



36° Stormo Virtuale

DCS: F-14B TOMCAT

START-UP

SOMMARIO

1. Premessa.....	3
2. Start-Up postazione Pilota.....	4
3. Start-Up postazione RIO.....	7
3.1 Allineamento con partenza da terra.....	7
3.2 Allineamento con partenza da portaerei.....	8
3.3 Allineamento con posizione preimpostata.....	9
3.4 Allineamento su catapulta.....	10
3.5 Completamento Start-Up postazione RIO.....	10
4. Start-Up “Scramble” Pilota.....	11
4. Start-Up postazione Pilota – Formato Check-List.....	13
5. Start-Up postazione RIO – Formato Check-List.....	16
5.1 Allineamento a terra.....	16
5.2 Allineamento su portaerei.....	17
5.3 Allineamento con posizione preimpostata.....	17
5.3 Completamento Start-Up postazione RIO.....	18
Ringraziamenti:.....	19

1. Premessa

Il presente documento è stato creato per stabilire le procedure di Start-Up per il velivolo F-14B Tomcat. Avendo l'aereo un equipaggio composto da 2 membri, pilota e RIO (Radar Intercept Officer), la procedura è divisa in due parti che dovranno tuttavia essere eseguite in sincronia.

All'interno del testo si trova una parte completa di immagini con l'indicazione della posizione dei vari comandi, mentre una seconda parte contiene la stessa procedura in forma di semplice elenco, utile per una stampa da tenere a portata di mano.

Per la posizione dei vari comandi ed apparecchiature all'interno dell'abitacolo, fare riferimento al documento Layout del cockpit scaricabile dal sito del 36° Stormo Virtuale.

Alcune operazioni, come l'allineamento della INS o il warm-up del radar, richiedono diversi minuti. Durante queste fasi è possibile comunque procedere con gli altri punti della scaletta, almeno che questi non richiedano il completamento delle operazioni suddette.

I comandi da tastiera che vengono riportati sono quelli di default e verranno scritti in questo modo:

[CTRL-SX + WIN-SX + L]

2. Start-Up postazione Pilota

Di seguito la procedura si Start-Up da eseguire se si occupa la postazione del pilota. Come anticipato Pilota e RIO dovranno procedere insieme

- 1 Parking brake: ENGAGED

Nota: Se il freno di parcheggio non è inserito l'allineamento della INS è inibito

- 2 Contattare la ground crew e richiedere:

2.1 Power supply: ON

2.2 Air supply: ON

- 3 ICS: HOT MIC

- 4 Intercomm check

Nota: Eseguire un controllo del funzionamento dell'intercomm tra Pilota e RIO

- 5 Confermare al RIO quando Power Supply ed Air Supply sono attivi

- 6 Master Test Selector Switch:

Nota: Usare il tasto destro per alzare il selettore, usare il tasto sinistro per ruotarlo, e di nuovo il tasto destro per premerlo

6.1 LTS (Lights): Controllare che tutte le luci di segnalazione siano accese

6.2 FIRE DET/EXT (Fire detection system): Controllare che tutte le luci L FIRE e R FIRE siano accese

6.3 INST (Instruments): Controlla che i seguenti strumenti indichino

6.3.1 RPM (High-Pressure Compressor Speed): 96%

6.3.2 TIT (Turbine Inlet Temperature): 960° C

6.3.3 FF (Fuel Flow): 10500 pph

6.3.4 AoA (Angle of Attack): 18° ± 5

6.3.5 Wing Sweep Indicator: 45° ± 2,5

6.3.6 Fuel Quantity: 2000 lbs ± 200

6.3.7 Oxygen Quantity: 2l

6.3.8 L + R STAL warning lights: ON

- 7 Master Test Selector Switch: OFF

- 8 Ejection seat: ARM

- 9 Canopy: CLOSE **[CTRL SX + C]**

Nota: Comunicare al RIO quando si esegue questa operazione

- 10 Oxygen switch: ON

- 11 Emergency flight hydraulics switch: AUTO

- 12 HYD TRANSFER PUMP: SHUTOFF

Nota: Portare lo switch in questa posizione per eseguire il controllo del punto 26

- 13 Emergency wing sweep handle: Check OVERSWEEP

Nota: La leva per la regolazione della posizione delle ali è quella a destra delle manette con il pomello in alto giallo. All'ingresso in cockpit è in posizione rialzata (Emergency) e tutta all'indietro (Oversweep). La protezione della leva è aperta

- 14 Air source: OFF

- 15 Emergency Flight Hydraulics Switch: LOW

15.1 HYD PRESS (Hydraulic Pressure) indicator, EMER FLT (Emergency Flight) LOW: ON

15.2 Verificare movimento superfici mobili

- 16 Emergency Flight Hydraulics Switch: HI

16.1 HYD PRESS indicator, EMER FLT HI: ON

16.2 Verificare movimento superfici mobili

- 17 L master gen and R master gen switches: NORM

- 18** Engine Crank switch: R (Right)
- 19** START VALVE caution: ON
- 20** Right Engine N2 (High Pressure Compressor Speed): Controllare aumento fino al 20% rpm
- 21** Right Throttle: IDLE
- 22** TIT (Turbine Inlet Temperature): Controllare aumento in 5/15 sec
- 23** Con motore destro oltre 50% rpm controllare:
 - 23.1** Aumento pressione olio, e TIT non superiore a 890°C
 - 23.2** Engine Cranking switch: OFF
 - 23.3** Starter: DISENGAGED
 - 23.4** Start valve caution: OFF
- 24** Con motore destro stabile al 70% rpm controllare:
 - 24.1** R Gen caution: OFF
 - 24.2** Rpm: 62-78%
 - 24.3** TIT: Circa 500° C
 - 24.4** Fuel Flow: 950-1400 lbs/h (pph)
 - 24.5** NOZ (Nozzle) position: 5
 - 24.6** Oil Pressure: 25-35 psi (15 psi min)
 - 24.7** Flight Hydraulic Pressure: 3000 psi
- 25** Engine Crank switch: L (Left)
- 26** COMB (Combined) HYD Pressure: controllare 0 psi
- 27** HYD TRASNFER PUMP: NORMAL, controllare COMB HYD 3000 psi
- 28** START VALVE caution: ON
- 29** Left Engine N2 (High Pressure Compressor Speed): Controllare aumento fino al 20% rpm
- 30** Left Throttle: IDLE
- 31** TIT (Turbine Inlet Temperature): Controllare aumento in 5/15 sec
- 32** Con motore destro oltre 50% rpm controllare:
 - 32.1** Aumento pressione olio, e TIT non superiore a 890°C
 - 32.2** Engine Cranking switch: OFF
 - 32.3** Starter: DISENGAGED
 - 32.4** Start valve caution: OFF
- 33** Con motore sinistro stabile al 70% rpm controllare:
 - 33.1** L Gen caution: OFF
 - 33.2** Rpm: 62-78%
 - 33.3** TIT: Circa 500° C
 - 33.4** Fuel Flow: 950-1400 lbs/h (pph)
 - 33.5** NOZ (Nozzle) position: 5
 - 33.6** Oil Pressure: 25-35 psi (15 psi min)
 - 33.7** Flight Hydraulic Pressure: 3000 psi
- 34** Hydraulic transfer pump: NORM
- 35** HYD PRESS caution: OFF
- 36** Air Source: BOTH ENG
- 37** Contattare la ground crew e richiedere:
 - 37.1** Power supply: OFF
 - 37.2** Air supply: OFF
- 38** Airbake: EXTEND e RETRACT
- 39** Refueling Probe: EXTEND e RETRACT
- 40** L Engine Mode Select switch: SEC, controllare
 - 40.1** L ENG SEC light: ON
 - 40.2** L NOZ Position: 0

- 41 L Engine Mode Select switch: PRI, controllare
 - 41.1 L ENG SEC light: OFF
 - 41.2 L NOZ Position: 5
- 42 R Engine Mode Select switch: SEC, controllare
 - 42.1 R ENG SEC light: ON
 - 42.2 R NOZ Position: 0
- 43 R Engine Mode Select switch: PRI, controllare
 - 43.1 R ENG SEC light: OFF
 - 43.2 R NOZ Position: 5
- 44 TRIM: Settare a 0
- 45 VDI (Vertical Display Indicator) power switch: ON
- 46 HUD (Heads Up Display) power switch: ON
- 47 HSD (Horizontal Situation Display) Power switch: ON
- 48 HSD Mode switch: TID (Tactical Information Display)
- 49 GUN RATE switch: LOW or HIGH come richiesto
- 50 SW COOL switch: OFF
- 51 MSL PREP switch: OFF
- 52 Missile MODE/STP switch: NORM
- 53 ANTI SKID SPOILER BK switch: ANTI SKID

***Nota:** Con l'ANTI SKID SPOILER BK switch su BOTH durante il taxi a basse velocità (meno di 10 knots per più di 5 sec circa), un'accelerazione dell'aereo fino a circa 15 knots causerà una perdita temporanea della capacità di frenata che durerà circa da 2 a 10 sec)*

***Nota:** Controllare di avere spazio sufficiente attorno all'aereo per eseguire i controlli seguenti. Nel caso di decolli da portaerei posticipare i punti fino al n° 60 a quando l'aereo sarà già agganciato alla catapulta*
- 54 Emergency Wing Sweep Handle: 20 degrees

***Nota:** Per portare le ali a questa angolazione muovere la leva di regolazione nella posizione tutta avanti*
- 55 Premere la leva verso il basso
- 56 Chiudere la copertura della leva
- 57 MASTER RESET button: Reset

***Nota:** Questo punto è molto importante, se non eseguito la modalità Wing Sweep AUTO non funzionerà*
- 58 Wing sweep thumb switch: AFT e FWD

***Nota:** Questo punto serve per controllare che le ali possano muoversi per tutta la corsa*
- 59 Wing sweep thumb switch: AUTO
- 60 Wing Sweep Angle indicator: 20°
- 61 AFCS (Automatic Flight Control System) SAS (Stability Augmentation System):
 - 61.1 PITCH switch: ON
 - 61.2 ROLL switch: ON
 - 61.3 YAW switch: ON
- 62 WING/EXT TRANS switch: AUTO
- 63 UHF 1 Radio function selector: BOTH
- 64 TACAN function selector: T/R (Transmit/Receive)
- 65 ARA 63 ICLS (Instrument Carrier Landing System) receiver power switch: ON
- 66 Barometric Altimeter: Settare QNH in hg come richiesto
- 67 Altimeter Mode Switch: Premere su RESET finché la scritta STBY non scompare
- 68 Radar Altitude control knob: Ruotare in senso orario (ON)

***Nota:** L'altimetro indicherà inizialmente la quota di 6000 ft per circa 2 o 3 minuti mentre si riscalda, tornando ad indicare 0 ft una volta pronto*
- 69 Radar Altitude control knob: Press (BIT), controllare indicazione a 100ft
- 70 Standby attitude indicator (ADI) control knob: Uncage

Nota: Sbloccare l'ADI cliccando con il tasto destro del mouse sul regolatore, ruotandolo poi per settare l'assetto corretto. Eseguire questo punto almeno 2 minuti prima del decollo

- 71 Controllare sulla pagina GROUND SETTINGS del kneeboard la chiave di crittazione del sistema KY 28. Se necessario contattare la ground crew e richiedere la modifica del valore

Nota: Il valore di default delle missioni è 1

- 72 Lights panel: Settare come richiesto

3. Start-Up postazione RIO

Di seguito la procedura si Start-Up da eseguire se si occupa la postazione del RIO. Come anticipato Pilota e RIO dovranno procedere insieme

- 1 ICS: HOT MIC

- 2 Intercomm check

Nota: Eseguire un controllo del funzionamento dell'intercomm tra Pilota e RIO

- 3 Attendere conferma dal pilota sull'attivazione del Power Supply ed Air Supply

- 4 V/UHF radio Function Selector: T/R +G (Transmit Receive+Guard)

- 5 V/UHF radio: Selezionare la frequenza desiderata

- 6 XMTR SEL (Transmitter Select Switch): Settare come desiderato

Nota: Con questo punto si seleziona su quale radio verranno trasmesse le comunicazioni premendo il PTT Switch sul pedale di destra

- 7 Ejection seat: ARM

- 8 Canopy: CLOSE [CTRL SX + C]

Nota: Comunicare al pilota quando si esegue questa operazione

- 9 Oxygen switch: ON

- 10 Liquid cooling switch: ON (Fwd)

Nota: Questo inizierà a raffreddare il radar AWG-9 e gli AIM-54 se presenti

- 11 WCS (Weapon Control System) switch: STANDBY

Nota: Attendere circa 14 secondi perchè il TID (Tactical Awareness Display) ed il DDD (Detail Data Display) si attivino

3.1 Allineamento con partenza da terra

I seguenti punti vanno seguiti se l'aereo si trova su una base terrestre.

- 1 Navigation Mode Selector: GND ALIGN (Ground alignment)

- 2 Controllare le coordinate, l'altitudine, e la correzione magnetica della propria posizione nella pagina GROUND SETTINGS del kneeboard

- 3 CAP (Computer Address Panel) CATEGORY selector: NAV

- 4 Message Button: OWN AC (Own Aircraft)

- 5 Sulla tastiera CAP premere:

5.1 CLEAR per resettare gli input

5.2 1/LAT (Latitude)

5.3 N+E per selezionare North, o S-W per South

5.4 Digitare le coordinate usando i tasti numerici

5.5 Sulla parte superiore del TID verificare che le coordinate siano corrette

5.6 ENTER per confermare

5.7 CLEAR

5.8 6/LONG (Longitude)

5.9 N+E per selezionare East, o S-W per West

- 5.10 Digitare le coordinate usando i tasti numerici
- 5.11 Sulla parte superiore del TID verificare che le coordinate siano corrette
- 5.12 ENTER
- 5.13 4/ALT (Altitude)
- 5.14 N+E per selezionare un'altitudine positiva, o S-W per una negativa
- 5.15 Digitare l'altitudine usando i tasti numerici
- 5.16 Sulla parte superiore del TID verificare che l'altitudine sia corretta
- 5.17 ENTER
- 5.18 CLEAR
- 6 Premere il message button MAG/VAR/HDG (Magnetic Variation/Heading)
- 7 Sulla tastiera CAP premere:
 - 7.1 8/HDG (Heading)
 - 7.2 N+E per selezionare una corr. magnetica positiva, o S-W per una negativa
 - 7.3 Digitare la corr. magnetica usando i tasti numerici
 - 7.4 Sulla parte superiore del TID verificare che la variazione magnetica sia corretta
 - 7.5 ENTER
 - 7.6 CLEAR
- 8 Sulla parte superiore del TID verificare lo stato dell'allineamento della INS:
 - 8.1 La prima linea verticale da sinistra indica l'allineamento COARSE, utilizzabile solo per la navigazione
 - 8.2 La seconda linea verticale indica l'allineamento ALERT LAUNCH CRITERIA. Da questo momento si possono usare gli AIM-7 ed AIM-54, non le armi A2G
 - 8.3 La terza linea verticale indica che l'allineamento FINE è completo
 - 8.4 Controllare che l'indicatore dell'avanzamento diventi un rombo con un puntino al centro

Nota: L'allineamento CVA INS Fine impiega circa 8 minuti per essere completato
- 9 Navigation Mode Selector: INS NAV MODE

3.2 Allineamento con partenza da portaerei

I seguenti punti vanno seguiti se l'aereo si trova su una portaerei.

- 1 Controllare i nodi del Datalink disponibili sulla pagina TACTICAL DATALINK SYSTEMS del kneeboard
- 2 Datalink Power Switch: ON
- 3 Settare la frequenza del nodo Datalink desiderato tramite le rotelle (Rotating Select wheels)

Nota: Il primo carattere della frequenza è sempre 3, ed è fisso ed inciso sullo strumento. Usare quindi solo gli ultimi 3 caratteri della frequenza
- 4 Datalink Mode switch: CAINS/WAYPT (Carrier Aircraft Inertial Navigation System/Waypoint)
- 5 Navigation Mode Selector: CVA (Carrier INS Alignment)
- 6 Sulla parte superiore del TID verificare lo stato dell'allineamento della INS:
 - 6.1 La prima linea verticale da sinistra indica l'allineamento COARSE, utilizzabile solo per la navigazione
 - 6.2 La seconda linea verticale indica l'allineamento ALERT LAUNCH CRITERIA. Da questo momento si possono usare gli AIM-7 ed AIM-54, non le armi A2G
 - 6.3 La terza linea verticale indica che l'allineamento FINE è completo
 - 6.4 Controllare che l'indicatore dell'avanzamento diventi un rombo con un puntino al centro

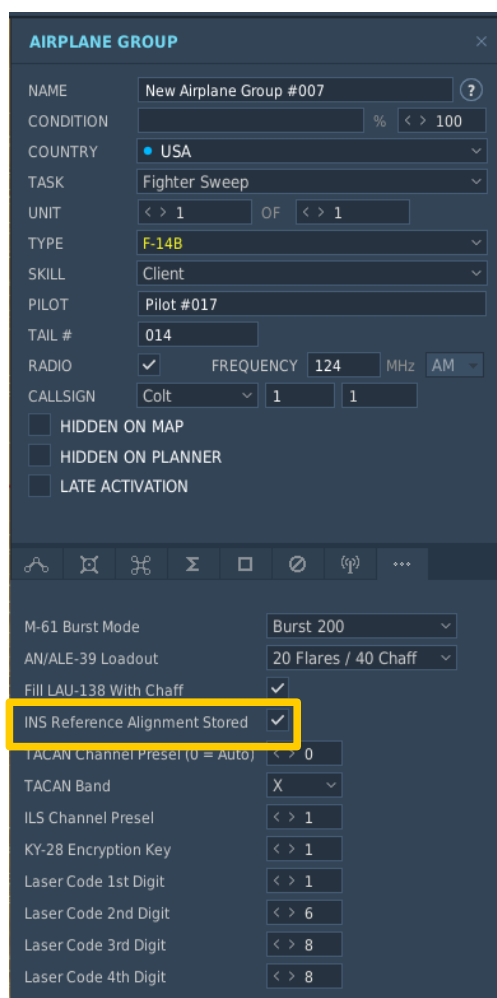
Nota: L'allineamento CVA INS Fine impiega circa 9 minuti per essere completato
- 7 Navigation Mode Selector: INS NAV MODE

3.3 Allineamento con posizione preimpostata

L'F-14 ha anche una modalità di allineamento più rapida di quelle precedenti, che può essere utilizzata sia a terra che su portaerei. Con questa modalità all'interno della INS è già preimpostata una parte di dati necessari e quindi l'allineamento è più veloce.

Per usare questa modalità bisogna innanzitutto che sia predisposta nel Mission Editor di DCS: selezionare l'aereo desiderato, e cliccare sull'ultima scheda a destra sulle proprietà, identificata da "...".

Spuntare la voce "INS Reference Alignment Stored" (di default è de-selezionata) per attivare l'opzione.



A questo punto durante la missione seguire la procedura fino al capitolo 3, e poi procedere come di seguito:

- 1 CAP (Computer Address Panel) CATEGORY selector: NAV
- 2 Message Button STORED HDG ALIGN: Verificare che sia illuminato
- 3 Sulla parte superiore del TID verificare la presenza della scritta ASH (Alignment Stored Heading)
- 4 Sulla tastiera CAP premere:
 - 4.1 CLEAR per resettare gli input
 - 4.2 1/LAT (Latitude)
 - 4.3 N+E per selezionare North, o S-W per South
 - 4.4 Digitare le coordinate usando i tasti numerici
 - 4.5 Sulla parte superiore del TID verificare che le coordinate siano corrette
 - 4.6 ENTER per confermare
 - 4.7 CLEAR

- 4.8 6/LONG (Longitude)
- 4.9 N+E per selezionare East, o S-W per West
- 4.10 Digitare le coordinate usando i tasti numerici
- 4.11 Sulla parte superiore del TID verificare che le coordinate siano corrette
- 4.12 ENTER
- 5 Navigation Mode Selector: GND ALIGN (Ground alignment) se su aeroporto, CVA (Carrier INS Alignment) se su portaerei
- 6 Sulla parte superiore del TID verificare lo stato dell'allineamento della INS:
 - 6.1 La prima linea verticale da sinistra indica l'allineamento COARSE, utilizzabile solo per la navigazione
 - 6.2 La seconda linea verticale indica l'allineamento ALERT LAUNCH CRITERIA. Da questo momento si possono usare gli AIM-7 ed AIM-54, non le armi A2G
 - 6.3 La terza linea verticale indica che l'allineamento FINE è completo
 - 6.4 Controllare che l'indicatore dell'avanzamento diventi un rombo con un puntino al centro
- 7 Navigation Mode Selector: INS NAV MODE

A questo punto si può procedere con il completamento della Start-Up come da capitolo 3.5.

3.4 Allineamento su catapulta

Questa modalità di allineamento può essere utilizzata solo su portaerei, e a differenza di quella denominata ALIGN CVA permette all'aereo di muoversi sul ponte senza interrompere la procedura. È utilizzata in caso di decolli in emergenza dove non si può attendere l'allineamento completo per spostarsi e prepararsi al decollo.

Per eseguirla completare il capitolo 3.2 fino al punto 4, impostando poi il Navigation Mode Selector su CAT (Carrier Catapult INS Alignment). Da qui seguire i punti successivi come descritto nel capitolo 3.2, senza dover rimanere fermi sul ponte.

3.5 Completamento Start-Up postazione RIO

I seguenti punti vanno eseguiti dopo il completamento dell'allineamento della INS, indipendentemente da dove si trova l'aereo.

- 1 TACAN Function Selector: T/R (Transmit+Receive)
- 2 TACAN CMD (TACAN Command): Settare come desiderato
 - Nota:** Con questo comando si seleziona chi tra Pilota o RIO avrà la precedenza sul settaggio del TACAN
- 3 Standby attitude indicator (ADI) control knob: Uncage. Sbloccare l'ADI cliccando con il tasto destro del mouse sul regolatore, ruotandolo poi per settare l'assetto corretto
 - Nota:** Eseguire questo punto almeno 2 minuti prima del decollo
- 4 IR/TV Power switch: STANDBY
 - Nota:** Il sistema sarà pronto dopo circa 14 secondi
- 5 AN/ALR-67 RWR Power switch: ON
 - Nota:** L'RWR si attiverà solo una volta in volo
- 6 AN/ALQ-126 DECM Jammer Mode Selector Switch: STANDBY
- 7 Datalink Mode switch: TAC
- 8 Datalink Address: Settare il proprio codice identificativo usando le rotelle (Datalink Address Thumbwheel)
- 9 IFF Mode 4 Power Switch: ON
- 10 AN/ALE-39 PWR/Mode Switch: AUTO(CHAFF)/MAN or MAN, come richiesto
- 11 Flare Mode Switch: PILOT

4. Start-Up “Scramble” Pilota

Questo tipo di Start-Up, è pensata (come fa intuire il titolo) per le partenze su allarme, ovvero dove si deve accendere il velivolo nel minor tempo possibile per alzarsi in volo.

L’ho pensata in modo da attivare tutte le cose possibili (con la sequenza più idonea possibile) senza spostare troppo la visuale tra i vari pannelli e senza fare tutti i “check” che la procedura ufficiale prevede. Può risultare ostica se non si hanno bene a mente le cose necessarie, ma una volta apprese le giuste sequenze riuscirete ad incastrare la sequenza con un minimo di differenza da quella descritta da me qui di seguito.

Ricordati, per non avere imprevisti con l’accensione, che prima di procedere alle volte è bene far fare agli assi (della manetta in particolar modo) o agli switch, una escursione per far riconoscere a DCS la loro attuale posizione.

1. Contattare la ground crew e richiedere:
 1. Power supply: ON
2. Ejection seat: ARM
3. Oxygen switch: ON
4. ICS: HOT MIC
5. Intercomm check
6. UHF 1 Radio function selector: BOTH
7. Contattare la ground crew e richiedere:
 1. Air supply: ON
8. Canopy: CLOSE
9. Radar Altitude control knob: Ruotare in senso orario (ON)
 1. Impostare a 500 ft se si decolla dalla portaerei
 2. Impostare a 500 ft o a quanto si desidera se si parte da un’aeroporto
10. Confermare al RIO quando Power Supply ed Air Supply sono attivi
11. Engine Crank switch: R (Right)
12. Altimeter Mode Switch: Premere su RESET finché la scritta STBY non scompare
13. Standby attitude indicator (ADI) control knob: Uncage
14. Right Throttle: IDLE
15. VDI (Vertical Display Indicator) power switch: ON
16. HUD (Heads Up Display) power switch: ON
17. HSD (Horizontal Situation Display) Power switch: ON
18. ARA 63 ICLS (Instrument Carrier Landing System) receiver power switch: ON
19. HOOK BYPASS: Field o Carrier
20. Exterior Light Master Switch: ON
21. LIGHT WING POSITION: ON
22. LIGHT TAIL POSITION: ON
23. LIGHT FLASH Position
24. Engine Crank switch: L (Left) non appena torna al centro dalla posizione R (Right)
25. Quando il motore destro è operativo, contattare la ground crew e richiedere:
 1. Power supply: OFF
26. Left Throttle: IDLE
27. Impostare le luci interne
28. AFCS (Automatic Flight Control System) SAS (Stability Augmentation System):
 1. PITCH switch: ON

2. ROLL switch: ON
3. YAW switch: ON
29. Quando il motore sinistro è operativo, contattare la ground crew e richiedere:
 1. Air supply: OFF
30. TRIM: Settare a 0
31. Canopy: CLOSE
32. Barometric Altimeter: Settare QNH in hg come richiesto

Nota: Ricordati che in DCS, se non impostati, non verranno mai simulati malfunzionamenti imprevisti.

4. Start-Up postazione Pilota – Formato Check-List

- 1 Parking brake: ENGAGED
- 2 Contattare la ground crew e richiedere:
 - 2.1 Power supply: ON
 - 2.2 Air supply: ON
- 3 ICS: HOT MIC
- 4 Intercomm check
- 5 Confermare al RIO quando Power Supply ed Air Supply sono attivi
- 6 Master Test Selector Switch:
 - 6.1 LTS (Lights): Controllare che tutte le luci di segnalazione siano accese
 - 6.2 FIRE DET/EXT (Fire detection system): Controllare che tutte le luci L FIRE e R FIRE siano accese
 - 6.3 INST (Instruments): Controlla che i seguenti strumenti indichino
 - 6.3.1 RPM (High-Pressure Compressor Speed): 96%
 - 6.3.2 TIT (Turbine Inlet Temperature): 960° C
 - 6.3.3 FF (Fuel Flow): 10500 pph
 - 6.3.4 AoA (Angle of Attack): 18° ± 5
 - 6.3.5 Wing Sweep Indicator: 45° ± 2,5
 - 6.3.6 Fuel Quantity: 2000 lbs ± 200
 - 6.3.7 Oxygen Quantity: 2l
 - 6.3.8 L + R STAL warning lights: ON
- 7 Master Test Selector Switch: OFF
- 8 Ejection seat: ARM
- 9 Canopy: CLOSE
- 10 Oxygen switch: ON
- 11 Emergency flight hydraulics switch: AUTO
- 12 HYD TRANSFER PUMP: OVERRIDE
- 13 Emergency wing sweep handle: Check OVERSWEEP
- 14 Air source: OFF
- 15 Emergency Flight Hydraulics Switch: LOW
 - 15.1 HYD PRESS (Hydraulic Pressure) indicator, EMER FLT (Emergency Flight) LOW: ON
 - 15.2 Verificare movimento superfici mobili
- 16 Emergency Flight Hydraulics Switch: HI
 - 16.1 HYD PRESS indicator, EMER FLT HI: ON
 - 16.2 Verificare movimento superfici mobili
- 17 L master gen and R master gen switches: NORM
- 18 Engine Crank switch: R (Right)
- 19 START VALVE caution: ON
- 20 Right Engine N2 (High Pressure Compressor Speed): Controllare aumento fino al 20% rpm
- 21 Right Throttle: IDLE
- 22 TIT (Turbine Inlet Temperature): Controllare aumento in 5/15 sec
- 23 Con motore destro oltre 50% rpm controllare:
 - 23.1 Aumento pressione olio, e TIT non superiore a 890°C
 - 23.2 Engine Cranking switch: OFF
 - 23.3 Starter: DISENGAGED
 - 23.4 Start valve caution: OFF
- 24 Con motore destro stabile al 70% rpm controllare:
 - 24.1 R Gen caution: OFF

- 24.2** Rpm: 62-78%
- 24.3** TIT: Circa 500° C
- 24.4** Fuel Flow: 950-1400 lbs/h (pph)
- 24.5** NOZ (Nozzle) position: 5
- 24.6** Oil Pressure: 25-35 psi (15 psi min)
- 24.7** Flight Hydraulic Pressure: 3000 psi
- 25** Engine Crank switch: L (Left)
- 26** COMB (Combined) HYD Pressure: controllare 0 psi
- 27** HYD TRASNFER PUMP: NORM, controllare COMB HYD 3000 psi
- 28** START VALVE caution: ON
- 29** Left Engine N2 (High Pressure Compressor Speed): Controllare aumento fino al 20% rpm
- 30** Left Throttle: IDLE
- 31** TIT (Turbine Inlet Temperature): Controllare aumento in 5/15 sec
- 32** Con motore destro oltre 50% rpm controllare:
 - 32.1** Aumento pressione olio, e TIT non superiore a 890°C
 - 32.2** Engine Cranking switch: OFF
 - 32.3** Starter: DISENGAGED
 - 32.4** Start valve caution: OFF
- 33** Con motore sinistro stabile al 70% rpm controllare:
 - 33.1** L Gen caution: OFF
 - 33.2** Rpm: 62-78%
 - 33.3** TIT: Circa 500° C
 - 33.4** Fuel Flow: 950-1400 lbs/h (pph)
 - 33.5** NOZ (Nozzle) position: 5
 - 33.6** Oil Pressure: 25-35 psi (15 psi min)
 - 33.7** Flight Hydraulic Pressure: 3000 psi
- 34** Hydraulic transfer pump: NORM
- 35** HYD PRESS caution: OFF
- 36** Air Source: BOTH ENG
- 37** Contattare la ground crew e richiedere:
 - 37.1** Power supply: OFF
 - 37.2** Air supply: OFF
- 38** Airbake: EXTEND e RETRACT
- 39** Refueling Probe: EXTEND e RETRACT
- 40** L Engine Mode Select switch: SEC, controllare
 - 40.1** L ENG SEC light: ON
 - 40.2** L NOZ Position: 0
- 41** L Engine Mode Select switch: PRI, controllare
 - 41.1** L ENG SEC light: OFF
 - 41.2** L NOZ Position: 5
- 42** R Engine Mode Select switch: SEC, controllare
 - 42.1** R ENG SEC light: ON
 - 42.2** R NOZ Position: 0
- 43** R Engine Mode Select switch: PRI, controllare
 - 43.1** R ENG SEC light: OFF
 - 43.2** R NOZ Position: 5
- 44** TRIM: Settare a 0
- 45** VDI (Vertical Display Indicator) power switch: ON
- 46** HUD (Heads Up Display) power switch: ON

- 47** HSD (Horizontal Situation Display) Power switch: ON
- 48** HSD Mode switch: TID (Tactical Information Display)
- 49** GUN RATE switch: LOW or HIGH come richiesto
- 50** SW COOL switch: OFF
- 51** MSL PREP switch: OFF
- 52** Missile MODE/STP switch: NORM
- 53** ANTI SKID SPOILER BK switch: ANTI SKID
- 54** Emergency Wing Sweep Handle: 20 degrees
- 55** Premere la leva verso il basso
- 56** Chiudere la copertura della leva
- 57** MASTER RESET button: Reset
- 58** Wing sweep thumb switch: AFT e FWD
- 59** Wing sweep thumb switch: AUTO
- 60** Wing Sweep Angle indicator: 20°
- 61** AFCS (Automatic Flight Control System) SAS (Stability Augmentation System):
 - 61.1** PITCH switch: ON
 - 61.2** ROLL switch: ON
 - 61.3** YAW switch: ON
- 62** WING/EXT TRANS switch: AUTO
- 63** UHF 1 Radio function selector: BOTH
- 64** TACAN function selector: T/R (Transmit/Receive)
- 65** ARA 63 ICLS (Instrument Carrier Landing System) receiver power switch: ON
- 66** Barometric Altimeter: Settare QNH in hg come richiesto
- 67** Altimeter Mode Switch: Premere su RESET finché la scritta STBY non scompare
- 68** Radar Altitude control knob: Ruotare in senso orario (ON)
 - 68.1** Impostare a 500 ft se si decolla dalla portaerei
 - 68.2** Impostare a 500 ft o a quanto si desidera se si parte da un'aeroporto
- 69** Radar Altitude control knob: Press (BIT), controllare indicazione a 100ft
- 70** Standby attitude indicator (ADI) control knob: Uncage
- 71** Controllare sulla pagina GROUND SETTINGS del kneeboard la chiave di criptazione del sistema KY 28. Se necessario contattare la ground crew e richiedere la modifica del valore
- 72** Lights panel: Settare come richiesto

5. Start-Up postazione RIO – Formato Check-List

- 1 ICS: HOT MIC
- 2 Intercomm check
- 3 Attendere conferma dal pilota sull'attivazione del Power Supply ed Air Supply
- 4 V/UHF radio Function Selector: T/R +G (Transmit Receive+Guard)
- 5 V/UHF radio: Selezionare la frequenza desiderata
- 6 XMTR SEL (Transmitter Select Switch): Settare come desiderato
- 7 Ejection seat: ARM
- 8 Canopy: CLOSE
- 9 Oxygen switch: ON
- 10 Liquid cooling switch: ON (Fwd)
- 11 WCS (Weapon Control System) switch: STANDBY

5.1 Allineamento a terra

- 1 Navigation Mode Selector: GND ALIGN (Ground alignment)
- 2 Controllare le coordinate, l'altitudine, e la correzione magnetica della propria posizione nella pagina GROUND SETTINGS del kneeboard
- 3 CAP (Computer Address Panel) CATEGORY selector: NAV
- 4 Message Button: OWN AC (Own Aircraft)
- 5 Sulla tastiera CAP premere:
 - 5.1 CLEAR per resettare gli input
 - 5.2 1/LAT (Latitude)
 - 5.3 N+E per selezionare North, o S-W per South
 - 5.4 Digitare le coordinate usando i tasti numerici
 - 5.5 Sulla parte superiore del TID verificare che le coordinate siano corrette
 - 5.6 ENTER per confermare
 - 5.7 CLEAR
 - 5.8 6/LONG (Longitude)
 - 5.9 N+E per selezionare East, o S-W per West
 - 5.10 Digitare le coordinate usando i tasti numerici
 - 5.11 Sulla parte superiore del TID verificare che le coordinate siano corrette
 - 5.12 ENTER
 - 5.13 4/ALT (Altitude)
 - 5.14 N+E per selezionare un'altitudine positiva, o S-W per una negativa
 - 5.15 Digitare l'altitudine usando i tasti numerici
 - 5.16 Sulla parte superiore del TID verificare che l'altitudine sia corretta
 - 5.17 ENTER
 - 5.18 CLEAR
- 6 Premere il message button MAG/VAR/HDG (Magnetic Variation/Heading)
- 7 Sulla tastiera CAP premere:
 - 7.1 8/HDG (Heading)
 - 7.2 N+E per selezionare una corr. magnetica positiva, o S-W per una negativa
 - 7.3 Digitare la corr. magnetica usando i tasti numerici
 - 7.4 Sulla parte superiore del TID verificare che la variazione magnetica sia corretta
 - 7.5 ENTER
 - 7.6 CLEAR
- 8 Sulla parte superiore del TID verificare lo stato dell'allineamento della INS:

- 8.1 La prima linea verticale da sinistra indica l'allineamento COARSE, utilizzabile solo per la navigazione
- 8.2 La seconda linea verticale indica l'allineamento ALERT LAUNCH CRITERIA. Da questo momento si possono usare gli AIM-7 ed AIM-54, non le armi A2G
- 8.3 La terza linea verticale indica che l'allineamento FINE è completo
- 8.4 Controllare che l'indicatore dell'avanzamento diventi un rombo con un puntino al centro
- 9 Navigation Mode Selector: INS NAV MODE

5.2 Allineamento su portaerei

- 1 Controllare i nodi del Datalink disponibili sulla pagina TACTICAL DATALINK SYSTEMS del kneeboard
- 2 Datalink Power Switch: ON
- 3 Settare la frequenza del nodo Datalink desiderato tramite le rotelle (Rotating Select wheels)
- 4 Datalink Mode switch: CAINS/WAYPT (Carrier Aircraft Inertial Navigation System/Waypoint)
 - 5 Navigation Mode Selector: CVA (Carrier INS Alignment) o CAT (Carrier Catapult INS Alignment)
- 6 Sulla parte superiore del TID verificare lo stato dell'allineamento della INS:
 - 6.1 La prima linea verticale da sinistra indica l'allineamento COARSE, utilizzabile solo per la navigazione
 - 6.2 La seconda linea verticale indica l'allineamento ALERT LAUNCH CRITERIA. Da questo momento si possono usare gli AIM-7 ed AIM-54, non le armi A2G
 - 6.3 La terza linea verticale indica che l'allineamento FINE è completo
 - 6.4 Controllare che l'indicatore dell'avanzamento diventi un rombo con un puntino al centro
- 7 Navigation Mode Selector: INS NAV MODE

5.3 Allineamento con posizione preimpostata

- 1 CAP (Computer Address Panel) CATEGORY selector: NAV
- 2 Message Button STORED HDG ALIGN: Verificare che sia illuminato
- 3 Sulla parte superiore del TID verificare la presenza della scritta ASH (Alignment Stored Heading)
- 4 Sulla tastiera CAP premere:
 - 4.1 CLEAR per resettare gli input
 - 4.2 1/LAT (Latitude)
 - 4.3 N+E per selezionare North, o S-W per South
 - 4.4 Digitare le coordinate usando i tasti numerici
 - 4.5 Sulla parte superiore del TID verificare che le coordinate siano corrette
 - 4.6 ENTER per confermare
 - 4.7 CLEAR
 - 4.8 6/LONG (Longitude)
 - 4.9 N+E per selezionare East, o S-W per West
 - 4.10 Digitare le coordinate usando i tasti numerici
 - 4.11 Sulla parte superiore del TID verificare che le coordinate siano corrette
 - 4.12 ENTER
- 5 Navigation Mode Selector: GND ALIGN (Ground alignment) se su aeroporto, CVA (Carrier INS Alignment) se su portaerei
- 6 Sulla parte superiore del TID verificare lo stato dell'allineamento della INS:
 - 6.1 La prima linea verticale da sinistra indica l'allineamento COARSE, utilizzabile solo per la navigazione
 - 6.2 La seconda linea verticale indica l'allineamento ALERT LAUNCH CRITERIA. Da questo momento si possono usare gli AIM-7 ed AIM-54, non le armi A2G
 - 6.3 La terza linea verticale indica che l'allineamento FINE è completo
 - 6.4 Controllare che l'indicatore dell'avanzamento diventi un rombo con un puntino al centro
- 7 Navigation Mode Selector: INS NAV MODE

5.3 Completamento Start-Up postazione RIO

- 1** TACAN Function Selector: T/R (Transmit+Receive)
- 2** TACAN CMD (TACAN Command): Settare come desiderato
- 3** Standby attitude indicator (ADI) control knob: Uncage. Sbloccare l'ADI cliccando con il tasto destro del mouse sul regolatore, ruotandolo poi per settare l'assetto corretto
- 4** IR/TV Power switch: STANDBY
- 5** AN/ALR-67 RWR Power switch: ON
- 6** AN/ALQ-126 DECM Jammer Mode Selector Switch: STANDBY
- 7** Datalink Mode switch: TAC
- 8** Datalink Address: Settare il proprio codice identificativo usando le rotelle (Datalink Address Thumbwheel)
- 9** IFF Mode 4 Power Switch: ON
- 10** AN/ALE-39 PWR/Mode Switch: AUTO(CHAFF)/MAN or MAN, come richiesto
- 11** Flare Mode Switch: PILOT

Ringraziamenti:

Autore: =36=Pigon

Revisione e Adattamento: =36=Jhonny, =36=Falcon

Concept Manager: =36=Tournament

36STV Format Designer: =36=Pigon, =36=Karma

Ultimo Aggiornamento: 23/03/2020