

ITAF Pilot Notes



Version 0.5

Indice

Introduzione.....	3
HE 111 H6 – H16	5
Ju88 A4.....	7
Ju87 D-3	9
BF110 E2.....	11
BF110 G2	13
BF109 E7.....	15
BF109 F2.....	16
BF109 F4.....	17
BF109 G2	18
BF109 G4	19
BF109 G6.....	20
BF109 G14	21
BF109 K4	22
FW 190 A3.....	23
FW 190 A5.....	24
FW 190 A8.....	25
FW 190 D9.....	26
MC 202.....	27
ME 262	28
JU 52.....	29

Introduzione

Il presente documento intende raggruppare la lunga serie di indicazioni ed esperienze necessarie a poter condurre con efficacia i diversi aerei presenti all'interno del simulatore IL2 Great Battles.

Le informazioni fornite solo volutamente schematiche e mirate ai soli aerei con cui opera normalmente lo squadrone.

Versioni

Versioni e rispettivi autori:

Versione	Contributor	Note
0.1	ITAF_LittleMadz77	Versione iniziale
0.2	ITAF_LG965	Aggiunte info su HE111
0.3	ITAF_Airone	Aggiunti dati generali su molti aerei
0.4	ITAF_LittleMadz77	Aggiunti dati su Ju88, FW190, MC202 e Ju52
0.5	ITAF_Airone	Aggiunte note sui bomber

Reviewer: ITAF_LittleMadz77

Approvers: ITAF_LG995, ITAF_Rani

Utilizzo del Bombsight (comune a HE 111, Ju 88)

TBD

<https://www.tuttovola.org/index.php?topic=7904.new#new>

CONFIDENTIAL

HE 111 H6 – H16

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	•	2.250	1.15
Combat	30 minuti	2.2400	1.25
Emergency	1 minuto	2.600	1.42

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max Speed
170 – 210	180 – 200	125 – 150	150 - 184	560

Temperature:

	Operativa	Max
Acqua	80 C	110 C
Olio	90 C	105 C

Tasti fondamentali da impostare

Prop Pitch (manuale)

Water Radiators (manuale)

Oil Radiators (manuale)

Trim: Pitch + Yaw + Roll

Decollo:

Aprire completamente i radiatori di acqua e olio, impostare pitch dell'elica a 100%, iniziare a dare manetta fino al 60-70% tenendo premuti i freni. Rilasciare e dare manetta massima, raggiunti i 100 km/h abbassare leggermente il muso dell'aereo per fargli sollevare il ruotino di coda, abbassare i flap al 33% e trimmare a salire. Subito dopo il decollo retrarre immediatamente il carrello e ridurre a 90% la manetta e 87% il pitch, ritirare gradualmente i flap controllando sempre di avere rateo di salita positivo senza scendere sotto i 200km/h, altrimenti livellare e lasciare prendere velocità.

Salita:

Si può salire fino a quattromila metri mantenendo manetta 90% e pitch 87%. Raggiunti i 4000 metri rimanere in volo livellato per due minuti con manetta a 77% e pitch 77%, Successivamente riprendere a salire fino a quota seimila metri in cui l'operazione di livellamento con "riposo motori" va ripetuta. Durante tutta la salita, controllare periodicamente le temperature che saranno diverse a seconda della stagione, chiudere i radiatori (acqua e olio) di un 25% o meno, quando queste sono al di sotto degli 80°. La velocità ideale di salita è di: ...

Crociera:

Una volta raggiunta la quota di crociera, impostare i motori con manetta 77% e pitch 77%. Controllare periodicamente le temperature di acqua e olio per assicurarsi che siano sempre entro i valori ottimali. Per risparmiare carburante è possibile ridurre motore fino a raggiungere una velocità minima di 230 km/h (dato da verificare)

Atterraggio:

Rientrati nel proprio territorio è possibile procedere all'atterraggio utilizzando due diversi approcci.

Nel caso l'aeroporto dovesse essere lontano dalla linea del fronte, è possibile iniziare a perdere quota con molto anticipo, impostando una leggera picchiata e prestando sempre attenzione a non superare la velocità massima di 560 km/h.

Se invece la pista scelta per atterrare dovesse trovarsi in una zona poco sicura, è bene raggiungere la verticale dell'aeroporto ancora "in quota" per poi iniziare una spirale discendente sfruttando la copertura dell'antiaerea alleata.

Visto che in questa fase l'aereo raggiungerà velocità piuttosto elevate, è bene ridurre il pitch a circa il 30% e regolare i radiatori continuamente in base al calo delle temperature di acqua e olio.

Regolare nuovamente il pitch tra 80-100%, abbassare il carrello al di sotto dei 300km/h, impostare la planata verso la pista in configurazione di atterraggio (flap 33%) con manetta non al di sotto del 35-40% fino a trovarsi con le ruote sulla pista, estendere completamente i flap e togliere manetta.

In questa fase è bene controllare continuamente la strumentazione per regolare velocità e rateo di discesa.

Ju88 A4

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	●	2.250	1.15
Combat	30 minuti	2.400	1.25
Emergency	1 minuto	2.600	1.42

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max Speed
170 – 210	180 – 200	125 – 150	205	670

Temperature:

	Operativa	Max
Acqua	80 C	110 C
Olio	100 C	130 C

Tasti fondamentali da impostare

Prop Pitch (manuale)

Outlet Cowl shutter (manuale)

Trim: Pitch + Yaw + Roll

Airbrakes

Decollo:

Aprire completamente gli outlet Cowl shutter, impostare pitch dell'elica a 100%, iniziare a dare manetta fino al 40-50% tenendo premuti i freni.

Rilasciare e dare manetta massima aiutandosi a mantenere allineato l'aereo con piccoli colpetti di freni, raggiunti i 100 km/h abbassare leggermente il muso dell'aereo per fargli sollevare il ruotino di coda, abbassare i flap di una posizione e trimmare a salire.

Subito dopo il decollo retrainare immediatamente il carrello e ridurre a 90% la manetta e 87% il pitch, raggiunti i 300-400 metri è possibile ritirare i flap controllando sempre di avere rateo di salita positivo senza scendere sotto i 210km/h, altrimenti livellare e lasciare prendere velocità.

Salita:

Si può mantenere manetta 90% e pitch 87% praticamente all'infinito, controllare periodicamente le temperature che saranno diverse a seconda della stagione, chiudere gli shutter di un 25% o meno, quando queste sono al di sotto degli 80°. La velocità ideale di salita è di: ...

Crociera:

Una volta raggiunta la quota di crociera, impostare i motori con manetta 77% e pitch 77%. Controllare periodicamente le temperature di acqua e olio per assicurarsi che siano sempre entro i valori ottimali. Per risparmiare carburante è possibile ridurre motore fino a raggiungere una velocità minima di 230 km/h (dato da verificare)

Atterraggio:

Rientrati nel proprio territorio è possibile procedere all'atterraggio utilizzando tre diversi approcci.

Nel caso l'aeroporto dovesse essere lontano dalla linea del fronte, è possibile iniziare a perdere quota con molto anticipo, impostando una leggera picchiata e prestando sempre attenzione a non superare la velocità massima di 670 km/h.

Se invece la pista scelta per atterrare dovesse trovarsi in una zona poco sicura, è bene raggiungere la verticale dell'aeroporto ancora "in quota" per poi iniziare una spirale discendente sfruttando la copertura dell'antiaerea alleata.

È possibile infine avvicinarsi all'aeroporto ancora in quota, estendere gli aereofreni ed impostare una decisa picchiata tenendo sempre d'occhio la velocità.

Visto che in questa fase l'aereo raggiungerà velocità piuttosto elevate, è bene ridurre il pitch a circa il 30% e regolare i radiatori continuamente in base al calo delle temperature di acqua e olio.

Regolare nuovamente il pitch tra 80-100%, abbassare il carrello al di sotto dei 300km/h, impostare la planata verso la pista in configurazione di atterraggio (flap abbassati di una posizione) con manetta non al di sotto del 35-40% fino a trovarsi con le ruote sulla pista, estendere completamente i flap e togliere manetta.

In questa fase è bene controllare continuamente la strumentazione per regolare velocità e rateo di discesa.

Ju87 D-3

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	●	2.250	1.15
Combat	30 minuti	2.400	1.25
Emergency	1 minuto	2.600	1.42

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max speed
140 - 170	180 – 195	125 – 145	180	650

Temperature:

	Operativa	Max
Acqua	80 C	110 C
Olio	90 C	105 C

Tasti fondamentali da impostare

Water Shuttters

Oil Shuttters

Trim: Pitch + Yaw + Roll

Airbrakes

Decollo:

Aprire completamente shutter di acqua e olio, impostare pitch dell'elica a 100%, iniziare a dare manetta fino al 50-60% tenendo premuti i freni.

Rilasciare e dare manetta massima, raggiunti i 100 km/h abbassare leggermente il muso dell'aereo per fargli sollevare il ruotino di coda, abbassare i flap di una posizione e trimmare a salire.

Subito dopo il decollo retrarre immediatamente il carrello e ridurre a 90% la manetta e 87% il pitch, raggiunti i 300-400 metri è possibile ritirare i flap controllando sempre di avere rateo di salita positivo senza scendere sotto i 210km/h, altrimenti livellare e lasciare prendere velocità.

Salita:

Mantenere manetta 90% e pitch 87% per la fase di salita, ricordando di non superare i 30 minuti consecutivi. Controllare periodicamente le temperature che saranno diverse a seconda della stagione, chiudere gli shutter di un 25% o meno, quando queste sono al di sotto degli 80°. La velocità ideale di salita è di: 240km/h

Crociera:

Una volta raggiunta la quota di crociera, impostare i motori con manetta 77% e pitch 77%. Controllare periodicamente le temperature di acqua e olio per assicurarsi che siano sempre entro i valori ottimali. Per risparmiare carburante è possibile ridurre motore fino a raggiungere una velocità minima di 230 km/h (dato da verificare)

Atterraggio:

Regolare nuovamente il pitch tra 80-100%, impostare la planata verso la pista in configurazione di atterraggio (flap abbassati di una posizione), una volta che le ruote sono sulla pista estendere completamente i flap e togliere manetta.

In questa fase è bene controllare continuamente la strumentazione per regolare velocità e rateo di discesa.

BF110 E2

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	●	2.200	1.15
Combat	30 minuti	2.300	1.2
Emergency	5 minuto	2.400	1.3
Boosted	1 minuto	2.400	1.4

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max speed
140 - 170	200 – 220	140 – 160	185	740

Temperature:

	Operativa	Max
Acqua	94 C	100 C
Olio in	30/75 C	80 C
Olio out	95 C	105 C

Tasti fondamentali da impostare

Water Shuttters

Oil Shuttters

Trim: Pitch + Yaw

Decollo:

Aprire completamente shutter di acqua e olio.

Dare manetta massima, raggiunti i 100 km/h abbassare leggermente il muso dell'aereo per fargli sollevare il ruotino di coda, abbassare i flap del 33% e trimmare a salire.

Subito dopo il decollo retrainare immediatamente il carrello e ridurre manetta al **79%** (Climb), ritirare gradualmente i flap controllando sempre di avere rateo di salita positivo senza scendere sotto i 200km/h, altrimenti livellare e lasciare prendere velocità.

Salita:

Mantenere manetta 79% per la fase di salita, ricordando di non superare i 30 minuti consecutivi. Controllare periodicamente le temperature che saranno diverse a seconda della stagione, chiudere gli shutter di un 25% o meno, quando queste sono al di sotto degli 80°. La velocità ideale di salita è di: 240km/h

Crociera:

Una volta raggiunta la quota di crociera, impostare i motori con manetta 62%. Controllare periodicamente le temperature di acqua e olio per assicurarsi che siano sempre entro i valori ottimali. Per risparmiare carburante è possibile ridurre motore fino a raggiungere una velocità minima di 230 km/h (dato da verificare)

Atterraggio:

Abbassare il carrello al di sotto dei 300km/h, impostare la planata verso la pista in configurazione di atterraggio (flap 33%), una volta che le ruote sono sulla pista estendere completamente i flap e togliere manetta.

Attenzione: il BF110 fa molta fatica in fase di atterraggio a perdere velocità, se necessario eseguire una scivolata d'ala.

BF110 G2

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	●	2.300	1.15
Combat	30 minuti	2.600	1.3
Emergency	1 minuto	2.800	1.42

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max speed
190 – 230	210 – 230	150 – 170	TBD	740

Temperature:

	Operativa	Max
Acqua	100 C	115 C
Olio in	70/80 C	85 C

Tasti fondamentali da impostare

Water Shuttters

Oil Shuttters

Trim: Pitch + Yaw

Aprire completamente shutter di acqua e olio.

Dare manetta massima, raggiunti i 100 km/h abbassare leggermente il muso dell'aereo per fargli sollevare il ruotino di coda, abbassare i flap del 33% e trimmare a salire.

Subito dopo il decollo retrarre immediatamente il carrello e ridurre manetta al 79% (Climb), ritirare gradualmente i flap controllando sempre di avere rateo di salita positivo senza scendere sotto i 200km/h, altrimenti livellare e lasciare prendere velocità.

Salita:

Mantenere manetta 79% per la fase di salita, ricordando di non superare i 30 minuti consecutivi. Controllare periodicamente le temperature che saranno diverse a seconda della stagione, chiudere gli

shutter di un 25% o meno, quando queste sono al di sotto degli 80°. La velocità ideale di salita è di: 240km/h

Crociera:

Una volta raggiunta la quota di crociera, impostare i motori con manetta 62%. Controllare periodicamente le temperature di acqua e olio per assicurarsi che siano sempre entro i valori ottimali. Per risparmiare carburante è possibile ridurre motore fino a raggiungere una velocità minima di 230 km/h (dato da verificare)

Atterraggio:

Abbassare il carrello al di sotto dei 300km/h, impostare la planata verso la pista in configurazione di atterraggio (flap 33%), una volta che le ruote sono sulla pista estendere completamente i flap e togliere manetta.

Attenzione: il BF110 fa molta fatica in fase di atterraggio a perdere velocità, se necessario eseguire una scivolata d'ala.

BF109 E7

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	•	2.200	1.15
Combat	30 minuti	2.300	1.23
Emergency	5 minuto	2.400	1.3
Boosted	1 minuto	2.400	1.4

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max speed
140 - 170	180 - 190	130 - 140	TBD	850

Temperature:

	Operativa	Max
Acqua	94 C	100 C
Olio in	30/75 C	80 C
Olio out	95 C	105 C

Trim

Stabilizer takeoff	70%
Stabilizer landing	-35%

Tasti fondamentali da impostare

Water Shuttters

Oil Shuttters

Trim: Pitch + Yaw

Tail wheel lock

Decollo:

TBD

Salita:

TBD

Atterraggio:

TBD

BF109 F2

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	•	2.200	1.15
Combat	30 minuti	2.300	1.23
Emergency	5 minuto	2.400	1.3
Boosted	1 minuto	2.400	1.4

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max speed
145 - 175	185 - 195	135 - 145	TBD	850

Temperature:

	Operativa	Max
Acqua	100 C	110 C
Olio	70/80 C	85 C

Trim

Stabilizer takeoff	55%
Stabilizer landing	-60%

Tasti fondamentali da impostare

Water Shuttters (auto + manual)

Oil Shuttters (auto + manual)

Trim: Pitch + Yaw

Tail wheel lock

Decollo:

TBD

Salita:

TBD

Atterraggio:

TBD

BF109 F4

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	•	2.300	1.15
Combat	30 minuti	2.500	1.3
Emergency	1 minuto	2.700	1.42

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max speed
150 - 180	190 - 200	145 - 155	TBD	850

Temperature:

	Operativa	Max
Acqua	100 C	115 C
Olio	70/80 C	85 C

Trim

Stabilizer takeoff	55%
Stabilizer landing	-60%

Tasti fondamentali da impostare

Trim: Pitch + Yaw

Tail wheel lock

Decollo:

TBD

Salita:

TBD

Atterraggio:

TBD

BF109 G2

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	•	2.300	1.15
Combat	30 minuti	2.600	1.3

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max speed
155 - 180	195 - 205	150 - 155	TBD	850

Temperature:

	Operativa	Max
Acqua	100 C	115 C
Olio	70/80 C	85 C

Trim

Stabilizer takeoff	77%
Stabilizer landing	-60%

Tasti fondamentali da impostare

Trim: Pitch + Yaw

Tail wheel lock

Decollo:

TBD

Salita:

TBD

Atterraggio:

TBD

BF109 G4

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	•	2.300	1.15
Combat	30 minuti	2.600	1.3
Emergency	1 minuto	2.800	1.42

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max speed
155 - 180	195 - 205	150 - 155	TBD	850

Temperature:

	Operativa	Max
Acqua	100 C	115 C
Olio	70/80 C	85 C

Trim

Stabilizer takeoff	75%
Stabilizer landing	-60%

Tasti fondamentali da impostare

Trim: Pitch + Yaw

Tail wheel lock

Decollo:

TBD

Salita:

TBD

Atterraggio:

TBD

BF109 G6

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	•	2.300	1.15
Combat	30 minuti	2.600	1.3
Emergency	1 minuto	2.800	1.42

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max speed
155 - 180	195 - 205	150 - 155	TBD	850

Temperature:

	Operativa	Max
Acqua	100 C	115 C
Olio	70/80 C	85 C

Trim

Stabilizer takeoff	75%
Stabilizer landing	-60%

Tasti fondamentali da impostare

Trim: Pitch + Yaw

Tail wheel lock

Decollo:

TBD

Salita:

TBD

Atterraggio:

TBD

BF109 G14

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	•	2.300	1.15
Combat	30 minuti	2.600	1.3
Emergency	10 minuti	2.800	1.7

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max speed
155 - 180	195 - 205	150 - 155	164-181	850

Temperature:

	Operativa	Max
Acqua	100 - 102 C	115 C
Olio	70/80 C	85 C

Trim

Stabilizer takeoff	75%
Stabilizer landing	-60%

Tasti fondamentali da impostare

Trim: Pitch + Yaw

Tail wheel lock

Decollo:

TBD

Salita:

TBD

Atterraggio:

TBD

BF109 K4

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	•	2.400	1.35
Combat	30 minuti	2.600	1.45
Emergency (DB)	10 minuti	2.800	1.7
Emergency (DC)	10 minuti	2.800	1.98

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max speed
160 - 190	200 - 215	155 - 160	167-190	850

Temperature:

	Operativa	Max
Acqua	100 - 102 C	115 C
Olio	70/80 C	95 C

Trim

Stabilizer takeoff	75%
Stabilizer landing	-60%

Tasti fondamentali da impostare

Trim: Pitch + Yaw

Tail wheel lock

Decollo:

TBD

Salita:

TBD

Atterraggio:

TBD

FW 190 A3

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	•	2.300	1.20
Combat	30 minuti	2.400	1.32
Emergency	3 minuti	2.700	1.42

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max speed
170 - 210	205 - 215	160 - 170	TBD	TBD

Temperature:

	Operativa	Max
Olio	105 C	120 C
Cylinder	180 C	220 C

Trim

Stabilizer takeoff	80 %
Stabilizer landing	80 %

Tasti fondamentali da impostare

Trim: Pitch + Yaw

Outlet cowling

Decollo:

Tirare lo stick alla pancia per bloccare ruotino di coda e tenere tirato fino a 100 km/h circa.

Note operative:

I flap hanno tre posizioni automatiche, non sono impostabili per gradi come sul 109. Le posizioni sono:

- Retracted (0 °)
- Takeoff (13°)
- Landing (58°)

E' possibile sganciare le eventuali bombe solamente una alla volta

FW 190 A5

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	•	2.300	1.20
Combat	30 minuti	2.400	1.32
Emergency	3 minuti	2.700	1.42
C3 injection	10 minuti	2.700	1.65

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max speed
170 - 210	205 - 215	160 - 170	TBD	TBD

Temperature:

	Operativa	Max
Olio	105 C	120 C
Cylinder	180 C	220 C

Trim

Stabilizer takeoff	80 %
Stabilizer landing	80 %

Tasti fondamentali da impostare

Trim: Pitch + Yaw

Outlet cowling

Decollo:

Tirare lo stick alla pancia per bloccare ruotino di coda e tenere tirato fino a 100 km/h circa.

Note operative:

I flap hanno tre posizioni automatiche, non sono impostabili per gradi come sul 109. Le posizioni sono:

- Retracted (0 °)
- Takeoff (13°)
- Landing (58°)

E' possibile sganciare le eventuali bombe solamente una alla volta

Il sistema di boost si attiva al 100% di manetta solamente a quote inferiori ai 1000mt

FW 190 A8

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	•	3000	1.42
Combat	30 minuti	3.250	1.51
Emergency	3 minuti	3.250	1.70
Emergency + MW50	10 minuti	3.250	1.80

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max speed
180 - 220	215 - 225	160 - 170	174-197	TBD

Temperature:

	Operativa	Max
Olio	105 C	120 C
Cylinder	180 C	220 C

Trim

Stabilizer takeoff	80 %
Stabilizer landing	80 %

Tasti fondamentali da impostare

Trim: Pitch + Yaw

Outlet cowling

Decollo:

Tirare lo stick alla pancia per bloccare ruotino di coda e tenere tirato fino a 100 km/h circa.

Note operative:

I flap hanno tre posizioni automatiche, non sono impostabili per gradi come sul 109. Le posizioni sono:

- Retracted (0 °)
- Takeoff (13°)
- Landing (58°)

E' possibile sganciare le eventuali bombe solamente una alla volta, con la variante F8 è invece possibile sganciare gli ordigni nell'ordine a piacere

FW 190 D9

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	•	2.300	1.15
Combat	30 minuti	2.400	1.3
Emergency	3 minuti	2.700	1.42

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max speed
170 - 210	205 - 215	160 - 170	TBD	TBD

Temperature:

	Operativa	Max
Olio	105 C	120 C
Cylinder	180 C	220 C

Trim

Stabilizer takeoff	80 %
Stabilizer landing	80 %

Tasti fondamentali da impostare

Trim: Pitch + Yaw

Decollo:

Tirare lo stick alla pancia per bloccare ruotino di coda e tenere tirato fino a 100 km/h circa.

Note operative:

I flap hanno tre posizioni automatiche, non sono impostabili per gradi come sul 109. Le posizioni sono:

- Retracted (0 °)
- Takeoff (13°)
- Landing (58°) E' possibile sganciare le eventuali bombe solamente una alla volta

MC 202

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	•	2.200	1.23
Combat	5 minuti	2.400	1.35
Boosted	1 minuto	2.500	1.45

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max speed
160 - 190	190 - 200	140 - 150	TBD	850

Temperature:

	Operativa	Max
Acqua	94 C	100 C
Olio	90-100 C	110 C

Trim

Stabilizer takeoff	75%
Stabilizer landing	-60%

Tasti fondamentali da impostare

Trim: Pitch + Yaw

Water radiators

Oil radiators

Boost

Tail wheel lock

Freni

Note:

con boost inserito e manetta costante al 67% il motore non fonde

ME 262

Motore:

	Tempo Limite	RPM	ATA
Normale	•	2.300	1.15
Combat	30 minuti	2.500	1.3
Emergency	1 minuto	2.800	1.42

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max speed
155 - 180	195 - 205	150 - 155	TBD	850

Temperature:

	Operativa	Max
Acqua	100 C	115 C
Olio	70/80 C	85 C

Trim

Stabilizer takeoff	75%
Stabilizer landing	-60%

Tasti fondamentali da impostare

Trim: Pitch + Yaw

Tail wheel lock

Decollo:

TBD

Salita:

TBD

Atterraggio:

TBD

JU 52

Motore:

	Tempo Limite	RPM	
Normale	•	1.925	
Combat	30 minuti	1.975	
Emergency	5 minuto	2.050	

Velocità operative:

Decollo	Planata	Atterraggio	Stallo	Max Speed
100 - 120	140 - 155	95 - 110	TBD	TBD

Temperature:

	Operativa	Max
Olio	80 C	100 C

Tasti fondamentali da impostare

Prop Pitch (manuale)

Water Radiators (manuale)

Oil Radiators (manuale)

Trim: Pitch + Yaw + Roll

Airbrakes

Decollo:

L'elica è a passo fisso quindi l'unico controllo che si ha è sulla manetta. A MENO DEL 20% DI MANETTA SI ATTIVANO AUTOMATICAMENTE I FRENI.

Salita:

TBD

Crociera:

TBD

Atterraggio:

TBD