TUTORIAL PRIMO VOLO

GUIDA SUL VOLO DI ATTIVAZIONE OEACTIVE DI COMPAGNIA

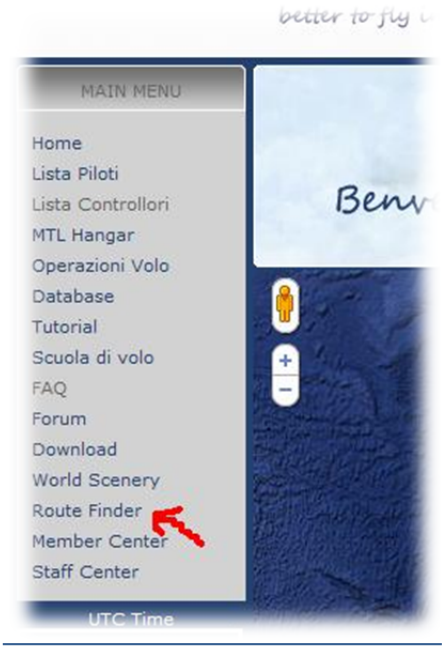
In questo tutorial seguiremo tutte le fasi di preparazione e realizzazione del volo di attivazione per la compagnia (volo con codice OEACTIVE) tra gli aeroporti di Torino Caselle (LIMF) e Genova Sestri (LIMJ).

Caro pilota, una volta completata la registrazione alla compagnia è arrivato il momento di effettuare il tuo primo volo, denominato volo di attivazione con codice OEACTIVE.

- ✓ Questo volo può essere di tipo VFR o IFR e deve avere come destinazione obbligatoria la nostra base operativa **LIMJ** (con durata minima del volo di 25 minuti); l'aeroporto di partenza può essere uno qualsiasi a libera scelta del pilota.

<u>In questo tutorial pianificheremo il volo di attivazione come IFR tra gli aeroporti di LIMF Torino Caselle e LIMJ Genova Sestri.</u>

- ❖ Pianificheremo il nostro volo utilizzando un famoso e gratuito tool di nome "Route Finder", raggiungibile attraverso il link presente nel menù principale del sito di Aeroservice:



RouteFinder
Route generator for PC flight simulation use

Departure .... : LIMF (example: LIRF) / Country Code: (optional)

Destination .. : LIMJ (example: EGLL) / Country Code: (optional)

Enroute altitude: between FL150 and FL150 Level: Low Database: Cycle 1102

☐ Use SIDs ☐ Use STARs ☐ Ease transitions ☑ RNAV equipped ☐ TACAN routes NATs: Disabled

Find route | Reset

Full version of RouteFinder is at: http://rfinder.asalink.net/

Compiliamo i campi Departure e Destination inserendo i codici Icao degli Aeroporti coinvolti per il nostro volo di attivazione; visto poi che il nostro volo è molto breve, utilizzeremo le aerovie inferiori (che arrivano sino a max FL195) selezionando FL150 come "Enroute Altitude"

I LIVELLI di volo per il traffico IFR in Italia seguono la seguente regola:

- con rotte da 000° a 179° (ovvero con destinazioni verso SUD) devono occupare tutti i livelli dispari fino a FL410, dove lo spazio RVSM termina.

- con rotte da 180° a 359° (ovvero con destinazioni verso NORD) devono occupare i livelli pari fino a FL400, dove lo spazio RVSM termina.

- Abituiamoci a NON spuntare le opzioni "Use SIDs" e "Use STARs" (e meglio non pianificare anche le SID e STAR con Route Finder perché conviene gestire autonomamente la scelta della SID (procedura di partenza strumentale) e della STAR (procedura di arrivo strumentale) da poter utilizzare, oppure utilizzeremo quelle che saranno assegnate dal controllore (se presente al momento del volo) quando ci consegnerà la Clearance.

- premendo **FIND ROUTE** visualizzeremo il nostro piano di volo.

RouteFinder
Route generator for PC flight simulation use - ***NOT FOR REAL WORLD NAVIGATION***
(C)2005-2007 ASA srl - Italy

Computed route from **TORINO/CASELLE** (LIMF, LI) to **GENOVA/SESTRI** (LIMJ, LI): 4 fixes, 71.7 nautical miles

Cruise altitude between FL150 and FL150
LIMF (0.0nm) -DCT-> **TOP** (18.9nm) -M730-> **TESTO** (58.4nm) -DCT->
LIMJ (71.7nm)

Details:

ID	FREQ	TRK	DIST	Coords	Name/Remarks
LIMF		0	0	N45°12'09.00" E007°38'58.00"	TORINO/CASELLE
TOP	114.5	153	19	N44°55'31.50" E007°51'42.00"	TORINO
TESTO		121	40	N44°35'50.00" E008°39'56.00"	TESTO
LIMJ		147	13	N44°24'48.01" E008°50'14.94"	GENOVA/SESTRI

Tracks are magnetic, distances are in nautical miles.

LIMF DCT TOP M730 TESTO DCT LIMJ

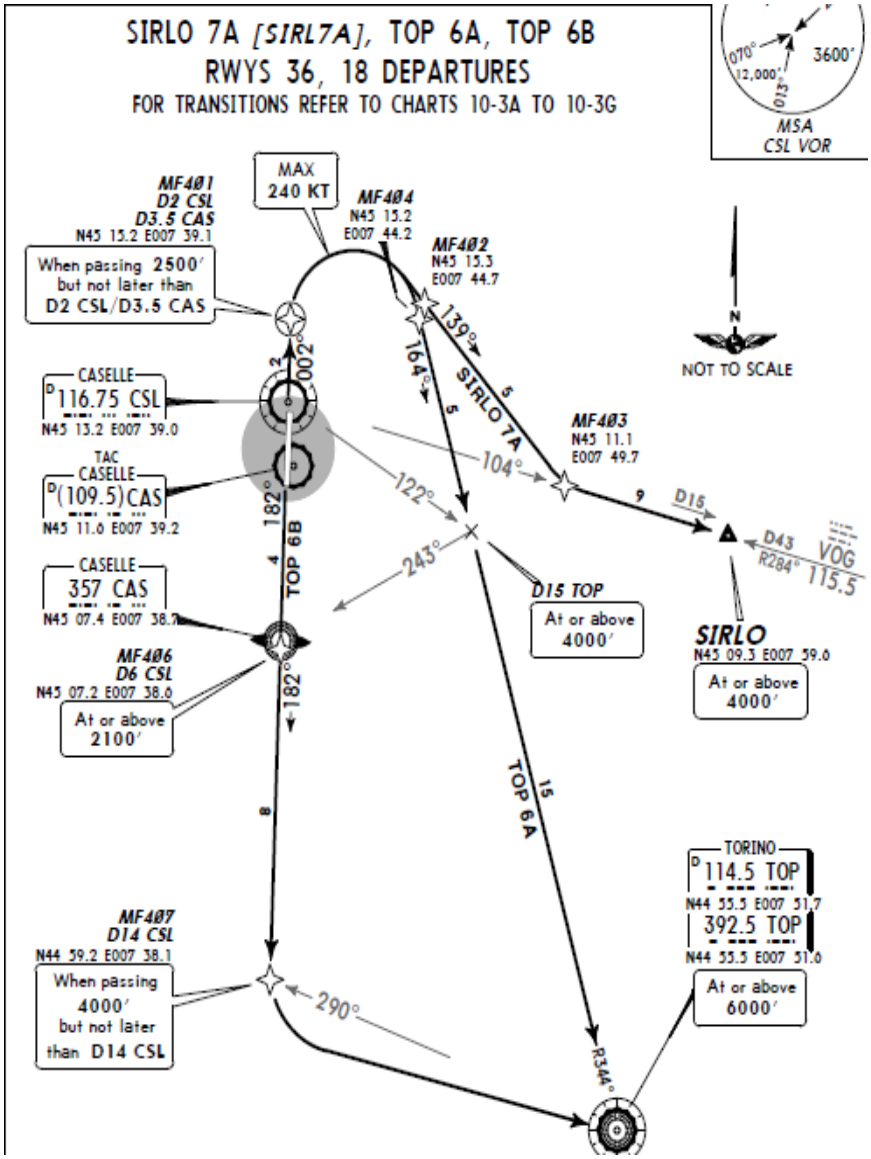
[Back]

Pianifichiamo e prepariamo la rotta definitiva

- ✓ Premesso che si decolla possibilmente sempre controvento, la pista in uso viene scelta in base alla direzione del vento e nel nostro caso utilizzeremo la pista 36 di Torino Caselle.

Vediamo ora quale **SID** dovremo utilizzare per il nostro volo di attivazione
Ricordiamoci la rotta fornita da Route Finder >>> **LIMF DCT TOP M730 TESTO DCT LIMJ**

Il Primo Punto della nostra rotta coincide con la SID TOP6A in uscita da Torino
infatti **LIMF DCT TOP M730 ……**
(lo conferma la carta)

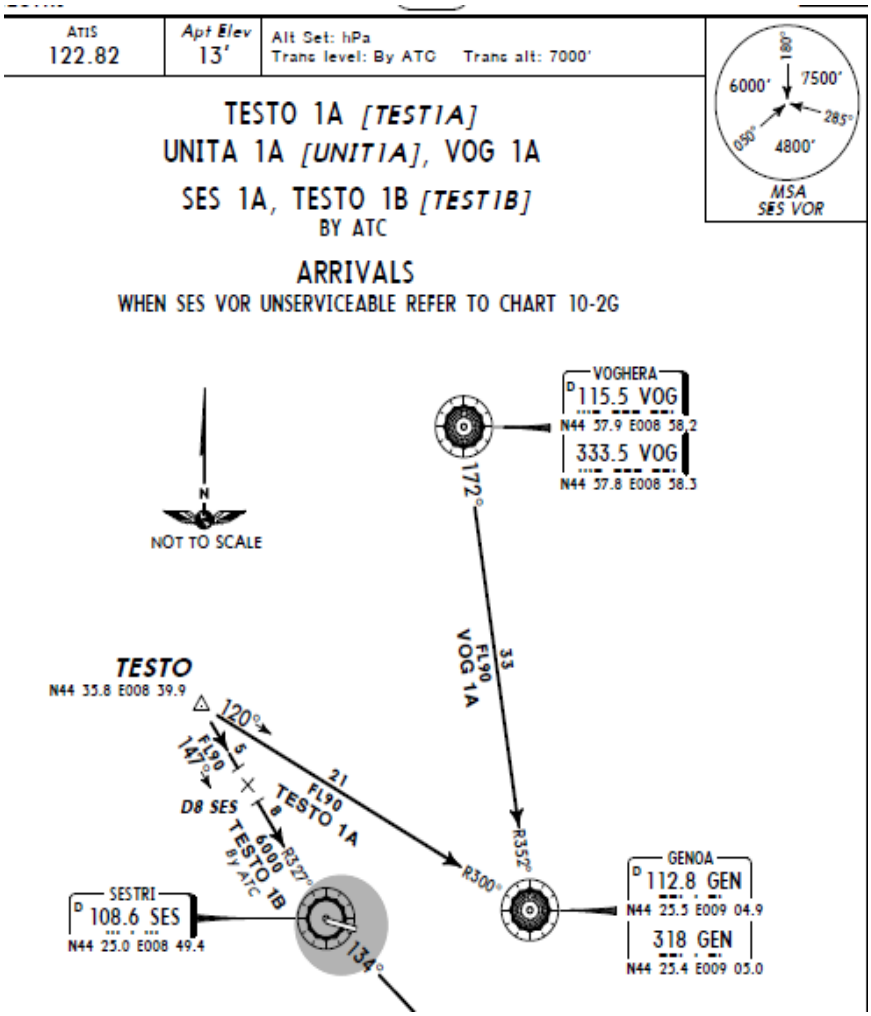


La procedura prevede una virata di 164° dopo il decollo che ci porterà dritto al VOR TOP per poi continuare il nostro piano di volo, che in base alla SID che abbiamo scelto, diventerà **LIMF TOP6A M730 TESTO DCT LIMJ**

Pianifichiamo la **STAR** da utilizzare per scendere su Genova

L’ultimo punto della nostra rotta coincide con le STAR TESTO1A e 1B (infatti **LIMF TOP6A M730 TESTO DCT LIMJ),** dove la procedura standard è la TESTO1A mentre la TESTO 1B viene assegnata solo dai controllori)

Vediamo infatti la carta STAR



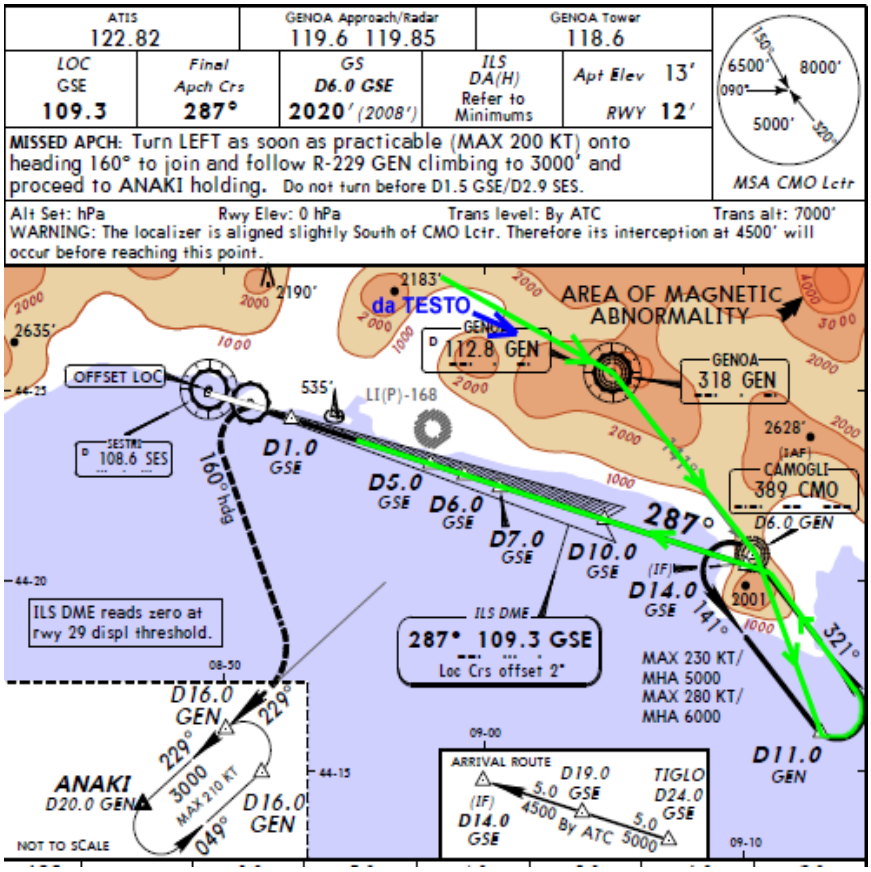
Per questo motivo scegliamo di seguire la TESTO1A che ci porterà al VOR di Genova (GEN) da dove inizieremo la procedura finale di avvicinamento

La nostra **rotta definitiva** quindi diventerà:

LIMF TOP6A M730 TESTO1A LIMJ

- ✓ Quando saremo pronti per la discesa e l’avvicinamento su LIMJ (nel caso non ci fosse copertura ATC) verificheremo il Metar (le condizioni meteo) su Genova ed in particolare il vento; supponendo per esempio che il vento provenga da 285°, la pista in uso sarà senz’altro la 29.
  Controlliamo quindi le cartine di avvicinamento e scegliamo la procedura per l’avvicinamento e l’atterraggio su LIMJ.

Vediamo quindi la procedura **ILS 29** con ultimo punto della STAR il VOR di GEN (vedi carta)

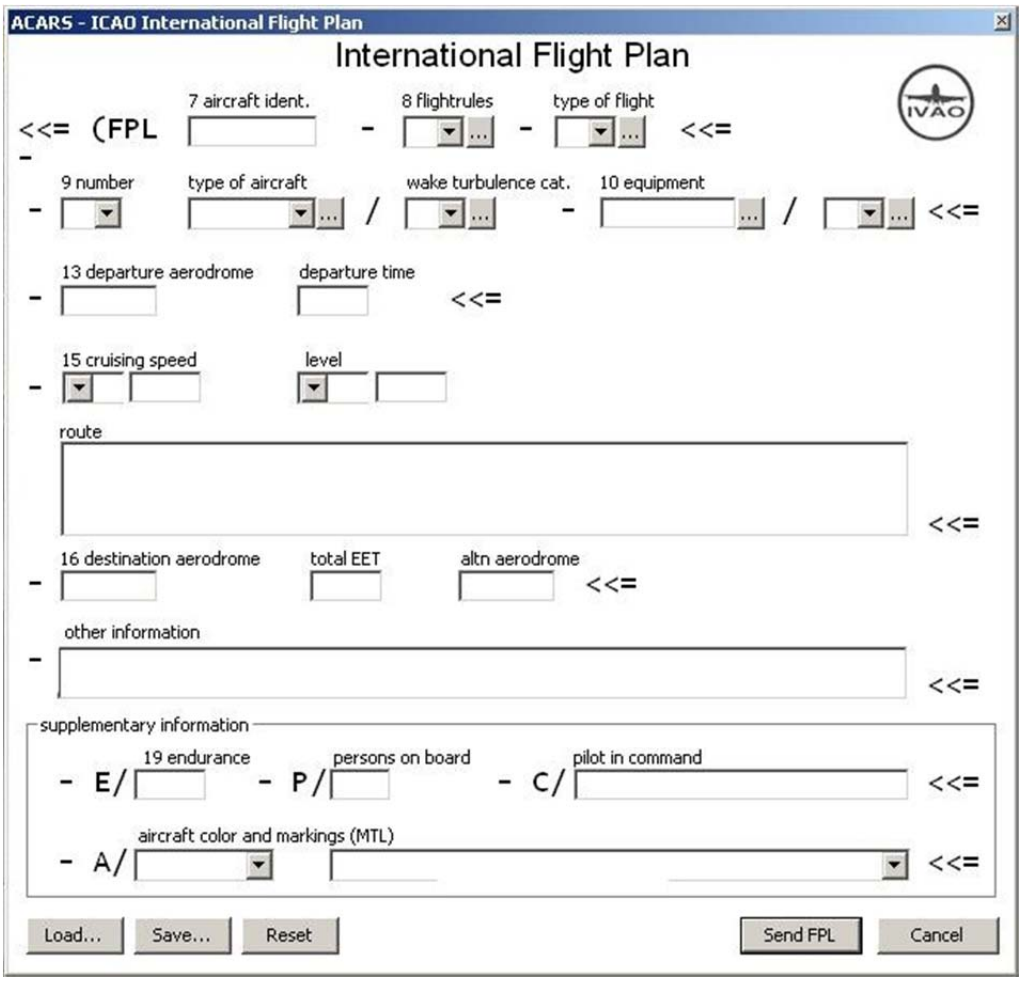


Abbiamo terminato la pianificazione, ricordiamo il nostro piano di volo

LIMF TOP6A M730 TESTO1A LIMJ

La compilazione del piano di volo è molto semplice; facendo riferimento ai dati sopra elencati, andiamo ad inserire correttamente tutte le informazioni sul piano di volo di Ivap.

Facciamo una premessa sui vari campi di compilazione della finestra “**International Flight Plan**”



La finestra del piano di volo di Ivap, denominata “International Flight Plan” è costituita da questi elementi:

<u>Campo 7 : Aircraft Identification</u> (massimo 7 caratteri)

E' l'identificativo dell'aeromobile, in pratica il codice con il quale il vostro volo viene identificato e visualizzato sugli schermi radar. Nel caso di IVAP, viene precompilato assumendo quello presente nella finestra di connessione, ma può essere cambiato.
I callsigns validi per un piano di volo ICAO sono:

- Le marche di registrazione dell'aeromobile, senza spaziature (es. ILUPP, N3476G);
- L'identificazione ICAO (3 lettere) della compagnia aerea (es. AZA1736, EZY387);
- l'identificativo determinato dalle autorità militari (es. RRR112).

<u>Campo 8 : Flight Rules</u> (1 carattere)

Determina il tipo di piano di volo che si intende compilare:

- I: IFR
- V: VFR
- Y: IFR inizialmente
- Z: VFR inizialmente

Nel caso di piano di volo Y e Z, si dovrà specificare nella rotta, il punto dove si intende cambiare regola di Volo.

Type of Flight (1 carattere)

Determina la tipologia del volo:

- S: Schedulato
- N: Non Schedulato
- G: Aviazione Generale
- M: Militare
- X: Nessuno dei precedenti

Campo 9 : Number (1 o 2 caratteri)

Indica il numero di aeromobili associati al piano di volo.
Nel caso di volo in formazione, inserire il numero degli aerei che ne fanno parte.

Type of Aircraft (da 2 a 4 caratteri)

Inserire l'identificativo ICAO del tipo di aeromobile utilizzato
Nel caso Nel caso non esista l'identificativo, inserire ZZZZ, e specificare il numero ed il tipo di aeromobile nel campo 18 (Other Informations) preceduto da TYP/ (Es: TYP/ 1 E180).

© Aeroservice VA, All Rights Reserved. Pag. 8

Wake Turbolence Category (1 carattere)

Inserire la categoria ICAO della turbolenza di scia per l'aeromobile utilizzato:

- H: Heavy (MOTW di 136.000 kg (300.000 lb) o maggiore);
- M: Medium (MOTW compresa tra 7.000 Kg (15.500 lb) e 136.000 kg (300.000 lb);
- L: Light (MOTW di 7.000 kg (15.500 lb) o inferiore).

Campo 10: Equipment
Radio Communication , Navigation and Approach Aid equipment.

Inserire il tipo di equipaggiamento di comunicazione e di navigazione presente sull'aeromobile.
Prima del segno di separazione / inserire una delle seguenti lettere:

- S: Equipaggiamento Standard COM/NAV necessario per la rotta compilata presente e funzionante;
- N: Equipaggiamento Standard COM/NAV necessario per la rotta compilata non presente o non funzionante;

Di seguito a questa lettera, indicare altro equipaggiamento presente e funzionante:

- A - LORAN A
- C - LORAN C
- D - DME
- E - DECCA
- F - ADF
- H - HF RTF
- I - Inertial Navigation
- L - ILS

- M – Omega

- O - VOR
- P - Doppler
- R - RNAV route equipment
- T - TACAN
- U - UHF RTF
- V - VHF RTF
- W - RVSM
- Z - Other equipment; in questo caso, nel campo 18 (Other Informations), inserire il tipo di equipaggiamento, preceduto da COM/ o NAV/

Dopo il segno di separazione inserire la modalità in cui il transponder è in grado di funzionare:

- N - Non presente o non funzionante
- A - Transponder Mode A
- C - Transponder Mode A+C
- S - Transponder Mode S

Campo 13: Departing Aerodrome and Time (8 caratteri)

Inserire l'identificativo ICAO dell'aeroporto e l'ora UTC di partenza.
Nel caso non esista l'identificativo, inserire ZZZZ, e specificare il nome dell'aerodromo e l'Off Block Time nel campo 18 (Other Informations) preceduto da DEP/ (Es: DEP/ Porretta 1040).

Campo 15: Cruising Speed (massimo 5 caratteri)

Inserire la velocità (TRUE AIRSPEED) con la quale si effettuerà la prima parte o la totalità del volo, espressa in:

- K - Km/h (Es. K0350)
- N - Nodi (Es. N0470)
- M - Mach, se così richiesto dalle autorità ATC (es. rotte oceaniche, M082)

Level (massimo 5 caratteri)

Inserire il livello con il quale si effettuerà la prima parte o la totalità del volo, espressa in:

- F - Flight Level (Es. F350)
- A - Altitudine in centinaia di piedi (Es. A045)
- S - Livello di volo metrico, quando richiesto dall'ATC, in decine di metri (es. S1080)
- M - Altitudine metrica, quando richiesto dall'ATC, in decine di metri (es. M0120)

Route

Inserire la rotta ATS che si intende percorrere.
Nel caso siano pianificati cambi di livello o di velocità durante la rotta, devono essere notificati nel punto della rotta in cui avverranno (es: GIGLIO UM729 IDONA)

Campo 16: Destination Aerodrome and EET (8 caratteri)

Inserire l'identificativo ICAO dell'aeroporto di destinazione e la durata prevista del volo.
Nel caso non esista l'identificativo, inserire ZZZZ, e specificare il nome dell'aerodromo e l'EET nel campo 18 (Other Informations) preceduto da DEST/ (Es: DEST/ Porretta 0110).

Alternate Aerodrome

Inserire l'identificativo ICAO dell'aeroporto alternato.
Nel caso non esista l'identificativo, inserire ZZZZ, e specificare il nome dell'aerodromo nel campo 18 (Other Informations) preceduto da ALTN/ (Es: ALTN/ Porretta).

Campo 18: Other Informations

In questo campo vanno inserite tutte le ulteriori informazioni necessarie a rendere completo il piano di volo.
Alcune delle informazioni codificate:

- ALTN/ - Aeroporto alternato se inserito ZZZZ nel campo 16;
- AWR/Rn - Piano di volo alternativo sulla base delle AOWIR (Aircraft Operator What-If Re-route Function), dove n è il numero della AOWIR in vigore;
- CODE/ - Codice identificativo composto da 6 caratteri alfanumerici (da inserire se richiesto dall'ente ATS);
- COM/ - Equipaggiamento per radio tele comunicazioni, se inserito Z nel campo 10;
- DAT/ - informazioni sul datalink: S per satellite, H HF, V VHF, e/o M per SSR Mode S;
- DEP/ - Aeroporto di partenza se inserito ZZZZ nel campo 13; punto da cui si intende iniziare il piano di volo, se inserito AFIL nel campo 13;
- DEST/ - Aeroporto di destinazione se inserito ZZZZ nel campo 16; punto da cui si intende terminare il piano di volo, se inserito AFIL nel campo 16;
- DOF/ - data del volo, inserita come anno – mese - giorno;
- EET/ - punti significativi del piano di volo, es cambio di Flight Rule, passaggio di FIR o di Confini, e relativo tempo di volo accumulato (Estimated Elapsed Time);
- MDCN/ - Military Diplomatic Clearance Number, per aeromobili militari;
- NAV/ - Equipaggiamento per navigazione, se inserito Z nel campo 10;
- OPN/ - Compagnia Operatrice dell'aeromobile, se non esplicito dall'identificativo nel campo 7;
- PER/ - Dati sulle prestazioni dell'aeromobile (es. rateo di salita o discesa)
- RALT/ - Identificativo degli aeroporti alternati lungo la rotta;
- REG/ - Marche dell'aeromobile se non esplicite dall'identificativo nel campo 7;
- RFP/Qn - Replacement Flight Plan, dove n è il numero del piano di volo sostitutivo;
- RIF/ - Cambio di Rotta ATS per avvenuto cambio di Aeroporto di destinazione;
- RMK/ - Qualunque altra informazione utile;
- RVR/ - RWY visual range (in metri);
- SEL/ - Codice SELCAL (se assegnato);
- STS/ - Motivazioni per le quali viene richiesto la esenzioni da particolari restrizioni:
    - STS/ATFM Volo esentato dalle regole del Air Traffic Flow Management
    - STS/EMER Volo impegnato in missione di emergenza
    - STS/EXM833 Volo di stato, esente dalle restrizioni sulla spaziatura 8.33KHz
    - STS/HEAD Capo di Stato a bordo
    - STS/HOSP Volo con persone a bordo che necessitano di immediata assistenza medica, o impegnati nel trasporto di organi, sangue o materiale sanitario
    - STS/HUM Volo impegnato in missione umanitaria
    - STS/NIL cancella le comunicazioni precedenti (utilizzato per cambi di piano di volo)
    - STS/NONRNAV Volo di stato, esente dalle restrizioni sulle rotte RNAV

    - STS/NONRVSM Volo di stato, esente dalle restrizioni sulle separazioni ridotte
    - STS/PROTECTED Volo il cui piano di volo, per ragioni di sicurezza, deve essere comunicato agli enti per cui è strettamente necessario
    - STS/RNAVINOP Volo la cui strumentazione RNAV è risultata essere inoperativa in seguito alla partenza
    - STS/SAR Volo impegnato in missione di "Search and Rescue"
    - STS/STATE Volo governativo
- TYP/ - Tipo di aeromobile, se inserito Z nel campo 9;

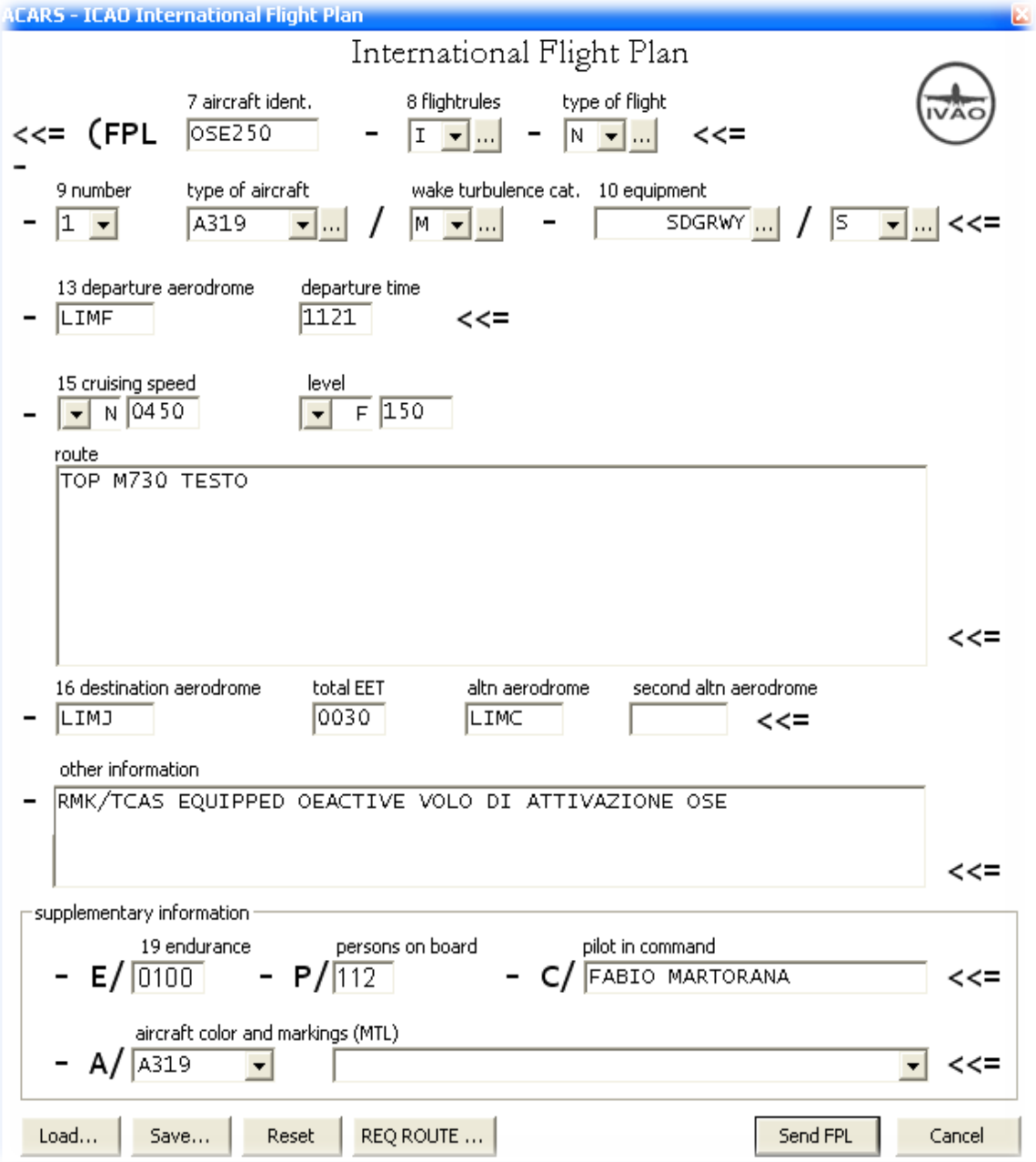
Campo 19: Supplementary Information

Queste informazioni non vengono trasmesse con il piano di volo, ma vengono archiviate dall'unità in cui il FPL viene compilato e rese disponibili agli enti di soccorso in caso di emergenza.

- Endurance (4 caratteri): dopo E/ inserire l'autonomia di volo in ore e minuti;
- Persons on Board (3 caratteri): dopo P/ inserire il numero di persone a bordo;
- Pilot in Command: dopo C/ inserire il nome del pilota;
- aircraft colour and markings: dopo A/ inserire il colore dell'aeromobile e altro che possa aiutare ad identificarlo.

Compiliamo quindi il nostro piano di volo:

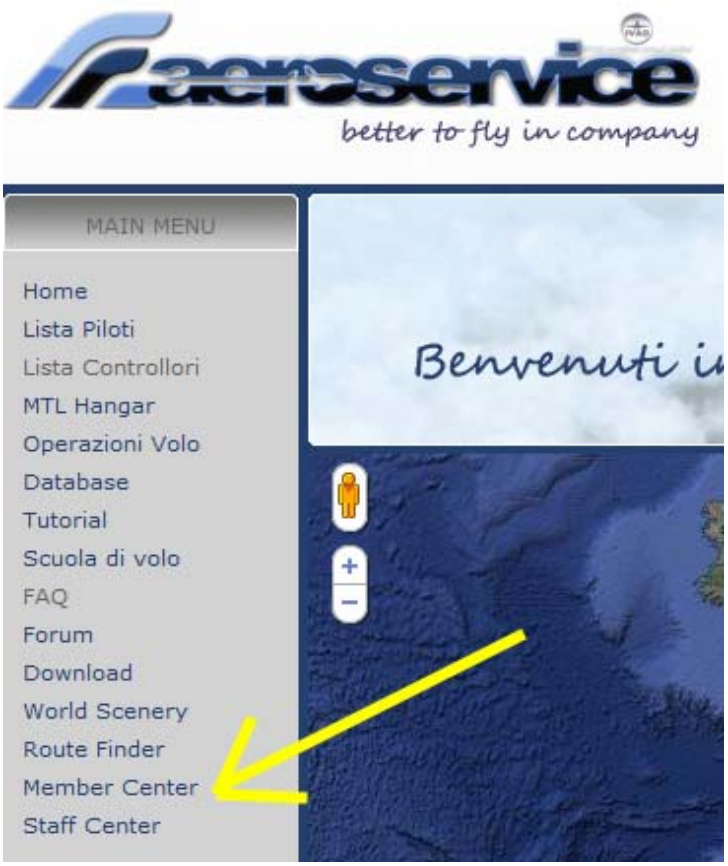
NB: nel campo di inserimento rotta (route) NON vanno mai inseriti gli ICAO degli Aeroporti (es. LIMF o LIMJ), mentre è facoltativo l'inserimento dei nomi delle procedure SID e STAR



- ✓ **IMPORTANTE**: ricorda di connetterti su Ivao con il tuo callsign assegnato in fase di registrazione. ES: OSE999
- ✓ ricorda di marcarti su un foglio sia l'orario di decollo (momento del decollo) e di atterraggio (momento dell'atterraggio) per poi riportarli con precisione nel Pirep di Fine Volo.

Al termine del volo ecco come procedere per riportare il volo alla compagnia.

1. VAI SUL SITO DELLA COMPAGNIA E ACCEDI AL TUO MEMBER CENTER



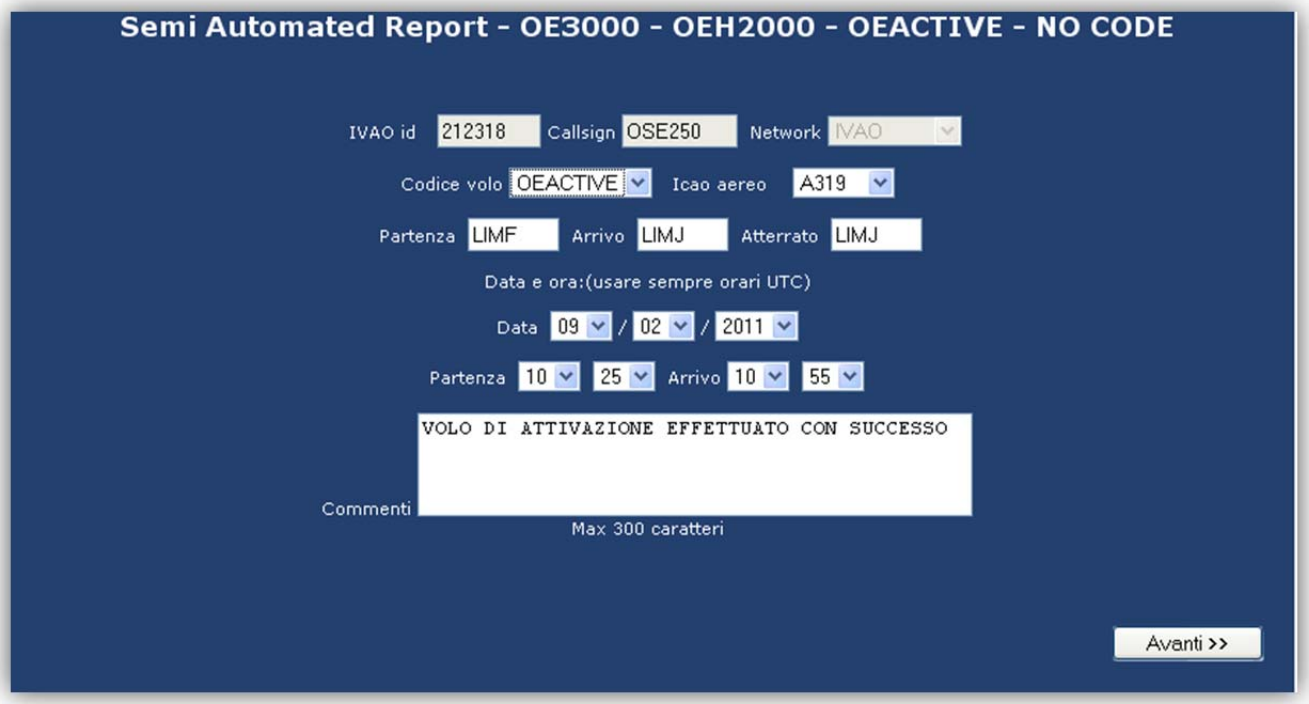
2. VAI SULLA SEZIONE PIREP E CLICCA LA VOCE OEACTIVE (vedi foto)

MEMBER CENTER

PERSONALE	PIREPS	FLIGHT OPERATION	MEMBERS ADMIN
Logout	Oeactive/No Code	Voli Oeactive/NoCode	Elenco Aerei Ose
Cambia password	OE3000/OEH2000	OE3000/OEH2000	Ufficio voli assegnati
Profilo personale	Special Flights	Special Flights	-
Logbook	World Events	World Events	-
Riepilogo Voli Assegnati	Selezionare Tours	Tours	-
Statistiche personali	Oseclub Flights	Ose Clubs	-
-	Osenight Flights	Ose Nights	-
-	Event Flights	Event Flights	-
-	TimeTable	Time table	-
-	ATC Events	Atc Events	-
-	Heli Missions	Heli Special Missions	-
-	Assigned Flights	-	-

3. COMPILA TUTTI I CAMPI COME QUI SOTTO RIPORTATO FACENDO PARTICOLARE ATTENZIONE NEL SELEZIONARE IL CORRETTO CODICE DI VOLO

NB: nei commenti vanno inserite solo informazioni utili ai validatori (Pireps Supervisor) della Compagnia; queste informazioni possono essere per esempio segnalazioni di disconnessioni avvenute durante il volo.



4. Verifica i dati nel riepilogo

5. Se tutto è a posto, clicca su "Invia Pirep" per registrare il volo per la tua COMPAGNIA.

Non rimane altro che attendere la validazione del proprio Pirep per vedere i dati del volo inseriti nel database della compagnia, dati che contribuiscono a creare la carriera piloti e le statistiche di ogni pilota della compagnia, compresi gradi, badge e quant'altro previsto dalle nostre attività che sono ben descritte nella sezione "Operazioni di Volo" del sito di Aeroservice.

NON CI RESTA CHE AUGURARVI …..BUONI VOLI CON AEROSERVICE VIRTUAL AIRLINE!

Per qualsiasi dubbio utilizzate il forum di compagnia per fare le vostre domande….

La compagnia Aerea Virtuale Aeroservice ringrazia il Pilota
OSE250 Fabio Martorana
per la realizzazione di questo tutorial