

VADEMECUM DEL BRAVO PILOTA IVAO

tutto ciò che serve... a portata di monitor !

Corretti Livelli di volo	da 090° a 269°				da 270° a 089°				Reciproci RWY	Conversione Temperature		Alfabeto aeronautico				
	IFR		VFR		IFR		VFR			°C	°F					
ATTENZIONE VALIDO SOLO DAL 14/10/2002 ED UNICAMENTE PER IL TERRITORIO ITALIANO	Spazio aereo inferiore	-	-	3500	FL35	4000	FL40	4500	FL45	36	⇔	18	ALPHA BRAVO CHARLIE DELTA ECHO FOXTROT GOLF HOTEL INDIA JULIET KILO LIMA MIKE NOVEMBER OSCAR PAPA QUEBEC ROMEO SIERRA TANGO UNIFORM VICTOR WISKEY XRAY YANKEE ZULU			
		5000	FL50	5500	FL55	6000	FL60	6500	FL65	01	⇔	19		-60	⇔	-76
		7000	FL70	7500	FL75	8000	FL80	8500	FL85	02	⇔	20		-50	⇔	-58
		9000	FL90	9500	FL95	10000	FL100	10500	FL105	03	⇔	21		-30	⇔	-22
		11000	FL110	11500	FL115	12000	FL120	12500	FL125	04	⇔	22		-25	⇔	-13
		13000	FL130	13500	FL135	14000	FL140	14500	FL145	05	⇔	23		-20	⇔	-4
		15000	FL150	15500	FL155	16000	FL160	16500	FL165	06	⇔	24		-5	⇔	23
		17000	FL170	17500	FL175	18000	FL180	18500	FL185	07	⇔	25		0	⇔	32
		19000	FL190	19500	FL195					08	⇔	26		5	⇔	41
	Spazio aereo superiore	21000	FL210			20000	FL200			09	⇔	27		10	⇔	50
		23000	FL230			22000	FL220			10	⇔	28		15	⇔	59
		25000	FL250			24000	FL240			11	⇔	29		20	⇔	68
		27000	FL270			26000	FL260			12	⇔	30		25	⇔	77
		29000	FL290			28000	FL280			13	⇔	31		30	⇔	86
		31000	FL310			30000	FL300			14	⇔	32		35	⇔	95
		33000	FL330			32000	FL320			15	⇔	33		40	⇔	104
		35000	FL350			34000	FL340			16	⇔	34		50	⇔	122
		37000	FL370			36000	FL360			17	⇔	35				
	CVSM	CVSM				CVSM				18	⇔	36		CONVERSIONI		
45000		FL450			43000	FL430					1 ft	⇔	0,3048 m			
49000		FL490			47000	FL470					1 nm	⇔	1,852 km			
BANK ANGLE MAX PER COMFORT PASSEGGERI = 25°					Benzina avio: elica-turboelica 1 gall. = 6 lb jet 1 gall. = 6,6 lb							1 sm	⇔	1,6093 km		
												1 inch	⇔	2,54 cm		
												1 lb	⇔	0,4536 kg		
												1 Us. Gall	⇔	3,785 litri		

NOT FOR REAL NAVIGATION

Convertitore "mb ⇔ inch"							
mb	inch	mb	inch	mb	inch	mb	inch
993	29,32	1004	29,65	1015	29,97	1026	30,30
994	29,35	1005	29,68	1016	30,00	1027	30,33
995	29,38	1006	29,71	1017	30,03	1028	30,36
996	29,41	1007	29,74	1018	30,06	1029	30,39
997	29,44	1008	29,76	1019	30,09	1030	30,42
998	29,47	1009	29,79	1020	30,12	1031	30,45
999	29,50	1010	29,82	1021	30,15	1032	30,48
1000	29,53	1011	29,85	1022	30,18	1033	30,51
1001	29,56	1012	29,88	1023	30,21	1034	30,54
1002	29,59	1013	29,91	1024	30,24	1035	30,57
1003	29,62	1014	29,94	1025	30,27	1036	30,60

REGOLE RAPIDE
<p>(a) TOD (Top of Descent) = 3 x (Nostra Altitudine - Altitudine Aeroporto) <i>es: [3 x (39.000ft - 1.500ft)] = 113nm dall'aeroporto. Questa regola può anche essere usata quando un ATC, ad esempio durante una fase di avvicinamento, ci chiede di sorvolare un dato VOR/FIX ad una determinata quota</i> <i>es: [3x(25.000ft - 5.000ft richiesti su PRS VOR)] = 60nm dal VOR.</i> Usa il parametro (b) per impostare la corretta vertical speed basata sulla TAS. Aggiungi un 10% per vento imprevisto di coda.</p> <p>(b) Descent Rate (for 3° glide slope) = 5 x TAS (e.g. 5 x 400KTAS = 2.000ft/min).</p> <p>(c) Descent Altitude Check = glide slope angle x 100 x Distanza dalla pista in nm <i>es: 3 x 100ft/nm x 10nm = 3.000ft. Incrocerete il glide a circa 3.000ft.</i></p> <p>(d) TAS = [(IAS x 2%) x (ALT/1,000ft)] + IAS. Dati: IAS=300, ALT=20.000 [(300 x 0.02) x (20000/1000)] + 300 = 420 kTAS.</p> <p>(e) Bank Angle per virate Std (ovvero: elica 30°/s o 360° in 2 min; Jets 1.5°/s o 360° in 4 min). ELICA: BA = (TAS / 10) + 7; JET: BA = (TAS / 10) x 0.75.</p> <p>(f) Rollout Angle = BA/2. es: HDG = 090; HDG desiderato = 270; BA = 30; virata verso sinistra: RA = 30 / 2 = 15; in questo esempio iniziare il RA raggiungendo HDG 285 ovvero 15 gradi prima della prua desiderata 270.</p> <p>(g) Sound Speed = 398.96 x RADICE QUADRATA (273.15+ t°) es: temperatura dell'aria = -15°C; SS = 398.96 x √(273.15-15) = 398.96 x 16.07 = 641 kts.</p> <p>(h) Temperatura in quota = temperatura al suolo - altitudine / 504.74. es. 25.000 ft; temperatura al suolo = 23 °C (23 - 25000/504.74) = -26,5 °C</p> <p>(i) RAT (ram air temperature. temperatura dell'aria misurata nel termometro di bordo) = RISE (aumento della temperatura a causa riscaldamento cinetico aria-bulbo del termometro) + OAT (Outside Air Temperature) RISE = (TAS x 0.514)² / 2000. Es. TAS = 450 kts => RISE = +26.8 °C.</p>

SOTTO FL100 MAX SPEED 250 KIAS!!!

altrimenti chiedere all' ATC autorizzazione alla procedura
"HIGHSPEED"
 una piccola regola che renderà il gioco molto più avvincente

- Bon Ton su IVAO:**
- Non insultare la gente collegata se non vuoi essere tu oggetto d'insulto!! Questa è una regola d'oro, se non la segui potresti essere sconnesso forzatamente da un **SUPERVISOR**.
 - Durante la fase di registrazione/connessione usa sempre il tuo nome ed il tuo cognome reale.
 - Non collegarti se non hai intenzione di effettuare almeno un volo (altrimenti, il divertimento dove sta??).
 - Non collegarti se stai occupando una pista e/o un qualsiasi raccordo di rullaggio, potresti causare dei problemi all'ATC.
 - Non parlare in frequenza mentre modulano altri piloti.
 - RICORDA CHE E' SEMPRE UN GIOCO!!!**

IVAO NetWork Servers			
Nazione	IP	Nazione	IP
Italia	192.107.89.88	Polonia	212.244.88.59
Italia3	62.110.66.70	Svezia	130.243.77.42
Brasile	200.196.97.160	Grecia2	195.251.135.86
Brasile 2	200.167.179.130	Israele	194.90.1.190
Canada	216.99.99.20	Australia	203.108.7.66
Germania	212.6.108.244	Belgio	195.207.29.198
Germania2	217.115.141.143	USA 1	216.122.53.225
Spagna	195.57.7.16	USA 2	209.163.238.130
Francia	217.174.207.195	USA 4	128.125.94.195

Links Utili:
 Per vedere quali servers sono attivi e funzionanti: www.ivao.org/network/ns
 Hai perso/dimenticato la password? www.ivao.org/members/person/password.htm
 Vuoi sapere quali enti ATC sono on-line? www.ivao.org/network/ao/
 SERVINFO: www.avsim.com/hangar/utills/servinfo/
 Dowson's DLL: www.schiratti.com/dowson.html
 Squawkbox: ftp.avsim.com/library/sendfile.php?DownloadID=13142
 SBHost: ftp.avsim.com/library/sendfile.php?DownloadID=12621
 Italian Carriers CSL: www.aliditalia.com/cslitaly.html
 Cicli AIRAC: www.navdata.at
 ©2002-2003 Copyright by E. Bettinazzi e D. Di Bernardo. Idea originale di W.B. Beskov