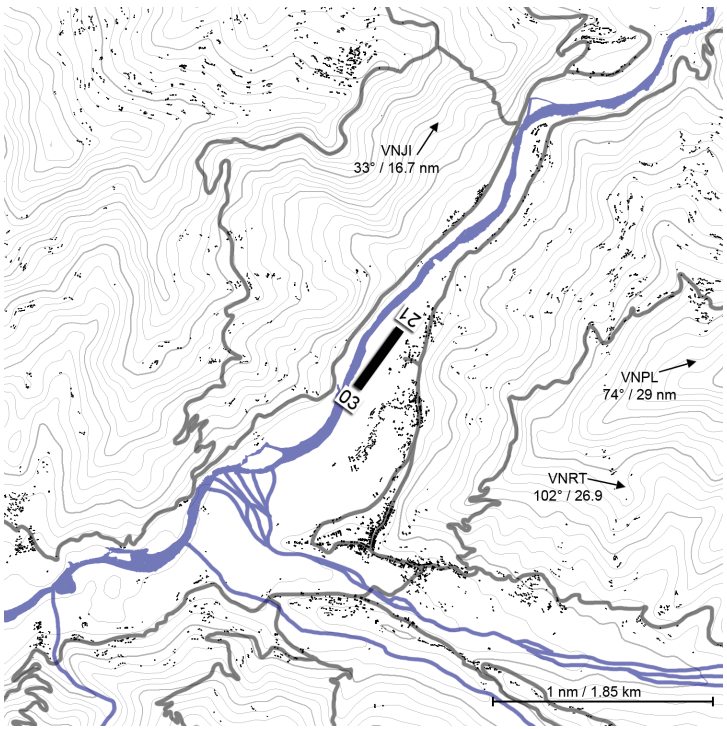
Befestigung	Bitumen
Landebahn Maße	590 x 20 m 5.01% Anstieg von Bahn 08
Landebahn Ausrichtung	26/08
Vorfeld	1 befestigtes Vorfeld nördlich der Landebahn. Platz für 3 kleine Flugzeuge.
PAPI	- nicht verfügbar -

Quelle einiger Informationen: http://www.caanepal.gov.np/wp-content/uploads/2016/03/KHANIDANDA-AIRPORT.pdf

VNRC Ramechhap

Ein Flugplatz für die umliegenden Dörfer und Kleinstädte. Die Landebahn wurde 2017 befestigt.

Mit einer Höhe von "nur" 1627ft handelt es sich um den Flugplatz mit der zweitniedrigsten Höhe in diesem Paket.



VNRC Ramechhap – Allgemeine Informationen:

Name	Ramechhap
ICAO Code	VNRC
IATA Code	RCH

Koordinaten	N 27.23.3 E 86.03.4
Höhe	496 m / 1627 ft
In Betrieb	Ja
Öffnungszeiten	Jan, Feb, Nov, Dez: 06:45-12:30 Lokalzeit Mär, Apr, Sep, Okt: 06:15-12:30 Lokalzeit Mai, Jun, Jul, Aug: 06:00-12:30 Lokalzeit
In Betrieb seit:	1979
Beschränkungen:	Alle Wetterlagen
Treibstoff	Ja
Feuerwehr und Rettungs-dienste	- nicht verfügbar -
Navigation	- nicht verfügbar -
Funk	HF SSB: unbekannt VHF: 122.5 (trifft nicht zu für Prepar3D)
Wetterinformationen	Ja (Tower-Beobachtung)
Dienste	AFIS VFR
Örtliche Verkehrsmittel	Jeep, Van
Flugzeugtypen	D228, DHC6, L410, Y12, C208

Landebahn:

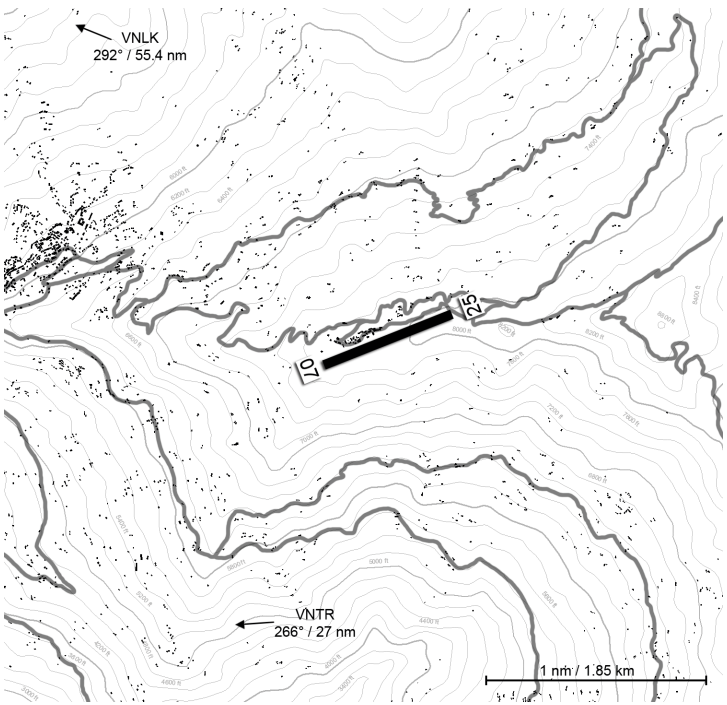
Befestigung	Bitumen
Landebahn Maße	530 x 20 m leicht gewölbte Landebahn
Landebahn Ausrichtung	21/03
Vorfeld	1 befestigtes Vorfeld östlich der Landebahn. Platz für 3 kleine Flugzeuge.
PAPI	- nicht verfügbar -

Quelle einiger Informationen: http://www.caanepal.gov.np/wp-content/uploads/2016/03/RAMECHHAP-AIRPORT.pdf

VNTJ Taplejung (Suketar)

Ein Flugplatz, der die umliegenden Bergdörfer mit Linienflügen verbindet. Die Landebahn wurde 2016 asphaltiert.

Dies ist bei Weitem der östlichste Flugplatz in diesem Paket. Östlich des Flugplatzes lässt sich der Mount Kanchenjunga auf der Grenze zu Indien ausmachen (dritthöchster Berg der Welt).



VNTJ Taplejung – Allgemeine Informationen:

Name	Taplejung (Suketar)
ICAO Code	VNTJ
IATA Code	TPJ

Koordinaten	N 27.21.0 E 87.41.4
Höhe	2426 m / 7959 ft
In Betrieb	Ja
Öffnungszeiten	Jan, Feb, Nov, Dez: 06:45-12:30 Lokalzeit Mär, Apr, Sep, Okt: 06:15-12:30 Lokalzeit Mai, Jun, Jul, Aug: 06:00-12:30 Lokalzeit
In Betrieb seit:	1976
Beschränkungen:	Seasonal
Treibstoff	- nicht verfügbar -
Feuerwehr und Rettungs-dienste	- nicht verfügbar -
Navigation	- nicht verfügbar -
Funk	HF SSB: unbekannt VHF: 122.5 (trifft nicht zu für Prepar3D)
Wetterinformationen	Ja (Tower-Beobachtung)
Dienste	AFIS VFR
Örtliche Verkehrsmittel	- unbekannt -
Flugzeugtypen	D228, DHC6, L410, Y12, C208

Landebahn:

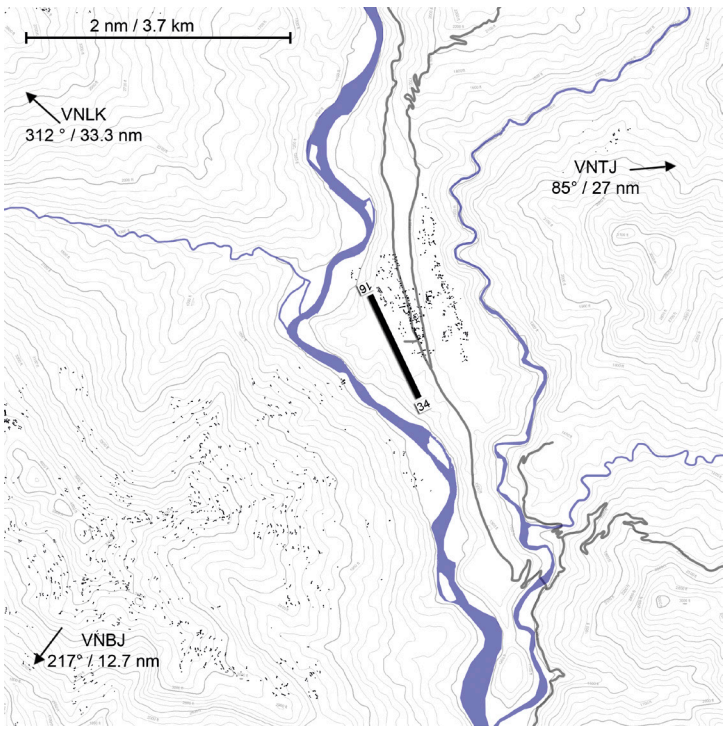
Befestigung	Bitumen
Landebahn Maße	700 x 20 m 3.98% Anstieg von Bahn 07
Landebahn Ausrichtung	25/07
Vorfeld	1 befestigtes Vorfeld nördlich der Landebahn. Platz für 3 kleine Flugzeuge.
PAPI	- nicht verfügbar -

Quelle einiger Informationen: http://www.caanepal.gov.np/wp-content/uploads/2016/03/TAPLEJUNG-AIRPORT.pdf

VNTR Tumlingtar

Ein Flugplatz, der die umgebenden Bergdörfer mit Linienflügen verbindet.

Hierbei handelt es sich um den größten nepalesischen Flughafen in diesem Paket, welcher als einziger keine STOL-Kapazitäten voraussetzt.



VNTR Tumlingtar – Allgemeine Informationen:

Name	Tumlingtar
ICAO Code	VNTR
IATA Code	TMI

Koordinaten	N 27.19.0 E 87.11.4
Höhe	399.5 m / 1311 ft
In Betrieb	Ja
Öffnungszeiten	Nov - Jan: 10:00-16:00 Lokalzeit Feb - Okt: 10:00-17:00 Lokalzeit
In Betrieb seit:	1972
Beschränkungen:	Alle Wetterlagen
Treibstoff	- nicht verfügbar -
Feuerwehr und Rettungs-dienste	- nicht verfügbar -
Navigation	- nicht verfügbar -
Funk	HF SSB: unbekannt VHF: 123.95 (trifft nicht zu für Prepar3D)
Wetterinformationen	Ja (Tower-Beobachtung)
Dienste	AFIS VFR
Örtliche Verkehrsmittel	Jeep, Van
Flugzeugtypen	JS41, B190, D228, L410, DHC6, Y12, C208

Landebahn:

Type of surface	Bitumen
Landebahn dimensions	1220 x 30 meters 0.91% upslope from rwy 34
Landebahn designation	16/34
Apron	1 bitumen apron east of rwy. Parking for 3 small aircraft.
PAPI	Nein

Quelle einiger Informationen: http://www.caanepal.gov.np/wp-content/uploads/2016/03/TUMLINGTAR-AIRPORT.pdf

ZUTG Tingri

Die Volksrepublik China hat kürzlich verkündet, 3 weitere Flughäfen in der Autonomen Provinz Tibet bauen zu wollen. Bei einem von diesen handelt es sich um Tingri (oder Dingri), welcher voraussichtlich nur etwa 65 km nördlich des Mount Everest gebaut werden soll.

Es kann erwartet werden, dass dieser Flughafen die Karten in der Region neu mischen wird. Seine extrem lange Landebahn wird es erstmals auch turbinengetrieben Airlinern ermöglichen, Touristen in relativ kurze Entfernung zum Mount Everest zu bringen. Von hier führt eine Straße bis zum chinesischen/tibetischen Mount Everest Base Camp.

Einige zusammengefasste Informationen:

- Auf einer unglaublichen Höhe von 4320 Metern / 14100 ft, was den Flughafen vermutlich auf die Top 3 der höchstgelegenen Flughäfen der Welt bringen wird.
- Großartig, um auch größere Jets an ihre Grenzen zu bringen – Sie werden ein gutes Stück der langen Landebahn zum Abheben benötigen.
- Es wird der erste und einzige Flughafen in der Gegend sein, den größere turbinengetriebene Airliner anfliegen können. Also auch hervorragend für Sightseeing-Flüge von hier zum Mount Everest! Die meisten Flugzeuge, die in Lukla landen können, schaffen es hingegen nicht bis auf Gipfelhöhe!
- Landebahn von 4500 x 45 Metern mit einem parallel verlaufenden Rollweg.
- Beachten Sie, dass es sich bei der genauen Lage, dam Aussehen und den Technischen Daten des Flughafens um Schätzungen aufgrund der wenigen verfügbaren Daten handelt, solange der Flughafen nicht fertiggestellt wurde!

Für weitere Informationen zu den speziellen Prozeduren in großer Höhe mit Airlinern gibt es im Aerosoft-Forum einen interessanten Artikel zur beispielhaften Verwendung mit Aerosofts Airbus-Addons:

https://forum.aerosoft.com/index.php?/topic/140129-hight-altitude-airport-operations-on-airport-with-an-elevation-of-9200ft-or-above/

Technische Hinweise

Flugrouten nach Lukla

Wenn Sie an realen Flugrouten nach Lukla interessiert sind, werfen Sie einen Blick auf die KMZ-Datei für Google Earth (TM), welche dieser Szenerie geliefert wird. Sie finden diese im Lukla-Eintrag in Ihrem Windows-Startmenü.

Nachdem Sie die KMZ-Datei geöffnet haben, aktivieren Sie die Darstellung der Flugrouten in den Unterordnern der geöffneten Datei (die Flugrouten sind standardmäßig nicht sichtbar).

Sie können bei Bedarf die einzelnen Waypoints auf der Karte per Rechtsklick → Properties öffnen, um die Koordinaten und Namen der Waypoints per Kopieren/Einfügen in ein FMC / GPS / Flugplaner Ihrer Wahl zu übertragen.

Bekannte Probleme (FAQ)

Q: Im Kapitel der Flugplätze wird auf COM-Frequenzen hingewiesen. Wie nutze ich diese?

A: Prepar3D unterstützt leider keine Com-Frequenzen für Flugplätze mit unebenen Landebahnen.

Q: Mein Helikopter kann an der von mir gewählten Startposition nicht abheben!

A: Viele Helikopter sind nicht geeignet für Startpositionen in dünner Höhenluft. Sie werden mit diesen bereits Probleme feststellen, wenn Sie versuchen, von/nach Lukla zu fliegen. Flüge von Helikopterlandeplätzen höher als Namche Bazaar sind dann schlichtweg unmöglich. In Namche Bazaar schaffen Sie es eventuell, ein klein wenig abzuheben, die Nase nach vorne zu drücken und den Helikopter ins Tal gleiten zu lassen. Mit etwas Geschwindigkeit lässt sich der Helikopter dann einigermaßen das Tal abwärts fliegen. Viel genutzte Helikopter in der Gegend sind die AS350 und MI-8.

Q: Warum gibt es niemals Schnee/Winter in Lukla?

A: Bedingt durch die Nähe zum Äquator gibt es nur geringe saisonale Unterschiede in Bezug auf Schnee. Was der Grund dafür ist, dass wir keine Zeit und Ressourcen in eine separate "Schnee-Version" investiert haben, sondern in ein größeres Szeneriegebiet.

Q: Einige Autogen-Häuser schweben oder versinken teilweise im Terrain.

A: Autogen-Häuser werden an einem geschätzten Referenzpunkt innerhalb ihrer jeweiligen Fläche platziert. Bei extrem abschüssigem Gelände, wie oft im Himalaya, kann dies dazu führen, dass einzelne Gebäudebereiche im Terrain versinken oder darüber hinausragen. Dies ist der Grund, warum wir viele Gebäude in der Nähe der Flugplätze und Helikopterlandeplätze in "richtige" 3D-Modelle umgewandelt haben. Während diese bedeutend netter aussehen, sind diese allerdings auch sehr arbeitsintensiv zu erstellen und haben einen stärkeren Einfluss auf die Performance.

Q: Manchmal kann ich unter das Terrain sehen, wenn ich den Sichtpunkt um das Flugzeug herum bewege!

A: Dies wird durch das spezielle 3D-Terrain der Flugplätze hervorgerufen. Es erlaubt zwar extrem detaillierte Terrain-Modelle, welche mit Mesh-Terrain nicht möglich wären, allerdings hat der Simulator hier manchmal Probleme, für den Sichtpunkt den Boden richtig zu definieren.

Q: Nach Auswahl eines Flugplatzes/Helipads befinde ich mich UNTER DEM Boden!

A: Dies sollte nicht passieren, da alle Startpositionen eingehend getestet wurden. Allerdings könnte es nach wie vor, z.B. in Kombination mit bestimmten Flugzeug-Add-ons, zu diesem Problem kommen. In diesem Fall gehen Sie wie folgt vor: Drücken Sie die Y-Taste, dann die F3-Taste, um das Flugzeug über das Terrain zu bewegen, dann kurz die F1-Taste und wieder die Y-Taste. Nun sollte Ihr Fluggerät wieder festen Boden unter sich haben.

Q: Die Szenerie läuft sehr langsam / ich habe eine schlechte Bildaufbaurate!

A: Unsere Tests haben gezeigt, dass folgende Einstellungen einen bedeutenden Einfluss auf die Ablaufgeschwindigkeit haben (siehe auch das Kapitel zu den Einstellungen).

Baumschatten, bedingt durch die hohe Dichte an Bäumen.

Autogen Anzeige-Distanz, bedingt durch die hohe Dichte an Bäumen.

Reflektions-Einstellungen haben einen bedeutenden Einfluss auf die Ablaufgeschwindigkeit, bringen aber nur marginale visuelle Vorteile in der Szenerie.

Dynamische Autogen-Vegetation passt nicht nur visuell sehr schlecht mit der Umgebungsszenerie zusammen, sondern hat auch einen immensen Einfluss auf die Ablaufgeschwindigkeit.

Texturauflösung sollte nur niedriger gesetzt werden, wenn Sie eine schwache Grafikkarte haben, da diese Einstellung für die HD-Texturen an den Flugplätzen sorgt.

Beachten Sie auch, dass die Ablaufgeschingikeit sich üblicherweise verbessert, nachdem Sie von einem Flugplatz oder Helipad abgehoben haben. Dies liegt an der sogenannten 3D-"Platform"-Technik, die das 3D-Terrain landbar macht, aber nicht sonderlich effizient in Prepar3D läuft.

Q: Mein Fluggerät springt / stürzt ab wenn ich rolle!

A: Hierfür gibt es zwei "Hochrisikogebiete": Die Zufahrten zu den beiden Vorfeldern in Lukla. Dort müssen die Fluggeräte von einer sehr steilen Landebahn auf nahezu ebenes Gelände rollen.

Einige Fluggeräte haben an dieser Stelle Probleme mit ihren sogenannten "Kontaktpunkten". Wir haben diesen Effekt minimiert, so dass die meisten Fluggeräte hier mit aktivierter Absturzerkennung rollen können. Einige Flugzeuge haben Probleme mit härteren Kanten, andere wiederum mit sehr weichen Kanten, so dass wir einen Optimum in der Mitte finden mussten.

Wenn "alle Stricke reißen" (so unserer Erfahrung nach bei der Extra 300 und diversen anderen Taildraggern), hilft leider nur ein Deaktivieren der Absturzerkennung.

Q: Ich kann nicht auf allen Wegen und Treppen um den Flugplatz herum laufen!

A: Das unsichtbare gehärtete 3D-Terrain hat leider einen sehr starken Einfluss auf die Ablaufgeschwindigkeit, so dass wir es an einigen Stellen abseits der Landebahnen, Helipads und Aprons deaktivieren/vereinfachen mussten. Daher ist es nicht möglich, auf allen 3D-Flächen außerhalb der Landebahnen/Helipads/Aprons zu landen und zu laufen.

Q: Die Bäume sehen alle sehr gründlich blass aus!

A: Stellen Sie sicher, dass Sie "Dynamic 3D Autogen Vegetation" deaktiviert haben.

Q: Die Farbgebung der Luftbilder direkt um Lukla herum unterscheidet sich etwas von der Umgebungsszenerie!

A: Dies ist bedingt durch die Verwendung von zwei verschiedenen Datenquellen. Eine noch stärkere farbliche Annäherung zwischen beiden Datensätzen hätte dazu geführt, dass Farbinformationen verloren gegangen wären. Allerdings tritt dieses Problem nur relativ stark sichtbar auf, wenn HDR aktiviert ist. Selbstverständlich steht es Ihnen frei, HDR nach Wunsch zu aktivieren, allerdings empfehlen wir die Nutzung der Szenerie ohne aktiviertes HDR.

Q: Außerhalb von Lukla gibt es keine Bodenreflektionen bei Regen/Schnee!

A: Diesen Effekt gibt es nur am Flugplatz von Lukla.

Q: Es werden in Lukla keine Bodenreflektionen angezeigt, obwohl Schnee/Regen aktiviert ist!

A: Stellen Sie sicher, dass in den Wettereinstellungen auch Regen an der entsprechenden Höhe eingestellt ist.

Q: Die Windsäcke bewegen sich nicht in die gesetzte Windrichtung!

A: Stellen Sie sicher, dass in den Wettereinstellungen der Wind an der entsprechenden Höhe eingestellt ist.

Q: Die Umgebungsgeräusche (Hundebellen, Krähen etc.) sind mir zu laut!

A: Sie können die Lautstärke von Umgebungsgeräuschen in den Sound-Einstellungen des Simulators herunterregeln.

Credits

Konzept:	Sascha Normann
GIS:	Sascha Normann
Modellierung/Texturierung:	Sascha Normann
Projektmanagement:	Sascha Normann
Handbuch, Doku:	Sascha Normann

Satellitenbilder für Kerngebiet: Cartosat-1 ISRO/Antrix

10m/px-Satellitenbilder außerhalb des Kerngebiets und Farbinformationen der Kernbilder: Copernicus Sentinel data 2018

Bilder der Mount-Everest-Region: Sofian Moumene - Everest Mountain Range

(https://www.turbosquid.com/3d-models/range-everest-3d-1173462)

Satellitenbilder Flughäfen Phaplu und Rumjatar:
Rumjatar, 2017 © 21AT, Supplied by Earth-i Ltd. All Rights Reserved.
Phaplu, 2017 © 21AT, Supplied by Earth-i Ltd. All Rights Reserved.

Höhendaten + manuelle Bearbeitung: NASA Jet Propulsion Laboratory (JPL), 2014, NASA Shuttle Radar Topography Mission Global 1 arc second. Version 3. 26°N, 84°E to 28°N, 88°E NASA EOSDIS Land Processes DAAC, USGS Earth Resources Observation and Science (EROS) Center, Sioux Falls, South Dakota (https://lpdaac.usgs.gov), abgerufen 4. Januar 2018, unter https://earthexplorer.usgs.gov/

Besonderen Dank an Nishan Manandhar für das Bereitstellen detaillierter Fotos der Flughäfen Lukla und Phaplu sowie weitere Mithilfe, Lindsay Eaton für das Bereitstellen großartiger Luftbilder des Flughafens Phaplu.
Arno Gerretsen für seinen nicht endenden Einsatz für die FS-Entwickler-Gemeinschaft, insbesondere für sein großartiges Tool „scenproc“, mit dem wir Millionen über Millionen von Objekte in dieser Szenerie platzieren konnten!
Martin Pahnev für einige Grundmodelle des Flughafens Lukla.
Allen beteiligten Betatestern, die nie aufgegeben haben, und Bugs zu melden, bis das Produkt perfekt und fertig für den Release war.

Copyrights

This software, the manual, documentation, video images, and all the related materials are protected by copyright laws. The software is licensed, not sold. You may install and run one copy of the software on one computer for your personal, non-commercial use. The software, the manual and all related materials must not be copied, photocopied, translated, reverse engineered, decompiled or reduced to any electronic medium or machine legible form, neither completely nor in part, without the previous written permission of the developers of this software and Aerosoft GmbH.

Aerosoft GmbH

Lindberghring 12

D-33142 Büren, Germany

www.aerosoft.com

Add-on for Lockheed Martin

Prepar3D V4

AEROSOFT

AEROSOFT 320/321 professional

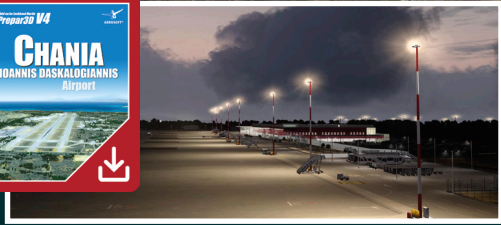
- CUSTOM FLY-BY-WIRE SYSTEMS WITH FLIGHT ENVELOPE PROTECTION, STALL PROTECTION, PITCH AND ROLL LIMITER, ETC...
- SEMI-INTELLIGENT CO-PILOT THAT ASSISTS AND RUNS CHECKLISTS AND FLOWS WITH YOU.
- CUSTOM AUTOPILOT SYSTEMS, WITH CAT III AUTO LAND, V/S, MANAGED CLB/DES, ETC...

www.aerosoft.com

AEROSOFT®

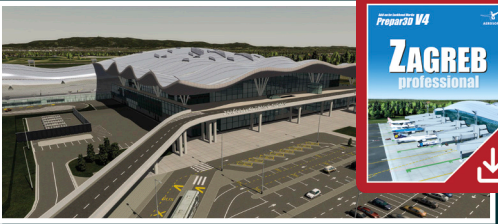
Europas Schönste Urlaubsziele für Prepar3D V4

DOWNLOAD



Der Flughafen Chania befindet sich auf der Akrotiri-Halbinsel, der südgriechischen Insel Kreta. Die Szenerie bietet durch eine hohe Auflösung der Bodentexturen und mehr als 39.000 Autogen-Objekte ein realitätsnahes Flugerlebnis.

Fliegen Sie Kroatiens Hauptstadt an – mit Zagreb professional. Die Flughafenszenerie kommt mit allen Flughafengebäuden und -einrichtungen, detaillierten Terminals und der kompletten militärischen Fläche von LDZA.



DOWNLOAD

DOWNLOAD

Mit Tenerife South setzt simwings den Flughafen in hohem Detailgrad um. Hochaufgelöste Luftbilder bilden die Grundlage für extrem detaillierte Flughafengebäude und ein Bodenlayout auf dem aktuellen Stand.

www.aerosoft.com