LANGSTRECKENFLÜGE

Der Bedarf für Langstreckenflüge ist in den letzten zwanzig Jahren zurückgegangen, da die Matrix effektive Onlinemeetings ermöglicht und virtuelle Verkaufsgespräche heute ein allgemein akzeptierter Teil des Geschäfts sind. Um Flugreisen wieder attraktiver zu machen, hat die Industrie Hochgeschwindigkeitsflüge für die breite Masse verfügbar gemacht. Die daraus resultierenden Kosten haben zu einer Konsolidierung des interkontinentalen Reisemarkts geführt. Die größeren Firmen unterhalten alle irgendeine Art von interkontinentalem Transport, damit sie die schnellen Reisen anbieten können, die die Kunden heute erwarten.

Traditionelle Fluglinien haben in ihrem Flugplan immer noch einen Platz für Langstreckenflüge, aber diese werden üblicherweise nur noch von Lohnsklaven genutzt, die sich eine wirkliche Reise leisten können und nicht auf die virtuelle Alternative zurückgreifen müssen. Der Überschallflug, der kurzzeitig in Mode war, hat seine Marktanteile nicht halten können, seit semiballistische und suborbitale Möglichkeiten verfügbar sind. Besonders semiballistische Reisen sind im Laufe des letzten Jahrzehnts immer beliebter geworden, da suborbitale Maschinen von ihren Mutterkonzernen eher für weltraumorientierte Projekte genutzt werden.

LUFTFRACHT

Wer Waren schnell verschicken möchte, hat verschiedene Möglichkeiten. Die meisten nationalen Regierungen haben einen Exklusivvertrag mit einem Konzerndienstleister, und alle Megakonzerne haben mindestens einen kleinen Kurierservice, um sicherzustellen, dass wichtiger Nachschub zeitnah in die eigenen Einrichtungen geliefert wird. Zwar können in allen Passagierflugzeugen zusätzlich geringe Mengen hochpriorisierter Fracht transportiert werden, aber für größere Mengen werden Frachtflieger auf festen Routen eingesetzt. Die häufigsten Frachter auf diesen Routen sind Zeppeline. Auch wenn sie deutlich langsamer als ein normales Flugzeug sind, bieten sie ein konkurrenzloses Kosten-Gewichts-Verhältnis. Die zweite Variante sind Großraumflugzeuge, die unterschallschnell fliegen und üblicherweise so umgebaut wurden, dass sie von Riggern über Satellitenkommunikationsnetze gesteuert werden können.

Spediteure bieten immer noch Eiltransporte überall auf der Welt an, und das Konzern-Transportnetzwerk erlaubt es diesen Dienstleistern, solche Dienstleistungen mit weniger Kapitalaufwand anzubieten. Diese Netzwerke stellen zudem sicher, dass die Megakonzerne ausreichend Erlöse aus ihren Investitionen ziehen und damit einige der Betriebsausgaben bezahlen können, die diese Hochgeschwindigkeitstechnologien verursachen. Dieses System harmoniert wunderbar mit den Logistiknetzwerken, die entwickelt wurden, damit Just-In-Time-Versorgungsketten funktionieren. Diese sorgen dafür, dass Komponenten, die nicht vor Ort lasergesintert werden können, dennoch in Minuten greifbar sind – wenn der Bedarf, oder der Preis, nur hoch genug ist.

- *gähn* Wann kommen wir denn zu dem Zeug, das in die Luft geht?
- Slamm-O!

- Es geht hier nicht nur um Dinge, die töten. Die obigen Informationen helfen dir, nahe an dein Ziel heranzukommen oder ein Treffen zu arrangieren, das andernfalls unmöglich wäre.
- Fianchetto

- Im Folgenden gibt es ein bisschen davon, aber die meisten Einträge sind normale Luftfahrzeuge, die ständig im Einsatz sind. Wahrscheinlich fliegt gerade ein halbes Dutzend davon über deinen Kopf.
- DangerSensei

TYPISCHE PASSAGIERKAPAZITÄT

Die folgenden Werte sind typische Sitzkapazitäten für menschengroße Passagiere. Als Faustregel gilt, dass ein übergroßer Trollsitz zwei normale ersetzt. Einige Flugzeuge mögen zusätzlich noch Frachtraum haben, den man mit weiteren Sitzen ausrüsten kann.

Flugzeug	Sitze
Gyrokopter / Ein-Personen-Luftfahrzeug	1
Gleiter	1 oder 2
Kampfflugzeug/-hubschrauber	1 oder 2
Frachthubschrauber	4
Mehrzweckhubschrauber	7
Leichter Transporter	2 bis 4
Luxuriöses Privatflugzeug	5 bis 10
Transportflugzeug	20
Mittlerer Transporter	30 bis 40
Passagierflugzeug	150
Jumbojet	300

Sample file

EMBRAER-DASSAULT MISTRAL (LUXURIÖSES PRIVATFLUGZEUG)

Sample file

Die Mistral wurde erfolgreich darauf ausgelegt, einer möglichst breiten Kundenbasis gerecht zu werden. Während viele Sicherheitsfirmen inzwischen auf modernere Modelle umgestiegen sind, vertrauen militärische und zivile Käufer weiterhin diesem Flugzeugtyp. Die Mistral besitzt verbesserte Komponenten, die ein Abreißen der Luftströmung verhindern und daher eine geringere Start- und Landegeschwindigkeit benötigen. Dadurch ist sie gut für kleinere Flugfelder geeignet und bietet unerfahreneren Piloten einen breiteren Spielraum für Fehler. Diese Mistral ist zudem sehr wartungsfreundlich gestaltet, sodass Bodencrews einfachen Zugang zu Avionik und Mechanik haben.

Standardupgrades: Verbessertes Start-/Landeprofil 1

EMBRAER-DASSAULT MISTRAL

Handl.	Beschl.	Geschw.	Pilot	Rumpf	Panz.	Sensor	Verf.	Preis
+1	30/100	300	2	18	5	2	12	721.000 ¥

› Die Aztlaner haben einen ganzen Haufen von diesen Spielzeugen für Luftangriffe eingesetzt, nachdem sie herausgefunden hatten, dass die vorwärts gerichteten Flügel tonnenweise Artillerie tragen können. Sie haben sie dann außer Dienst gestellt und zu Frachtflugzeugen umgerüstet, nachdem das erste Dutzend abgeschossen worden war.
› Clockwork

› Nach allem, was ich gesehen habe, könnten ein paar von ihnen wieder im Kriegsdienst stehen. Da gab es ein kartellkontrolliertes Flugfeld, das von einem Team zerstört wurde, das aus so einer Maschine abgesprungen ist. Ein Satellit hat viel Zeit damit verbracht, die Aktion zu überwachen.
› Orbital DK

› Irgendeine Idee, wer den Satelliten kontrolliert hat?
› Picador

› Keine. Es ist einer von denen, die Ares Aerospace häufiger vermietet. Also hat zumindest Ares eine Aufzeichnung davon. Ich bin mir aber nicht sicher, wer sonst noch zugeschaut hat. Irgendein besonderer Grund, warum du das wissen willst?
› Orbital DK

› Nein, bloß berufliche Neugier.
› Picador

LEAR-CESSNA PLATINUM I (LUXURIÖSES PRIVATFLUGZEUG)

Sample file

Als die Platinum I in den frühen 2040er Jahren eingeführt wurde, war sie das Nonplusultra für einen sicheren, luxuriösen Flug. Derzeit wird sie in den meisten Ländern eher als Sammlerstück angesehen, auch wenn einige afrikanische Nationen sie immer noch im diplomatischen Corps einsetzen. Das Flugzeug war eines der erfolgreichsten in der Firmengeschichte, und seine jährlichen Verkaufszahlen lagen bei bis zu 800 Stück. Lear-Cessna stellte die Produktion dieses Modells nach zwanzig Jahren durchgehender Produktion im Juli 2068 ein.

Standardupgrades: Innenausstattung (Oberschicht)

LEAR-CESSNA PLATINUM I

Handl.	Beschl.	Geschw.	Pilot	Rumpf	Panz.	Sensor	Verf.	Preis
-2	45/135	350	2	17	5	2	14	750.000 ¥

- Die frühen Platinums wurden größtenteils in Rente geschickt, aber ein Ausrüster in Bellingham hat damit angefangen, Ersatzteile anzubieten. Es scheint, als seien sie lasergesintert, was ein paar interessante Fragen bezüglich Patenten von Aztechnology aufwirft.
- Turbo Bunny

- Classico Charters hat eine kleine Flotte dieser Maschinen für Kunden, die direkt danach fragen. Es gibt nicht mehr viele Fans, die der Platinum I verfallen sind, aber drei Stück davon stehen in Hongkong, bereit für Ausflüge zum Festland.
- Ma'fan

- Diejenigen, die noch in der Luft sind, haben deutlich mehr drauf als das hier vorgestellte Grundmodell. Einige von denen fliegen immer noch Execs durch die Gegend und sind mindestens mit Abwehrmaßnahmen und Störsendern zur Selbstverteidigung ausgerüstet.
- Rigger X

LEAR-CESSNA PLATINUM II (LUXURIÖSES PRIVATFLUGZEUG)

Samplefile

Die aktualisierte Platinum wurde ursprünglich Personen und Unternehmen angeboten, die eine sichere und schnelle Transportmöglichkeit brauchten. Auch wenn die Platinum II immer noch von Aztechnologys Tochter angeboten wird, wird sie nicht mehr regulär produziert. Dieser verbesserte Jet für Manager bietet genug Geschwindigkeit, gepaart mit geräumiger Unterbringung und genügend Glamour, dass er für Mitglieder der europäischen Grand Tour als angemessen gilt.

Standardupgrades: ECM 4, Innenausstattung (Oberschicht), Riggeradaption, Satellitenkommunikation

LEAR-CESSNA PLATINUM II

Handl.	Beschl.	Geschw.	Pilot	Rumpf	Panz.	Sensor	Verf.	Preis
+0	50/150	800	4	18	6	3	15	1.000.000 ¥

- Die Platinum II ist deutlich schwerer vom Himmel zu holen als ihr älterer Gegenpart. Die Gegenmaßnahmen, die die Execs schützen sollen, sorgen dafür, dass die meiste gelenkte Munition nutzlos wird. Und ihre Geschwindigkeit macht es extrem schwierig, sie ohne militärische Technologie abzufangen.
- Black Mamba

- Verschiedene kleinere Unternehmen im pazifischen Raum besitzen mindestens einen dieser Flieger, damit sie an Treffen teilnehmen können, die sie nicht über die Matrix abhalten können.
- Baka Dabora

- Die Atlantean Foundation benutzt diese Maschine für den Transport von Leuten, die sie beeindrucken will. Wenn sie einen erst dazu gebracht haben, eine Abmachung zu unterschreiben, sinkt der Qualitätsstandard der Transportmittel sehr schnell.
- Elijah