

EASY FSX ITALIA

ATTERRAGGIO

VOLO IFR - IVAO

BOEING 737 800 NG (DEFAULT)

A. CHECKLIST PER L'AVVICINAMENTO FINALE

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Aerofreni Automatici SPOILERS: | Armare |
| 2. Freni Automatici: | Impostare (a discrezione 1 o 2) |
| 3. Flaps: | Impostare su 5°-10° |
| 4. Velocità di avvicinamento: | Stabilizzare a 175 Kts |
| 5. Flaps: | Impostare su 15°- 20° |
| 6. Velocità di avvicinamento: | Stabilizzare a 155 Kts |
| 7. Leva carrelli atterraggio: | Impostare su DOWN (Giù) |
| 8. Flaps: | Impostare su 30° o MAX estensione |
| 9. Direzione: | Manovrare per finale pista |
| In discesa finale | |
| 10. Velocità di avvicinamento: | Stabilizzare a 140 Kts |
| 11. Freno di parcheggio: | Verificare disattivo |
| 12. Antighiaccio: | A discrezione |

Durante lo scorrimento della CHECKLIST sopra indicata, teniamo sempre d'occhio i display dell'indicatore di assetto e dell'EFIS:



Osserviamo che quando siamo in avvicinamento ILS, compaiono dei piccoli diamantini (evidenziati in figura) che ci indicano se siamo allineati sia all'asse della pista di atterraggio (**diamantino alla base dell'indicatore di assetto, e cursore sull'EFIS**) che al sentiero di discesa (**diamantini a destra dell'indicatore di assetto e dell'EFIS**).

Se volessimo eseguire l'avvicinamento ILS manualmente, senza l'ausilio del pilota automatico, dovremmo lavorare con la Cloche e il timone per tenere questi diamantini sempre al centro, considerando che se si spostano a sinistra, dovremmo correggere

virando a sinistra, se si spostano a destra, al contrario, dovremmo correggere virando a destra.

Stessa cosa per il sentiero di discesa, se i diamantini fossero in alto, vorrebbe dire che dovremmo salire per allinearci al sentiero di discesa, al contrario se fossero in basso, vorrebbe dire che siamo troppo alti e dovremmo scendere più rapidamente.

Terminata la configurazione dell'aereo per l'atterraggio, attendiamo di arrivare a circa 500 piedi dal suolo, disattiviamo quindi il pilota automatico e la manetta automatica.

Ora dobbiamo gestire manualmente l'atterraggio. **Non c'è da avere paura**, se non facciamo movimenti bruschi con i comandi ci basterà appena richiamare la Cloche per sollevare il muso leggermente e toccare terra.

B. CHECKLIST PER L'ATTERRAGGIO

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1. Leva carrelli atterraggio: | Verifica DOWN (Giù) |
| 2. Autopilota e manetta automatica: | OFF raggiunta l'altezza di decisione |
| 3. Velocità di atterraggio: | Stabilizzare a 135 Kts |
| 4. Dopo il tocco al suolo: | Applicare inversione di spinta |
| 5. Invertitori di spinta: | A 60 Kts togliere |
| 6. Aerofreni: | Verificare estensione |
| 7. Freni: | Gestire a discrezione - disattivare freni automatici |

LIRR_TWR: **ALITALIA 741**, liberare la pista e uscire al primo raccordo a destra, contattare **ROMA controllo di TERRA** sui 121 decimali 90, arrivederci.

NOI: **ROMA TORRE**, Roger, liberiamo la pista al primo raccordo sulla destra, cambio su **ROMA controllo di TERRA**, 121 decimali 90, grazie e arrivederci, **ALITALIA 741**.

Regoliamo la frequenza della ROMA controllo di TERRA sulla COMM1 del nostro pannello radio, e usciamo liberando la pista il prima possibile.

Per meglio capire la CHECKLIST di atterraggio, vi rimando al video "**Guida atterraggio ILS**" nella pagina "Radio navigazione e GPS" su Easy FSX Italia

FINE