



Flight

Terminata la parte pre-volo possiamo finalmente salire a bordo del nostro A 320. I voli ABX possono essere fatti on line sotto il controllo ATC, off line, off line scaricando il meteo reale, nell'ora e nel giorno che più ci piace. Abbiamo già acceso fs ci siamo posizionati al parcheggio di Montichiari, se voliamo in IVAO saremo già connessi. Per gli approfondimenti fate riferimento ai tutorial presenti nel sito in particolare a quello di Maurizio Cerruti su come connettersi a Ivao e alle Infopillole di Franco Mele per la conduzione del volo, su come leggere le carte ecc.

1) Preparazione del "cockpit" e dell'aereo

Organizziamo il nostro "cockpit" virtuale o meglio la nostra scrivania ;-)

- Foglio e penna, saranno utilissimi per scrivere la clearance e le istruzioni che gli atc ci daranno durante il volo, il tempo di decollo e atterraggio, e il quantitativo del carburante.
- Le carte di volo: nell'ordine la carta dei parcheggi, e dell'aeroporto dove ci troviamo, la carta della SID, le carte di rotta, terremo a portata di mano e le studieremo durante il volo le carte relative all'aeroporto di arrivo quindi star ils rullaggi e parcheggi.
- Il piano di volo.

Quanto carburante imbarchiamo? Se avete a disposizione FsNav trovate i consumi per gli aerei ABX, in mancanza possiamo prendere come riferimento un consumo ipotetico di 5.500 kg/h, gli aggiungiamo una riserva di 45 minuti altri 4.000 kg, più il carburante richiesto per l'alternato più lontano che sarà Napoli, altri 1500 kg. Questo è il carburante minimo da imbarcare per fare il volo più imbarchiamo altri 1.000 kg a nostra discrezione in totale $5.500 + 4.000 + 1.500 + 1.000 = 12.000$ kg.

Nella realtà si deve aggiungere il carburante per i rullaggi per il periodo di accensione dell'apu, se poi i utilizzano pannelli sofisticati come il Flight 1, i vari pmdg e pss, avrete il consumo esatto. Apriamo fuel e payload in fs e inseriamo il carburante ripartendolo nei vari serbatoi.

2) Dal parcheggio al decollo

Cabina pronta, passeggeri seduti e cinturati porte chiuse e bloccate scivoli armati documenti a bordo, siamo pronti al volo, in questa parte del tutorial è solo una traccia del volo, riporto anche la fonia può essere utile se un domani decidete a volare on line:

Contattiamo la torre per l'accensione dei motori,
 Monti Torre buon giorno Brixia 8003.
 Brixia 8003 buon giorno 1006 H avanti
 Brixia 8003 stand B4 pronto all'accensione per Roma Ciampino
 Brixia 8003 accensione approvata riportate pronti al taxi
 accensione approvata riporteremo Brixia 8003

A questo punto accendiamo le beacon, le luci rosse intermittenti dell'aereo, per convenzione internazionale queste significano che l'aereo è pronto a mettere in moto. Si accende sempre per primo il motore opposto a quello dalla parte di imbarco quindi il destro visto che abbiamo imbarcato sinistra. Nella fonia tutte le autorizzazioni vanno ripetute si chiama readback, ripetendo il controllore capisce che avete capito ;-).

Brixia 8003 pronto a rullare
 Brixia 8003 rulli attesa 14 AB via F-A
 Attesa 14 via F-A

Carta alla mano seguiamo la via di rullaggio per l'attesa della pista 14.
 Per regola si decolla sempre con il vento in prua, il vento della mia situazione è da 210/8 nodi, decollando dalla pista 14 lo avremo quasi di prua.
 Accendiamo le Taxi light e iniziamo a rullare. Il controllore deve ancora darci la clearance la può dare prima della messa in moto, durante il rullaggio o quando siamo al punto attesa.

Brixia 8003 siete pronti a copiare
 Pronti a copiare 8003
 Brixia 8003 autorizzato a destinazione finale LIRA Roma Ciampino via MAXIM 5Q salita iniziale livello 100, squawk 1401 readback
 Brixia 8003 autorizzato destinazione finale Roma Ciampino via MAXIM 5Q iniziale livello 100, squawk 1401
 Tutto corretto riportate pronto alla partenza.

Cosa significa? Il nostro volo è stato approvato, ci ha comunicato quale sarà la nostra partenza strumentale, fino a che quota siamo autorizzati a salire (10.000 ft o livello 100) e lo squawk ovvero il codice che dovremo inserire nel trasponder e che serve al controllore per identificarci.
 Arrivati al punto attesa flap in posizione di decollo, accendiamo le strobe,

Brixia 8003 pronto alla partenza 14
 Brixia 8003 autorizzato allineamento e decollo 14, 210/8 nodi riporti in volo
 Brixia 8003 autorizzato allineamento e decollo 14

Fino a quando il controllore non vi autorizza non utilizzeremo mai il termine decollo ma partenza. A questo punto ci alliniamo accendiamo le landing lights, trasponder attivo, scriviamo l'ora di decollo in gmt le 08.50 nel mio volo ed facoltativamente il carburante 11.515 kg. Per evitare problemi durante i voli intercontinentali usate sempre il gmt.

3) Salita, crociera e discesa

Brixia 8003 in volo
 In volo ai 50 può contattare Garda Avvicinamento sulla 124,45
 Con Garda 124.45, buona giornata

La torre di Montichiari ci passa con l'ente superiore (in gergo tecnico è l'hand-off) che ci seguirà per buona parte della salita, Garda avvicinamento cambieremo al frequenza e lo contattiamo

Garda avvicinamento buongiorno Brixia 8003 con voi

Brixia 8003 contatto radar prosegue diretto parma ndb salga a livello 250.

Diretto parma in salita per 150

Non dovevamo fare la SID? Esatto ma il controllore per velocizzare il volo ci ha autorizzato direttamente su PARMA ndb e direttamente alla quota di crociera. Proseguiamo la salita ricordando di mantenere i 250 kt sotto i 10.000 ft, di regolare alla quota di transizione l'altimetro sulla pressione standard di 1013 e di spegnere le luci superando i 10.000 ft. Nel corso del volo Garda ci passerà con Milano Centro e poi con Roma Centro.

Se abbiamo un aereo dotato di fmc il volo imposteremo LNAV e l'aereo seguirà automaticamente la rotta, qualcosa di simile lo potremo fare con fs nav ed il gps di fs. Possiamo anche volare vor to vor seguendo le radio assistenze, inseriamo nell'adf la frequenza di Par 306, sul nav 1 la frequenza di FRZ (Firenze) 115.20 e la radiale che da PAR ci porta a FRZ 148°, selezioniamo la quota sull'autopilota e facciamo coincidere la prua con la freccia dell'ndb. Vicini a PAR andremo ad intercettare la radiale 148 di FRZ, schiacciando il tasto nav l'aereo seguirà a la radiale impostata. Superato FRZ (Firenze vor) faremo lo stesso con BOL (Bolsena vor) alla stesso modo con gli altri punti.

Giunti al punto di inizio discesa chiameremo il controllo per chiedere l'inizio discesa. Il punto lo possiamo calcolare in questo modo: le carte ci dicono che dobbiamo trovarci su Urbe ndb a 3.000 ft, siamo a 25.000, abbiamo da scendere 22.000, quindi $22 \times 3 = 66$, vuol dire semplicemente che dovremo iniziare la discesa 66 mn prima del punto. La regola vale se noi scendiamo a 3.000 ft al minuto, per sicurezza aggiungiamo 10 miglia con la carta alla mano a 76 mn chiameremo la discesa. Se voleremo sotto controllo radar sarà il controllore ad autorizzarci a livelli sempre più bassi.

Ricordiamoci di accendere le luci di atterraggio sotto i 10.000 ft e di passare sul QNH locale alla quota di transizione riportata sulle carte.

Configureremo l'aereo fino alla faticida frase

Brixia 8003 autorizzato a intercettare ILS PISTA 15 riporti stabile

Autorizzato ad intercettare ILS 15 riporterà 8003

Siamo alla fine del viaggio, una volta riportati stabili la torre ci autorizzerà all'atterraggio.

Brixia 8003 autorizzato atterraggio 15

autorizzato atterraggio 15 Brixia 8003.

segnamo sul nostro foglio l'ora di atterraggio 09:38 ed il carburante al momento dell'atterraggio 8.724 kg, rulliamo al parcheggio spegnendo le landing light, strobo ed accendendo le taxi lights, giunti al parcheggio spegniamo i motori e siamo pronti per il debriefing.

[vai alla prima parte "Breifing"](#)

[vai alla terza parte "Debriefing"](#)

copyright@airbrixia2006