

PER DECOLLARE IL PIU' RAPIDAMENTE POSSIBILE

Mini-guida a cura di Giovanni Combattelli – giocomba@libero.it

Versione 1 (7 gennaio 2005)

INSTALLAZIONE.

E' assolutamente automatica a partire dai due eseguibili che si scaricano dal sito di Flight1 Software, l'eseguibile principale e il service pack 2.1

Risulteranno installate di default tre livree:

HOUSE COLORS

AIR CARAIBES

ATLANTIC SOUTHEAST AIRLINES

INSTALLAZIONE DI LIVREE AGGIUNTIVE (opzionale)

Operazione facilissima anche questa, grazie al **TEXT-O-MATIC** cui si accede dal menù START di Windows (sub voce Flight One Software) o direttamente dalla cartella di installazione

...\Programmi\Microsoft Games\Flight Simulator 9\Flight One Software\Text-o-Matic

Procedi così:

1 – Scarica la livrea aggiuntiva dal sito di Flight 1 Software o da altri siti (si tratta di un file zip contenente due sole bitmap)

2 – Trasferisci le due bitmap decomprese nella cartella

...\Programmi\Microsoft Games\Flight Simulator 9\Flight One Software\Text-o-Matic\Templates

3 – Lancia il programma Text-O-Matic

4 – Lancia il Wizard:

5 – Step 1, scegli il modello di base (con o senza mipmaps, con texture dxt3 o 32 bit, qui è questione di gusti e di potenza dell'hardware: io adotto senza mipmaps e dxt3). Clic su freccia sottostante.

6 – Step 2, spunta Selected Template e dalla finestra che si apre seleziona la prima delle due bitmap di cui sopra (punto 2). Clic su freccia sottostante AVANTI.

7 – Step 3, scrivi il nome della nuova livrea come vorrai leggerlo nel menù di selezione degli aerei di FS2004. Clic su freccia sottostante AVANTI.

8 – Step 4, scrivi di nuovo il nome della livrea che stai installando, anche lo stesso dello step precedente. Serve al programma per denominare la sub-cartella in cui verranno installate le textures del repaint, che verrà denominata Texture.XXX dove XXX è il nome che avrai digitato. Clic su freccia sottostante AVANTI.

9 – Step 5, scrivi le marche dell'aereo (p.e. I-ADLO nel caso di un ATR AirDolomiti). Clic su freccia sottostante AVANTI.

10 – Step 6, seleziona il callsign della compagnia di cui stai installando il repaint. Clic su freccia sottostante AVANTI.

11 – Clic su CREATE AIRCRAFT e il gioco è fatto.

Potrai selezionare la nuova livrea dal menù di selezione degli aerei di FS2004.

ATR 72-500 CONFIGURATION MANAGER

Dopo l'installazione si accede al Configuration Manager da **collegamento sul desktop**, oppure dal menù **START** di Windows (sub voce Flight One Software), oppure direttamente dalla **cartella di installazione**

..\Programmi\Microsoft Games\Flight Simulator 9\Aircraft\Flight 1 ATR-72-500.

Finestra di apertura PANEL AIRCRAFT STARTUP (dopo essersi sportati su altre finestre si riattiva facendo clic sul cerchio n. 1 da sinistra in alto)	La presente guida presuppone la scelta delle seguenti opzioni nella parte sinistra della finestra: Captain's Full Cockpit View Panel (prima opzione) Cold and Dark (All power OFF) (prima opzione) Le opzioni della parte destra riguardano la qualità delle textures e la risoluzione del virtual cockpit: standard o alta qualità . Dipende naturalmente dalla potenza dell'hardware di cui si dispone. Spunta l'opzione Check to display Photo Real ...
Finestra n. 2 WEIGHT AND BALANCE LOAD MANAGER (si attiva facendo clic sul cerchio n. 2 da sinistra in alto)	Facendo clic su SET RANDOM LOAD si ottiene un carico passeggeri casuale (in viola sono raffigurati i signori, in fucsia le signore, in verde i bambini, con pesi ovviamente differenti fra i tre tipi !!!). In basso si possono leggere i pesi relativi e la quantità di carburante massima caricabile. Il carico casuale si può modificare in vari modi facendo clic sui pulsanti + e – e sui posti liberi o occupati. Si può anche optare per un full load e per una cabina completamente vuota da riempire manualmente.
Finestra n. 3 FLIGHT INSTR. SETTINGS ... (si attiva facendo clic sul cerchio n. 3 da sinistra in alto)	Serve a impostare i ratei di refresh dei gauges usati nel pannello e il volume delle varie fonti sonore.
Finestra n. 4 AIRCRAFT MODEL SELECT. (si attiva facendo clic sul cerchio n. 4 da sinistra in alto)	Si può scegliere se visualizzare o no il virtual cockpit, la cabina passeggeri, la vista laterale dalla cabina passeggeri. Facendo clic sul cerchio Select Wing View Location si apre una finestra secondaria con la possibilità di scegliere il punto di vista delle viste laterali destra e sinistra dalla cabina passeggeri, ovvero il sedile da cui guardare fuori attraverso il finestrino. En passant, in queste viste laterali dai finestrini è simulata addirittura la tendina parasole controllabile col mouse !!!
	Clic su SAVE

Operazioni preliminari concluse.

E' tempo di passare all'azione:

- **lancia FS2004**,
- **carica la situazione di default** (operazione fondamentale per evitare errori irreversibili),
- seleziona l'ATR 72-500 dal menù di selezione degli aerei (sub voce **Flight 1 Software**) con la livrea desiderata, lo troverai completamente spento,
- vai sull'**apt. di decollo** (al gate ovviamente),
- **traccia il piano di volo** col flightplanner di default o con altro pianificatore che sia comunque in grado di esportare nel formato del planner di default (.pln), p.e. FSNav,
- **carica il piano di volo** dalla finestra del flightplanner di default,
- **imbarca carburante come richiesto.**

Ora osserva attentamente il **pannello principale**, completamente spento.

Vi sono **quattro zone cliccabili** che aprono - e chiudono - altrettanti pannelli secondari fondamentali per le procedure pre-volo (segnalate in rosso nell'immagine sotto, con relativa denominazione del pannello secondario collegato):



Vi sono poi altri tre pannelli secondari ugualmente rilevanti per le procedure pre-volo che vanno invece aperti e chiusi col **Panel Window Controller** (vedi sotto, evidenziato in rosso):



I tre pannelli secondari dipendenti da questo Controller si attivano e disattivano coi pulsanti **primo**, **secondo** e **quinto** da sinistra della fila superiore. Si tratta, nell'ordine, della **Center Console**, del **Flight Management System** (FMS o FMC o MCDU) e del **Pedestal**.

Ovviamente il Controller gestisce con gli altri pulsanti anche i primi quattro pannelli secondari di cui alla prima immagine, più altri tre non rilevanti ai fini di questa guida (una versione ingrandita dell'Engine Instruments, del CCAS e il First Officer's EFIS Panel, in tutto dieci sono dieci i pannelli secondari gestiti dal Controller).

Gli stessi pannelli secondari (ad esclusione degli ultimi tre non rilevanti) si attivano e disattivano ovviamente anche da tastiera, secondo le seguenti corrispondenze:

SHIFT + 2	Center Console
SHIFT + 3	FMS (o FMC o MCDU)
SHIFT + 4	Overhead
SHIFT + 5	Engine Instruments
SHIFT + 6	Pedestal
SHIFT + 7	Captain's EFIS Panel
SHIFT + 8	AFCS (Autopilot)

Vi sono poi **altre zone cliccabili** del pannello principale (sono le zone colorate dell'immagine sotto):



Zone contrassegnate con 1: il clic su queste zone permette di trasferirsi su viste-cockpit adiacenti, tutte dotate della stessa cliccabilità dei margini della bitmap (destro sinistro inferiore o superiore), ovvero partendo dalla zona n.1 di sinistra si potranno attivare in successione le stesse viste-cockpit laterali che si attivano digitando sui tasti del tastierino numerico (con spia NUM LOCK accesa) 7,4,1,2,3,6,9 in senso antiorario. Partendo dalle zone n.1 di destra invece si attiveranno dapprima due viste frontali alternative denominate **Center Panel** e **First Officer Panel**, e poi le viste laterali corrispondenti ai tasti del tastierino numerico 9,6,3,2,1,4,7 in senso orario. La vista-cockpit posteriore corrispondente a tn2, quella sulle porte chiuse del cockpit per intenderci, consente (cliccando proprio sulla porta di sinistra) di accedere alla **cabina passeggeri**. La cabina passeggeri è divisa in tre zone cliccabili: a destra e a sinistra si accede alle **viste dal finestrino** con tendina parasole regolabile col mouse, la zona centrale riporta al pannello principale.

Zona contrassegnata con 2: disattiva e riattiva il **Panel Window Controller**.

Zona contrassegnata con 3: attiva e disattiva una versione del pannello principale definita “**Landing View**”, ovvero con seggiolino rialzato per migliorare la visibilità in atterraggio. Il margine sinistro della “Landing View” dà accesso alle viste laterali di cui sopra. Il margine destro invece, dall’alto in basso, dà accesso all’overhead, al pannello dell’autopilota (AFCS), al Center Panel. Il margine alto infine dà accesso ad una “**Up View**” che elimina quasi del tutto il pannello sottostante e corrisponde in sostanza alla vista di uno che stia in piedi nel cockpit e guardi all’esterno in avanti. Tutti i margini della “Up View” sono cliccabili e riportano alla “Landing View”.

Zona contrassegnata con 4: attiva e disattiva una versione ingrandita del **CCAS** (Centralized crew alerting system, ovvero un sistema centralizzato di allerta dell’equipaggio consistente in spie che si attivano per ben precise evenienze).

“Smanetta” qualche minuto tra queste viste per acquisire un minimo di padronanza.

Passa quindi alle due tabelle seguenti che ti guideranno passo-passo dall’accensione motori al decollo e alla salita verso l’altitudine di crociera.

Note alle tabelle che seguono (leggi attentamente)

1 - Tutte le istruzioni delle seguenti tabelle provengono naturalmente dal corposissimo manuale di Flight1, ma non vanno assolutamente intese come checklist complete delle operazioni pre-decollo e post-decollo dal momento che molte istruzioni – soprattutto i controlli, “check...” - sono state eliminate per la necessità di ... decollare appunto il più rapidamente possibile ☺

*2 - La procedura pre-decollo qui illustrata NON prevede l’uso di una fonte esterna di energia a terra ovvero la Ground Power Unit, GPU. Verrà acceso prima il motore destro – n.2 - in **Hotel Mode**, cioè con elica bloccata, poi il sinistro – n.1. L’elica di destra sarà sbloccata immediatamente prima dell’accensione del motore di sinistra.*

*3 – La dicitura “(**destro**)” nelle tabelle indica che l’operazione va eseguita con tasto destro del mouse. La dicitura “(**destro sinistro**)” indica invece che il selettore è controllabile con tasto destro o tasto sinistro del mouse, con effetti diversi ovviamente. Ove nulla è indicato, s’intende che l’operazione va eseguita col tasto sinistro del mouse.*

*4 – Evidenziata in grigio nella prima tabella l’impostazione del **Flight Management System** che richiede una mini-guida a parte (vedi sotto). Il FMS non dipende necessariamente da un piano di volo precedentemente tracciato e salvato o esportato in formato .pln, ma disporre preventivamente di questo file .pln velocizza molto l’impostazione del FMS. Perciò sopra, tra le prime operazioni, è stato richiesto proprio di tracciare il piano di volo in formato .pln e caricarlo nella finestra del flightplanner di default.*

*5 – Per pannelli estremamente complessi (come l’overhead p.e.) il pulsante o selettore interessato viene inquadrato in un **settore** che dovrebbe facilitarne l’individuazione. P.e. la prima operazione riguarda il pulsante BAT che si trova nell’overhead nel settore contrassegnato con la scritta ben visibile MAIN ELEC PWR. L’operazione da eseguire è quella di portare il pulsante nella posizione ON mediante tasto destro del mouse.*

TABELLA DELLE OPERAZIONI PRE-DECOLLO

<i>Pannello</i>	<i>Pulsante o selettore interessato</i>	<i>Operazione da eseguire</i>
Overhead SHIFT+4	Settore MAIN ELEC PWR - Pulsante BAT	in posizione ON (destro)
Overhead	Settore di sinistra - Pulsante ENG 2 PUMP	da OFF (bianco) a RUN (verde)
Pedestal SHIFT+6	Pulsante HYD AUX PUMP	PRESS (clic)
Overhead SHIFT+4	Pulsante PROP BRAKE , dopo che sia comparsa la scritta verde READY	in posizione ON
Center Console SHIFT+2	Selettore attivazione Radio COM 1 (sinistra) per comunicazioni con enti ATC	in posizione ON (destro)
Overhead SHIFT+4	Settore EXT LT (in basso) – Pulsante BEACON	in posizione BEACON
Overhead	Selettore ENG START	in posizione START A & B
Pedestal SHIFT+6	CONDITION LEVERS n. 2	in posizione FTR
Overhead SHIFT+4	Pulsante START 2	PRESS (clic) - Dopo qualche secondo il motore di destra si accende ma l'elica è bloccata dal PROP BRAKE. Verificare in vista esterna SHIFT+S, per tornare al pannello tasto S
Overhead	Selettore ENG START	in posizione OFF (destro)
Engine instruments SHIFT+5	Contatori del Carburante usato (Fuel used), pulsanti bianchi al di sotto dell'ultima coppia dall'alto della serie verticale di strumenti circolari (FF fuel flow)	Reset
Overhead - SHIFT+4	<u>In caso di volo notturno</u> - Settore in basso a sinistra FLTCOMP LT – Pulsante DOVE (luce cockpit)	in posizione DIM o BRT (destro)
Center Console SHIFT+2	<u>In caso di volo notturno</u> - Settore LT in basso, i tre selettori grigi contrassegnati INST , THRT e OVRHD , settore LT nella parte destra, selettore CTR CNSL .	in posizione BRT - per migliorare la leggibilità della strumentazione
Overhead - SHIFT+4	Settore di sinistra - Pulsante ENG 1 PUMP	da OFF (bianco) a RUN (verde)
Overhead	Settore EXT LT (in basso) – Pulsante NAV	in posizione NAV
Overhead	Settore EXT LT (in basso) – Pulsante LOGO	in posizione LOGO
Overhead	In basso al centro - Pulsante EMER EXIT LT	in posizione EMER EXIT LT
Overhead	Settore PROBES HTG /WINDSHIELD HTG	spegni (clic su) ogni luce bianca
Center Console SHIFT+2	Selettore attivazione Radio COM 2 (destra), ADF 1 e 2 , ATC	in posizione ON (destro)
AFCS SHIFT+8	Selettore attivazione Radio NAV 1 e 2	in posizione ON (destro)
Center Console SHIFT+2	Selettore attivazione TCAS	in posizione AUTO (destro)
CPT EFIS Panel SHIFT+7	Selettore RADAR (non funzionante)	in posizione STBY (destro)
CPT EFIS Panel	Selettori ADI DIM e HSI DIM (luminosità EADI e EHSD) – Attenzione al primo dei due selettori da sinistra (ADI): solo la metà di sinistra controlla la luminosità, la metà destra controlla la DH.	a discrezione – destro aumenta, sinistro diminuisce
CPT EFIS Panel	Selettori BRG	come richiesto (destro sinistro)
PRINCIPALE	Selettore PWR MGT	in posizione TO (destro sinistro)
FMS SHIFT+3	Flight Management System o FMC o MCDU (trattato a parte)	Come richiesto
Overhead SHIFT+4	Settore SIGNS – pulsante NO SMKG	in posizione NO SMKG
Overhead	Settore SIGNS – pulsante SEAT BELTS	in posizione SEAT BELTS
PRINCIPALE	Imposta il valore del QNH sull'altimetro (comunicato da ente ATC).	Clic su tasto B (impostazione automatica di default FS2004).
PRINCIPALE	Speed Bugs parte sinistra dell'anemometro, dal basso in alto: verde V1 rosso Min. Icing speed (valore più alto) bianco Final takeoff speed (a metà tra verde e rosso) giallo V2	Come richiesto – destro aumenta, sinistro diminuisce. <i>NOTA: nell'ATR la V1 coincide con la VR. La V2 supera di 3-6 nodi la V1. Le tabelle di V1/V2 in base a pesi e altre condizioni si trovano alle pp. 327-338 del manuale di Flight1.</i>

PRINCIPALE	Speed bug (parte destra dell'anemometro, in basso, selettore con piccolo triangolo arancio)	V2 + 5
Engine instruments SHIFT+5 Center Console SHIFT+2	TRIM – I valori di trim si leggono sotto l'indicatore dei flaps nel pannello degli engine instruments (SHIFT+5). Si settano invece con i pulsanti del settore TRIM della Center Console (SHIFT+2)	Come richiesto per decollo
Center Console SHIFT+2	Impostazione radio frequenze COM ADF	Come richiesto
AFCS SHIFT+8	Impostazione radio frequenze NAV	Come richiesto
Pedestal SHIFT+6	Leva Parking Brake	in posizione PARKING
	RICHIESTA AUTORIZZAZIONE ACCENSIONE MOTORI	
	Chiusura Porte (se sono aperte. Verificare in vista esterna SHIFT+S. Per tornare al pannello tasto S)	SHIFT + E
Pedestal	Pulsante HYD AUX PUMP	PRESS (clic)
Overhead SHIFT+4	Pulsante PROP BRAKE	in posizione OFF - verificare in vista esterna SHIFT+S che l'elica di destra sia in movimento. Per tornare al pannello tasto S
Overhead	CONDITION LEVERS n.2	in posizione AUTO
Pedestal SHIFT+6	Leva FLAPS	in posizione 15°
	RICHIESTA AUTORIZZAZIONE TAXIING	
Pedestal	Leva Parking Brake	in posizione BRK OFF
Overhead SHIFT+4	Selettore ENG START	in posizione START A & B
Pedestal SHIFT+6	CONDITION LEVERS n. 1	in posizione FTR
Overhead SHIFT+4	Pulsante START 1	PRESS (clic) – dopo qualche secondo il motore di sinistra si avvia. Verificare in vista esterna SHIFT+S, per tornare al pannello tasto S
Pedestal SHIFT+6	CONDITION LEVERS n. 1	in posizione AUTO
Overhead SHIFT+4	Settore AIR BLEED (in basso a destra)	spegni (clic su) ogni luce bianca
Center Console SHIFT+2	Pulsante COCKPIT DOOR - chiude porte cockpit	in posizione CLOSE
AFCS SHIFT+8	Selettore ALT (parte destra dell'AFCS)	Imposta l'altitudine richiesta (destro sinistro)
AFCS	Pulsante IAS	PRESS (clic)
AFCS	Selettore nero verticale NOSE DN NOSE UP	clic su NOSE DN (in alto) fino al valore di V2+5
AFCS	Pulsante HDG	PRESS (clic)
AFCS	Pulsante BANK	PRESS (clic)
AFCS	Selettore HDG (parte sinistra dell'AFCS)	Imposta l'orientamento della pista di decollo (destro sinistro)
Pedestal SHIFT+6	TO CONFIG TEST in basso a destra	PRESS (clic) - Nessun allarme sonoro dovrebbe essere rilevato
Pedestal	Pulsante del GUST LOCK , consente di sbloccare le Power Levers (manette della potenza motori). Si trova al di sopra delle Condition Levers, sul margine superiore della finestra del pedestal.	Clic sul pulsante - la manetta giallo-nera si porta in alto sbloccando così il binario delle power levers
	ESEGUI TAXIING previa autorizzazione	
	RICHIESTA AUTORIZZAZIONE ALLINEAMENTO E DECOLLO	
Overhead SHIFT+4	Settore EXT LT (in basso) – Pulsante STROBE	in posizione STROBE
Overhead	Settore EXT LT (in basso) – Pulsante TAXI & T.O	in posizione TAXI & T.O
PRINCIPALE	CCAS (a sinistra del PWR MGT) Clic per ingrandire	Clic su pulsante TO (si attiva INHI in blu)
Center Console SHIFT+2	Settore ATC (al centro) – imposta il Trasponder	Come richiesto
PRINCIPALE	TCAS (sotto l'altimetro) pulsante RNG	Clic per range di 6 nm
CPT EFIS Panel SHIFT+7	Selettore RADAR (non funzionante)	come richiesto (destro sinistro)
PRINCIPALE	Pulsante Flight Director (sopra la targa delle marche)	in posizione FD BARS
	ESEGUI ALLINEAMENTO E DECOLLO previa autorizzazione	

TABELLA DELLE OPERAZIONI POST-DECOLLO

Pannello	Strumenti interessati e operazioni da eseguire
Engine instruments SHIFT+5	Dopo l'annuncio del POSITIVE CLIMB (rateo positivo) porta la leva LDG GEAR (sotto le tre spie verdi) in posizione UP, cioè tira su il carrello.
AFCS SHIFT+8	Clic sul pulsante YD dell'autopilota
PRINCIPALE	Mantieni scrupolosamente l'allineamento con le barre del flight director sull'ADI (o PFD)
AFCS SHIFT+8	Passando i 1500 piedi dal suolo puoi già attivare l'autopilota facendo clic sul pulsante AP : l'aereo inizierà a salire verso l'ALT impostata in modalità IAS HOLD mantenendosi sulla prua corrispondente all'orientamento della pista di decollo (navigazione in modalità HDG SEL LO). Ovviamente la prima IAS corrispondente a V2+5 andrà elevata gradualmente (selettore NOSE DN NOSE UP, clic su NOSE DN) fino a 170 nodi con conseguente automatico abbassamento del muso e decremento del rateo di salita.
CPT EFIS Panel SHIFT+7	clic sul pulsante RNV in alto a destra (Ha lo stesso effetto del clic sul commutatore NAV/GPS dei pannelli di default)
AFCS SHIFT+8	clic sul pulsante NAV . L'aereo passerà alla navigazione in modalità LNAV seguendo in automatico la rotta impostata sul FMS. <u>Se invece durante la SID vuoi continuare a navigare in modalità HDG SEL LO o del tutto manualmente, differisci questa operazione e la precedente a quando vorrai iniziare a navigare in automatico in modalità LNAV.</u>
PRINCIPALE	Selettore PWR MGT in posizione CLB (clic destro). Avvertirai nettamente l'effetto sonoro della variazione automatica del passo dell'elica, riscontrabile anche sul pannello Engine Instruments SHIFT+5 (la seconda coppia dall'alto della serie verticale di strumenti circolari). La variazione è automatica perché le Condition Levers del pedestal SHIFT+6 sono in posizione AUTO.
Overhead SHIFT+4	Settore EXT LT (in basso) – Pulsante TAXI & T.O in posizione OFF
Pedestal SHIFT+6	Raggiungendo la VmLBO (?), pulisci l'ala portando la leva dei FLAPS in posizione 0°
Engine instruments SHIFT+5	Regola la manetta in modo che gli indicatori del TORQUE (la prima coppia dall'alto della serie verticale di strumenti circolari che compaiono sul pannello Engine Instruments) corrispondano col triangolino giallo. La posizione del triangolino giallo dipende dal selettore PWR MGT del pannello principale.
PRINCIPALE	Oltrepassando l'altitudine di transizione, setta l' altimetro sul valore standard 29.92 = 1013 agendo sul selettore in basso a sinistra.

IMPOSTAZIONE DI UNA ROTTA NEL FLIGHT MANAGEMENT SYSTEM (SHIFT+3)



I pulsanti del FMS sono contrassegnati da scritte molto chiare.

Nella procedura descritta di seguito si farà riferimento

- ai pulsanti contrassegnati con le scritte **MENU**, **CLR**, **PREV**, **NEXT**, **EXEC**, **LEGS** e **DEP ARR**.
- ai **tasti numerici** e al **punto**.
- ai pulsanti evidenziati in rosso nell'immagine sopra.

Questi ultimi pulsanti vengono definiti LSK e si distinguono in LSK di sinistra (quelli a sinistra del monitor del FMS) e di destra (quelli a destra).

I sei pulsanti LSK di sinistra vengono denominati dall'alto verso il basso

LSK1L

LSK2L

LSK3L

LSK4L

LSK5L

LSK6L

I sei pulsanti LSK di destra vengono denominati dall'alto verso il basso

LSK1R

LSK2R

LSK3R

LSK4R

LSK5R

LSK6R

Segue la tabella delle istruzioni per l'impostazione nel FMS di una rotta pre-tracciata e pre-caricata nel flightplanner di default.

Fai clic sul pulsante del FMS denominato ...	cui corrisponde nel monitor del FMS la scritta ... (commento tra parentesi)
MENU	
LSK1L	IMPORT FLIGHT PLAN (questa scritta non compare se non è stato precedentemente caricato un piano di volo nella finestra del flightplanner di default)
LSK6R	ACTIVATE
EXEC	(Il pulsante EXEC spegne la luce verde che si accende di tanto in tanto. Indica che l'impostazione è stata recepita dal FMS)
LSK6R	PERF INIT
CLR	
LSK3L	ZFW
LSK1L	GR WT
1. 5 (tasti numerici e punto FMS)	(Valori digitabili da 0.1 a 2.0)
LSK4L	RESERVERS
15000 (tasti numerici FMS)	(Oppure altra altitudine in piedi. E' L'altitudine di crociera. E' una semplice informazione, non influenza l'autopilota sul quale si può impostare anche un altro valore, che sarà quello effettivamente tenuto dall'aereo)
LSK1R	CRZ ALT
EXEC	
DEP ARR	
LSK1L	DEP
LSK-R	(Seleziona la pista di decollo facendo clic su LSK corrispondente a destra, una scritta <SEL> comparirà accanto alla pista selezionata e vengono visualizzate sulla sinistra le sole SID disponibili per quella pista. Un nuovo clic sul medesimo SLK disattiva la scritta <SEL> e sulla sinistra ricompaiono tutte le SID abilitate per l'aeroporto. Nota che col pulsante NEXT vai alle pagine successive contenenti altre SID, con PREV torni indietro)
LSK-R	(Seleziona <u>eventualmente</u> anche la transizione , tra quelle possibili per la pista selezionata, facendo clic su LSK corrispondente a destra. Questa doppia selezione ridurrà drasticamente il numero delle SID disponibili sulla sinistra)
LSK-L	(Seleziona una SID facendo clic sul LSK corrispondente a sinistra. La scritta <SEL> si comporta grosso modo come sopra)
DEP ARR	
LSK2R	ARR (Attenzione, devi selezionare LSK2R e non LSK1R).
LSK-R	(Seleziona la pista di atterraggio facendo clic su LSK corrispondente a destra. La solita scritta <SEL> comparirà accanto alla pista selezionata e vengono visualizzate sulla sinistra le sole STAR disponibili per quella pista. Un nuovo clic sul medesimo SLK disattiva la scritta <SEL> e sulla sinistra ricompaiono tutte le STAR abilitate per l'aeroporto. Nota che col pulsante NEXT vai alle pagine successive contenenti altre STAR, con PREV torni indietro)
LSK-R	(Seleziona <u>eventualmente</u> anche la transizione , tra quelle possibili per la pista selezionata, facendo clic su LSK corrispondente a destra. Questa doppia selezione ridurrà drasticamente il numero delle STAR disponibili sulla sinistra)
LSK-L	(Seleziona una STAR facendo clic sul LSK corrispondente a sinistra. La scritta <SEL> si comporta grosso modo come sopra)

EXEC	
LEGS	(Potrai leggere nel monitor del FMS i vari punti del piano di volo. Il primo è colorato in fucsia, vuol dire che è attivo, è il primo punto della SID pronto a essere raggiunto dall'aereo con navigazione automatica in modalità LNAV. Naturalmente non è obbligatorio navigare in modalità LNAV fin dalla SID, sicché si potrebbe anche fare a meno di inserire la SID nel FMS. Puoi scorrere le pagine contenenti i vari punti del piano di volo coi pulsanti NEXT e PREV. Se scorrendo le pagine incontri una ROUTE DISCONTINUITY <u>devi eliminarla</u> procedendo così: 1- clic su LSK corrispondente al punto immediatamente SUCCESSIVO alla riga di ROUTE DISCONTINUITY 2 - clic su LSK corrispondente al punto immediatamente PRECEDENTE alla riga di ROUTE DISCONTINUITY La riga di ROUTE DISCONTINUITY non è mai in corrispondenza di un LSK, sicché è facile individuare gli LSK immediatamente al di sotto e al di sopra di tale riga. <u>A questo punto il piano di volo è pronto per essere gestito dall'Autopilota in automatico in modalità LNAV. Leggi nella tabella delle operazioni post-decollo come procedere per attivare tale modalità)</u>

FINE