



36° Stormo Virtuale

DCS : AH-64D LONGBOW APACHE

PAGINA FLT

SOMMARIO

1. Premessa.....	3
PAGINA MPD FLT.....	4
Pulsanti della pagina MPD FLT.....	4
Simbologia della pagina MPD FLT.....	5
PAGINA MPD FLT, SET FLT SELEZIONATO.....	10
Pagina MPD FLT con grafica selezionata FLT SET.....	13
Ringraziamenti:.....	14

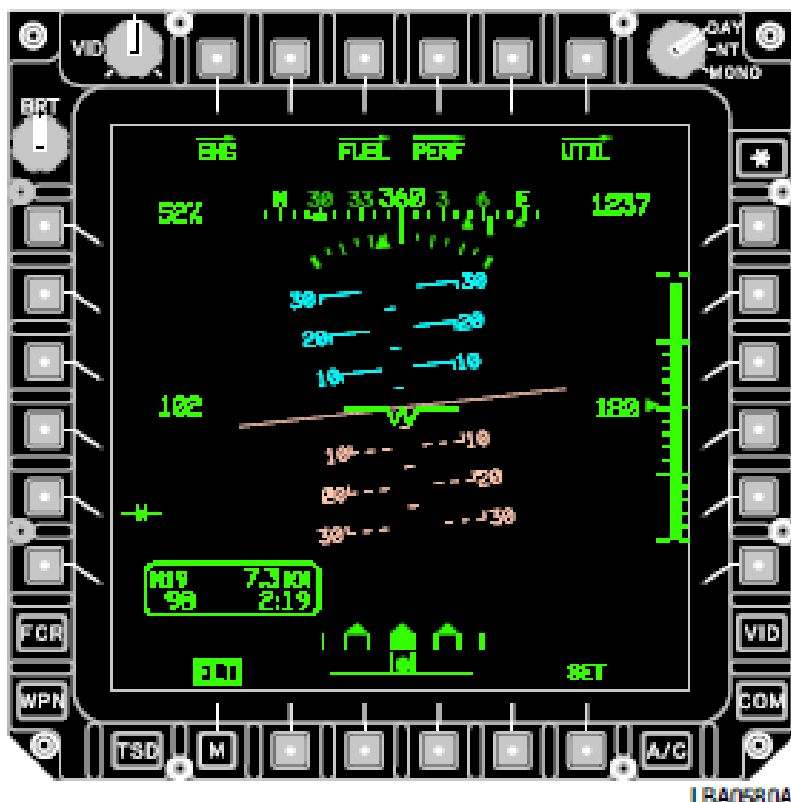
1. Premessa

Questo documento contiene le informazioni e le nozioni necessarie per poter conoscere ed impiegare al meglio la pagina FLT del velivolo AH-64D.

L'allievo pilota che intende conseguire l'abilitazione LCR sul velivolo AH-64D Longbow Apache , troverà in questo documento un valido e semplice supporto.

PAGINA MPD FLT

La pagina **FLT** presenta la simbologia degli strumenti di volo richiesti per il volo dall'MPD. La maggior parte dei pulsanti e alcuni dei grafici sono visualizzati solo quando viene selezionato il pulsante **FLT SET**,



- T1 **ENG** (Engine) page button
- T3 **FUEL** page button
- T4 **PERF** (Performance) page button
- T6 **A/C UTIL** (Utility) page button
- L5 **-W-** (Waterline) button
- B6 **FLT SET** button

● Pulsanti della pagina MPD FLT.

La pagina **FLT** (figg. 2-95 e 2-96) fornisce le seguenti selezioni di pulsanti:

- Pulsante pagina ENG.** Premendo il pulsante della pagina **ENG** si presenta la pagina dello strumento Engine.
- Pulsante di pagina FLT** (solo sul secondo livello). Premendo (deselezionando) il pulsante di pagina **FLT** si riporta l'MPD al formato di primo livello.
- Pulsante pagina FUEL (carburante).** Premendo il pulsante della pagina **FUEL** (Carburante) si presenta la pagina del carburante.

	1	2	3	4	5	6	7
--	---	---	---	---	---	---	---



della scala di direzione come un campo dati a 3 cifre. La scala dell'heading viene visualizzata quando l'EGI ha determinato la sua prua vera, e ha una posizione per determinare la varianza magnetica.

2. **FCR Centerline Bearing.** Il rilevamento della linea centrale FCR viene visualizzato lungo la parte inferiore della barra della prua magnetica. Rappresenta l'azimut dell'attuale linea centrale di scansione FCR (o linea di rilevamento) quando la linea centrale si trova all'interno della porzione visualizzata della scala di direzione. Il rilevamento della linea centrale FCR viene presentato quando viene visualizzata la scala di prua e sono soddisfatti i requisiti per la presentazione dell'impronta FCR sulla pagina TSD.
3. **Angolo di bank.** L'indicatore di angolo di bank fornisce un'indicazione analogica dell'attuale angolo di bank del veivolo in gradi. L'indicatore di angolo di bank consiste in un nastro curvo fisso che presenta un minimo di 30° a sinistra e 30° a destra dal bank 0° con incrementi di 5°. Il triangolo dell'angolo di bank è allineato e fissato al movimento di rollio dell'indicatore di assetto. Man mano che l'angolo di bank aumenta, le tacche dell'angolo di bank si espandono per mostrare una porzione maggiore della rosa della bussola. Quando l'angolo di bank supera 20°, l'intero simbolo viene mostrato di colore BIANCO. L'angolo di bank è presentato se l'indicatore di assetto è presentato.
4. **Linea del lubber.** La linea del lubber è allineata alla linea centrale del veivolo. È il riferimento per entrambe le direzioni e l'angolo di inclinazione.
5. **Command HDG o Bob-up.** Il simbolo della prua di comando lungo la parte inferiore della scala della prua magnetica indica la direzione verso il prossimo punto di navigazione selezionato attraverso il sottosistema di navigazione. Il simbolo viene presentato quando c'è un prossimo waypoint valido e la scala di prua viene visualizzata. Alla selezione del simbolo ciclico seleziona il modo bobup, il simbolo rappresenta la prua all'inizio del simbolo bobup. Il simbolo rimane sulla prua del bobup fino a quando la modalità bobup viene disinserita o la prua diventa non valida.
6. **Rilevamento ADF.** Il rilevamento ADF viene presentato lungo la parte inferiore della scala della prua magnetica, rappresentando il rilevamento istantaneo al radiofaro non direzionale (NDB) ADF sintonizzato. Viene visualizzato solo quando il sistema ADF riceve un segnale di rilevamento valido e viene visualizzata la scala della prua.
7. **Alternate (Pilot or CPG) Sensor Bearing.** Il rilevamento del sensore del membro alternativo dell'equipaggio è presentato come un triangolo lungo la parte inferiore della scala di prua. Viene presentato solo quando la scala di prua è visualizzata e la vista dell'altro membro dell'equipaggio è valida. Questo permette ad un membro dell'equipaggio di vedere l'azimut della linea di vista dell'altro membro dell'equipaggio. Il simbolo non viene presentato in una cabina quando la vista selezionata dall'altro membro dell'equipaggio è FCR.
8. **Altitudine barometrica o inerziale.** L'altitudine barometrica è visualizzata in piedi nell'area superiore destra della pagina. La gamma totale di altitudine barometrica è da -2300 a 20.000 piedi, in incrementi di 10 piedi. L'altitudine barometrica non viene visualizzata quando l'ADS ha identificato guasti continui interni al BIT, quando non ci sono le ultime impostazioni dell'altimetro memorizzate, o quando i dati della pressione barometrica sono fuori dall'intervallo valido. L'altitudine inerziale (altitudine MSL calcolata) è di colore BIANCO e visualizzata in piedi con il testo BIANCO "INRTL" sotto di essa quando l'altitudine barometrica non è disponibile, o quando l'EGI ha identificato guasti interni continui BIT, e quando i dati di altitudine inerziale sono validi. L'altitudine inerziale visualizzata è

l'altitudine MSL calcolata utilizzando le informazioni di altitudine inerziale. La gamma totale di altitudine inerziale è da - 2300 a 20.000 piedi, in incrementi di 10 piedi. Il processore di sistema calcola l'altitudine MSL INRTL visualizzata, usando l'altitudine inerziale e le informazioni sulla posizione attuale dalla INU primaria. L'errore massimo consentito è di 70 piedi.

9. **Altitudine radar HI e LO.** Gli indicatori di altitudine radar HI e LO sono visualizzati appena sopra e sotto la lettura digitale dell'altitudine radar. Le indicazioni HI GIALLA e LO ROSSA possono essere impostate per essere presenti da 1 a 1428 piedi. Se le indicazioni HI o LO sono impostate su 0, non vengono presentate all'equipaggio.
10. **Altitudine radar e scala verticale.** L'altitudine radar è visualizzata con una lettura digitale e un nastro analogico nell'area centrale destra della pagina. Quando è presente l'indicatore di altitudine radar HI, la lettura digitale dell'altitudine radar e il nastro analogico sono di colore GIALLO. Quando viene presentato l'indicatore di altitudine radar LO, la lettura digitale dell'altitudine radar e il nastro analogico sono di colore ROSSO. Un messaggio audio viene presentato quando l'altitudine del veivolo è uguale all'altitudine LO impostata ed è inferiore a 10 ft AGL, o è inferiore del 10% all'altitudine LO impostata ed è tra 11 ft e 999 ft AGL, o è 100 ft sotto l'altitudine LO ed è tra 1000 ft e 1428 ft AGL. L'altitudine radar viene visualizzata come lettura digitale in incrementi di 1 ft da 0 a 50 ft AGL, e in incrementi di 10 ft da 50 ft AGL a un'altitudine massima di 1428 ft AGL. La scala verticale dell'altitudine radar viene visualizzata quando il veivolo sta operando a un'altitudine compresa tra 0 e 200 ft (in salita), o 10 e 180 ft (in discesa). La scala analogica ha dei tic a destra del nastro con incrementi di 10 ft fino a 50 ft, e incrementi di 50 ft da 50 a 200 ft. La lettura digitale dell'altitudine radar e la scala non vengono presentate quando i dati di altitudine radar non sono validi, superano i 1428 ft, l'altimetro radar non è ON, o è fuori portata.
11. **Rateo di salita.** La scala del rateo di salita e il triangolo indicatore si trovano a sinistra e adiacenti alla scala verticale dell'altitudine radar. La scala è visualizzata con un puntatore triangolare pieno che indica il tasso di salita corrente. I segni a tic indicano i ratei di salita o di discesa con incrementi di 100 fpm fino a +/- 500 fpm, e un singolo segno a tic indica la posizione di 1000 fpm. Sia l'altitudine positiva (salita) che quella negativa (discesa) sono visualizzate sulla pagina FLT; solo l'altitudine negativa è visualizzata sull'HMD. Quando il triangolo si trova in una delle due posizioni limite di 1000 fpm, un campo dati BIANCO che indica il rateo corrente di salita o discesa viene presentato accanto al triangolo. Il campo dati indica il rateo di salita o di discesa con un'approssimazione di 100 fpm. Il rateo di salita non viene indicato se l'EGI non fornisce informazioni valide sulla velocità verticale riferita alla terra.
12. **Mantenimento dell'altitudine.** Quando il sistema di controllo del volo sta tentando di mantenere la quota, un simbolo orizzontale "home plate" è posto nella posizione del simbolo del rateo zero di salita come simbolo di mantenimento della quota. Se questa modalità di mantenimento non riesce o viene disinserita, si attiva un tono dei controlli di volo e il simbolo diventa di colore BIANCO, lampeggia per 3 secondi e poi viene rimosso.
13. **Indicatore d'attitudine.** L'indicatore di assetto è presentato nell'area centrale della pagina. È dinamico e fornisce l'assetto di beccheggio e rollio dell'elicottero. L'indicatore di assetto visualizza 90°pitch nose up e 90°pitch nose down intorno all'asse laterale e 360° intorno all'asse longitudinale. La porzione della scala del passo è CYAN, e la linea dell'orizzonte e la

porzione di terra della scala del passo sono BROWN. L'indicatore di assetto viene presentato se i dati di assetto EGI sono validi.

14. **Waterline.** Il simbolo della Waterline fornisce un riferimento di stato centrale della scala del Pitch. Si riempie per indicare che l'indicatore di assetto è spostato sull'asse del Pitch selezionando il tasto -W- o applicando manualmente un BIAS.

ATTITUDE INDICATOR AND
HORIZONTAL LINE PER EGI



ATTITUDE INDICATOR AND
HORIZONTAL LINE OFFSET
FROM EGI



15. **Velocità di virata.** L'indicatore del rateo di virata fornisce un'indicazione analogica del rateo di virata corrente del veivolo in gradi al secondo. L'indicatore della velocità di virata è visualizzato su una scala orizzontale nell'area centrale inferiore del display, appena sopra la sfera di slittamento. Indica sia la direzione che la velocità di virata del veivolo. I segni verticali a tic rappresentano i limiti per la virata centrata (nessuna virata), mezza virata standard e la virata standard completa (casella centrata sotto il triangolo). La corsa completa a sinistra o a destra rappresenta 4,8° al secondo. Se i dati inerziali non sono disponibili, il simbolo non viene presentato.
16. **Skid/Slip.** La sfera di skid/slip fornisce un'indicazione della quantità di accelerazione laterale e di quanto bene sia coordinata una virata. Le linee di riferimento rappresentano i limiti per il volo in-trim o coordinato. La corsa completa a sinistra o a destra rappresenta +0.15G. Se l'accelerazione inerziale non è disponibile (i dati inerziali non sono validi), lo skid/slip ball o la velocità al suolo non sono visualizzati.
17. **Finestra di stato dei dati di navigazione.** Una finestra di stato è visualizzata nell'area in basso a sinistra della pagina e contiene la velocità al suolo, il punto di destinazione, la distanza e il tempo da percorrere. La finestra di stato viene rimossa ogni volta che tutti i suoi campi di dati interni non sono visualizzati.
18. **Time To Go.** Il time to go indica quanto tempo ci vorrà per raggiungere il punto di destinazione fly-to basato sull'attuale velocità al suolo del velivolo. Il time to go non viene visualizzato quando la velocità al suolo del veivolo è pari o inferiore a 15 kts, o il tempo stimato è maggiore o uguale a 10 ore. Le cifre dei secondi sono presentate solo quando il tempo è inferiore a 5 minuti. Il tempo da percorrere viene presentato solo quando il punto di destinazione o la velocità al suolo sono visualizzati e le velocità inerziali sono valide.
19. **Distanza da percorrere.** L'indicazione della distanza da percorrere è una lettura digitale che fornisce la distanza dalla posizione attuale al punto di destinazione del volo. Viene visualizzata a 0,1 km o nm. La gamma valida è da 0,0 a 999,9 km/nm. La lettura digitale della distanza da percorrere viene visualizzata solo quando vengono visualizzati il punto di destinazione o la velocità al suolo.
20. **Velocità al suolo.** La velocità al suolo è visualizzata con un calore approssimato al nodo più vicino. La velocità al suolo è visualizzata solo quando l'INU è allineato.
21. **Punto di destinazione.** Il punto di destinazione indica il **waypoint ("W##")**, **Hazard ("H##")**, **Control Measure ("C##")**, **Target ("T##")** o la **Threat ("T##")** attualmente selezionati come punto di destinazione fly-to. Se un punto di destinazione non è disponibile, il simbolo non viene visualizzato.

22. **Stabilizzatore.** La posizione dello stabilizzatore è fornita all'equipaggio dal simbolo dello stabilizzatore. Questo simbolo presenta un'icona che rappresenta la vista laterale della lamina d'aria posizionata all'attuale angolo dello stabilizzatore. Una scala ad arco adiacente fornisce un riferimento da -10° a $+35^\circ$. Un segno di spunta a zero gradi è fornito per una maggiore consapevolezza della situazione durante le operazioni manuali e come riferimento rapido per le procedure di spegnimento del veivolo. Questo simbolo BIANCO si presenta ogni volta che lo stabilizzatore sta operando in modalità manuale per qualsiasi motivo (selezione intenzionale da parte dell'equipaggio, o come risultato di un guasto al sistema automatico). Se lo stabilizzatore è in avaria tale che l'input manuale non è in grado di modificare la posizione, una lettura digitale che fornisce il limite TAS viene visualizzata sotto l'icona, e il simbolo impostato viene mostrato di colore GIALLO. Inoltre, se il sistema di controllo del volo si guasta in modo tale che il sistema non conosce la condizione dello stabilizzatore, l'icona con ? e il limite TAS sono visualizzati. Il simbolo viene mostrato di colore ROSSO quando la TAS supera il limite TAS dello stabilizzatore.
23. **G State.** Un'indicazione digitale del fattore di carico è fornita quando il veivolo è entro $1/4$ G del limite del fattore di carico del capitolo 5, o supera 2 G. Se il fattore di carico corrente è entro $1/4$ G del limite del fattore di carico del capitolo 5, viene mostrato in colore BIANCO. Se il fattore di carico attuale supera il limite del fattore di carico del capitolo 5, viene mostrato in ROSSO. Questo limite del fattore di carico è dinamico e determinato per l'attuale altitudine, velocità e condizioni di peso lordo. La lettura digitale dello stato G si trova sotto la lettura digitale della velocità dell'aria per un facile riferimento in volo. Una volta che lo stato G viene presentato, viene presentato per un minimo di 2 secondi prima di essere rimosso. Lo stato G non viene presentato se i dati di accelerazione non sono disponibili dall'EGI.
24. **TAS.** La True Air Speed in nodi è visualizzata nell'area centrale sinistra della pagina. La velocità all'aria diventa un riquadro (angoli quadrati ed è mostrata di colore ROSSO) per indicare che la velocità all'aria ha raggiunto la Velocity Not to Exceed (VNE). L'intervallo di velocità valido è da 0 a 210 kts con incrementi di 1 kt. Se i dati sulla velocità dell'aria non sono disponibili, la velocità dell'aria non viene visualizzata.
25. **Mantenimento dell'assetto.** Quando il sistema di controllo del volo sta tentando di mantenere l'assetto, una finestra di stato è posta intorno alla lettura digitale della velocità dell'aria per indicare il mantenimento dell'assetto. Se questa modalità di mantenimento fallisce o viene disinserita, si attiva un tono dei controlli di volo e il simbolo diventa di colore BIANCO, lampeggia per 3 secondi e poi viene rimosso.
26. **TGT.** La lettura digitale della temperatura del gas della turbina del motore (TGT) è visualizzata nell'area superiore sinistra del formato della pagina. Viene visualizzata solo quando rimangono 2 o 2,5 minuti in un particolare intervallo limite TGT.
27. **Coppia del motore (Torque).** La coppia del motore è visualizzata come una lettura digitale nell'area superiore sinistra della pagina. Indica la coppia più alta dei due motori. Quando si verifica una divisione della coppia tra i motori superiore al 12%, la coppia lampeggia per

STABILATOR MANUAL MODE

MANUAL MODE FAILED
STABILATOR POSITION KNOWN

STABILATOR POSITION DATA
NOT VALID, POSITION UNKNOWN

STABILATOR POSITION DATA
NOT VALID, TAS EXCEEDS
STABILATOR TAS LIMIT



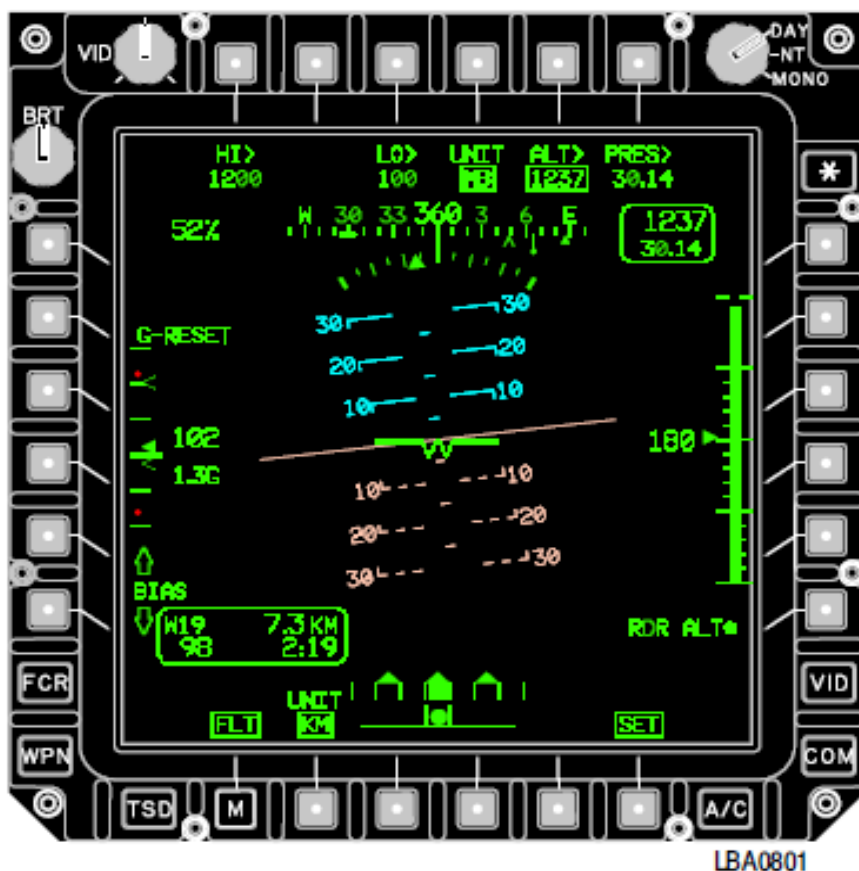
indicare un imminente funzionamento a motore singolo. La coppia è BOXED quando è pari o superiore al 98%, indicando un imminente limite di coppia continua del 100%. La coppia e il colore del riquadro corrispondono al colore della visualizzazione sulla pagina ENG.

28. **FLY-To navigation CUE.** Se l'aeromobile è dotato di disposizioni MTADS, il fly-to cue di navigazione rappresenta la direzione verso il prossimo waypoint di navigazione attivo e viene utilizzato insieme al vettore del percorso di volo per aiutare la navigazione. È un piccolo poligono a forma di diamante con un fondo piatto e un punto al centro. Quando è allineato correttamente, il vettore del percorso di volo si inserisce all'interno della stecca. Quando viene mostrato su immagini video ad ampio FOV (HMD, TDU o MPD), il simbolo è virtuale. Quando viene presentato nella pagina MPD **FLT**, non è virtuale.
29. **Vettore della traiettoria di volo.** Se il veivolo è dotato di disposizioni MTADS, il vettore della traiettoria di volo fornisce un'indicazione della traiettoria di volo del veivolo proiettata. Si tratta di un piccolo cerchio dinamico con segni di tic sulla parte esterna del cerchio a ore tre, nove e dodici. Si tratta di un simbolo virtuale quando viene mostrato su immagini video ad ampio FOV per indicare il riferimento al mondo esterno per quanto riguarda l'attuale traiettoria di volo dell'elicottero. Quando viene presentato nella pagina MPD **FLT**, non è virtuale. Il vettore rappresenta il punto verso il quale l'elicottero sta volando. La differenza orizzontale tra l'head tracker e il vettore percorso di volo indica la direzione e l'ampiezza del sideslip del veivolo, quando entrambi non sono limitati. Il vettore percorso di volo lampeggia quando il bordo è limitato, ed è presentato solo quando le velocità del corpo INU sono valide, e la grandezza della velocità tridimensionale è > 5 kts di velocità al suolo.

● PAGINA MPD FLT, SET FLT SELEZIONATO

La selezione del pulsante **FLT SET** presenta i pulsanti di controllo necessari per configurare le unità di visualizzazione della pagina **FLT**, impostare l'altitudine/pressione barometrica, impostare i criteri di presentazione delle indicazioni di altitudine radar **HI** e **LO**, alimentare l'altimetro radar, resettare l'accelerometro, applicare un bias manuale all'indicatore di assetto e alla linea dell'orizzonte HMD, e monitorare i simboli non continuamente visualizzati sulla pagina **FLT** quando **FLT SET** non è selezionato.

Con il pulsante FLT **SET** selezionato, la pagina **FLT** fornisce le seguenti selezioni di pulsanti:



- T1 Pulsante Altitudine radar **HI**
 - T3 Pulsante Altitudine radar **LO**
 - T4 Pulsante **UNIT IN/MB** (pollici/millibar)
 - T5 Pulsante **ALT** barometrico
 - T6 Pulsante **PRES** barometrico
 - L2 Accelerometro Pulsante **G-RESET**
 - L5 Pulsante Up **BIAS** Set
 - L6 Pulsante Down **BIAS** Set
 - R6 Pulsante **RDR ALT** ON/OFF
 - B2 Pulsante **UNIT KM/NM**
 - B6 Tasto **FLT SET**
- **Pulsante HI.** Il pulsante HI visualizza e permette la modifica dell'altitudine che fa scattare la presentazione dell'indicazione **HI** dell'altitudine radar. Il pulsante **HI** viene presentato se l'altimetro radar è ON.
 - **Pulsante LO.** Il pulsante LO visualizza e permette di modificare l'altitudine che fa scattare la presentazione dell'indicazione **LO** dell'altitudine radar e la presentazione del messaggio audio "altitudine bassa". Nessuna indicazione audio o visiva LO viene visualizzata quando LO è impostato su 0. Il pulsante **LO** viene presentato se l'altimetro radar è 0.

- **Pulsante UNIT IN/MB.** Il pulsante **UNIT IN/MB** imposta le unità di visualizzazione per la lettura digitale della pressione barometrica e il pulsante **PRES** barometrico. La pressione barometrica può essere visualizzata in pollici di mercurio ("**IN**") o in millibar ("**MB**").
- **Pulsante ALT.** Il pulsante **ALT** visualizza e permette di modificare l'altitudine barometrica corrente. Il pulsante dell'altitudine barometrica non viene presentato se l'ADS è fallito.
- **Pulsante PRES.** Il pulsante **PRES** visualizza e permette la modifica della pressione barometrica corrente. I dati della pressione barometrica vanno da 28,10 a 30,99 pollici di mercurio in incrementi di 0,01 pollici di mercurio, o da 951,5 a 1.049,4 mb in incrementi di 0,1 mb. I cambiamenti di altitudine barometrica si riflettono in entrambe le presentazioni dell'altitudine barometrica e della pressione. La pressione barometrica non viene visualizzata se l'ADS è guasto.
- **Pulsante G-RESET.** Il pulsante **G-RESET** è visualizzato sopra l'accelerometro. Questa funzione resetta le spie dell'accelerometro a 1 G.
- **Pulsanti di impostazione del BIAS verso l'alto e verso il basso.** Il pulsante di impostazione del **BIAS** verso l'alto permette all'equipaggio di aggiungere la polarizzazione verso l'alto alla scala del passo e alla linea dell'orizzonte. Il pulsante di impostazione del **BIAS** verso il basso permette all'equipaggio di aggiungere una polarizzazione verso il basso alla scala del passo e alla linea dell'orizzonte. I pulsanti di bias verso l'alto e verso il basso possono applicare fino a 10° di offset del passo in entrambe le direzioni. Gli usi tipici di questo controllo includono l'applicazione di un offset del passo, in incrementi di 1°, all'indicatore di assetto e all'impostazione EGI della linea dell'orizzonte dell'HMD prima del decollo. Può anche essere usato durante il volo per aggiungere un ulteriore bias alla scala del passo e alla linea dell'orizzonte dopo che l'indicatore di assetto è stato allineato alla linea di galleggiamento. La polarizzazione applicata può essere cancellata deselectando il pulsante della linea di galleggiamento. Quando un bias è stato applicato, un campo dati BIAS è presentato sulla pagina **FLT** sotto il pulsante **-W-** (**FLT SET** non selezionato), o tra i pulsanti **BIAS** su e giù (**FLT SET** selezionato). Questi pulsanti non sono visualizzati quando i dati di altitudine EGI non sono validi.
- **Pulsante RAD ALT.** Il pulsante **RAD ALT** on/off permette all'equipaggio di alimentare l'altimetro radar. L'impostazione predefinita del sistema è ON per le normali operazioni o le interruzioni dell'alimentazione a terra. Il sistema memorizza l'ultima impostazione di stato e riporta l'altimetro radar in quello stato in caso di interruzione dell'alimentazione in volo.
- **Pulsante UNIT KM/NM.** Il pulsante **UNIT KM/NM** è presentato sotto la finestra di stato dei dati di navigazione, e imposta le unità per la visualizzazione della distanza da percorrere e per il TSD tra **KM** e **NM**.
- **Pulsante FLT SET.** La selezione del pulsante **FLT SET** presenta i pulsanti di controllo necessari per impostare o inserire dati nella pagina **FLT**
- **Pulsante di pagina FLT (solo sulla pagina FLT di secondo livello).** Premendo il pulsante **FLT** page si riporta l'MPD al formato di primo livello.

● Pagina MPD FLT con grafica selezionata FLT SET.

La pagina **FLT** (Flight Instruments), fornisce i simboli mostrati nella pagina **FLT**, e i seguenti grafici aggiuntivi:

1. Finestra della pressione barometrica e dello stato.

La pressione barometrica è visualizzata nell'area superiore destra della pagina. La gamma totale della pressione barometrica è da 28,10 a 30,99 pollici di mercurio in incrementi di 0,01 pollici di mercurio, o da 951,57 a 1.409,44 mB in incrementi di 0,1 mB. Quando **FLT SET** è selezionato, la pressione barometrica e l'altitudine sono presentate circondate da una finestra di stato. La pressione barometrica non viene visualizzata a meno che l'ADS non trovi le sue altitudini di pressione valide e all'interno dell'intervallo valido.

2. G State. La lettura digitale dello stato G è visualizzata continuamente quando **FLT SET** è selezionato, piuttosto che solo quando è entro 1/4

G dal limite dinamico. Lo stato G non viene presentato se i dati di accelerazione non sono disponibili dall'EGI. Vedere anche paragrafo 2.110.2.23.

3. Accelerometro. L'accelerometro è visualizzato al centro del formato del display a sinistra della lettura digitale della velocità dell'aria. Ha sei componenti: accelerazione indicata, spia dell'accelerazione positiva, spia dell'accelerazione negativa, limite dell'accelerazione positiva, limite dell'accelerazione negativa e tic della scala. Un triangolo solido dinamico viene fornito per indicare le forze G totali che il veivolo sta attualmente sperimentando. Quando l'accelerazione corrente supera un limite, il triangolo è ROSSO. La gamma visualizzata è da -1 G a +4 G. Quando questo nastro verticale si muove in una direzione positiva o negativa lungo la scala, lascia dei triangoli aperti "rivelatori" nei punti estremi del suo movimento come indicazione delle forze G recenti. Quando l'accelerazione ha superato un limite, viene mostrata in ROSSO. Le posizioni e i colori dei triangoli spia vengono riportati a 1 G e VERDE dal pulsante di reset dell'accelerometro. I limiti superiore e inferiore della forza G, mostrati come punti ROSSI sulla scala, sono sviluppati dall'involuppo di volo basato sulla velocità del veivolo e sul peso lordo. Se i dati di accelerazione non sono disponibili dall'INU, il simbolo non viene visualizzato.

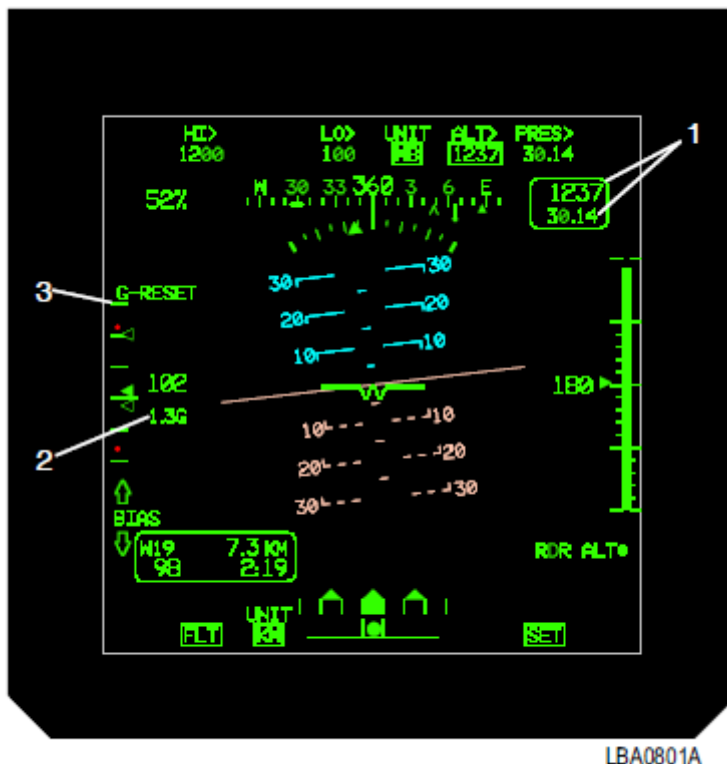


Figure 2-100. FLT Page Symbols

Ringraziamenti:

Autore: =36=Blade

Revisione e Adattamento: =36=Blade

Concept Manager: =36=Blade

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

Ultimo Aggiornamento: 01/02/2023