

# DIGITAL AVIATION FOKKER 70/100

Si scarica dal sito di **Flight 1 Software**,  
<http://www.flight1.com/products.asp?product=fokkerjet>  
La versione per FS9 è di 286 mb, il codice di sblocco costa quasi 50 \$  
e funziona anche con la versione per FSX (previo ulteriore download di altrettanti 282 mb).

## Tutorial minimo

1 – Lancia FS9, sul menù Select Aircraft cerca nella finestra dei Manufacturer "**Fokker – Digital Aviation**". Seleziona il modello e il pannello che intendi utilizzare: Fokker 70 oppure Fokker 100, pannello del pilota o quello del copilota. Seleziona poi una tra le tante livree a corredo.

2 – **Carica il carburante necessario**, ma prima forse ...

... è opportuno lanciare il **Load Manager**, una utility che viene installata insieme all'aereo e che permette di gestire il carico.

L'eseguibile (panelCfg.exe) si trova nella cartella  
..\Flight Simulator 9\Digital Aviation\Fokker\LoadEditor.

Consente di trasferire immediatamente i pesi di pax e cargo all'aircraft.cfg dell'aereo da utilizzare. Consente anche una pianificazione accurata della quantità di carburante da imbarcare, e dà un riscontro immediato di eventuali superamenti del peso massimo al decollo. Tuttavia, mentre i pesi di pax e cargo vengono resi operativi immediatamente, la quantità di carburante deve essere impostata manualmente nel modo tradizionale (poiché non è una variabile dell'aircraft.cfg).

NB – Fa' attenzione a selezionare il giusto aircraft.cfg su cui andrà ad operare l'utility. Vi si distingue p.e. un F100 da un F100SD e quindi occorre preventivamente sapere se per il tuo volo userai un modello normale o un modello SD. Se nell'utility selezioni il .cfg di un modello normale e poi voli con una livrea che adotta il modello SD, i pesi di pax e cargo settati sul simulatore non saranno quelli impostati nell'utility, che andrà ad operare su altro .cfg.

3 – Posizionati al **gate** dell'apt da dove intendi decollare e **OK**.

4 – Clic su **SKIP** per "saltare" la taratura del joy nella schermata che precede l'accesso al cockpit.

## 5 – COCKPIT.

### PANNELLI E VISTE SUPPLEMENTARI

La combinazione SHIFT+ cifra consente di accedere ad otto pannelli supplementari variamente sovrapposti a quello principale:

<b>SHIFT+2</b>	<b>pannello radio e TRP</b>
<b>SHIFT+3</b>	<b>pannello secondario</b>
<b>SHIFT+4</b>	<b>overhead</b>
<b>SHIFT+5</b>	<b>overhead superiore</b>
<b>SHIFT+6</b>	<b>pedestal 1</b>
<b>SHIFT+7</b>	<b>pedestal 2 (throttle)</b>
<b>SHIFT+8</b>	<b>pedestal 3 (radio)</b>
<b>SHIFT+9</b>	<b>FMS</b>

Si può accedere agli stessi pannelli supplementari anche con clic su determinate parti del pannello principale o dei supplementari (di solito margini o parte dei margini superiori, inferiori o laterali).

Clic su uno dei quattro angoli di ciascun pannello supplementare per chiuderlo e tornare al pannello principale.

Altre tre viste supplementari si aprono con clic su ND o PFD, sul RMI e sull'angolo in basso a sinistra del pannello principale (non dispongono della combinazione SHIFT+cifra).

<b>ND/PFD</b>	<b>vista allargata ND e PFD</b>
<b>RMI</b>	<b>vista allargata ND, PFD, orologio e RMI.</b>
<b>Angolo in basso a destra</b>	<b>gestione portelli e gestione collegamento unità di External Power</b>

Col tastierino numerico si attivano inoltre le classiche **viste laterali** dal cockpit e due **viste sulle ali** dalla cabina passeggeri (senza oblò).

### COLD & DARK ?

Forse avrai già notato che **il cockpit non è "cold & dark"**.

Infatti, anche se la situazione di partenza di default del tuo FS9 è "cold & dark", il cockpit del Fokker non apparirà tale: la batteria (overhead) e l'avionica sono su ON, è su ON anche la spia della unità di External Power (overhead), bastano davvero pochi clic per accendere i motori. Evidentemente gli sviluppatori hanno optato per una situazione di partenza molto facilitata.

*Il che non vuol dire che non si possa partire da una situazione di partenza assolutamente "cold & dark", ma per questo vedi la documentazione originale.*

## 6 – Impostazione del FMS.

Accedi al FMS con shift+9 o con clic su angolo inferiore destro del pannello principale.

Si presenta in modo del tutto normale: un **monitor** nella parte superiore con sei **pulsanti laterali** a destra e sei a sinistra, e una serie di **pulsanti** e **tasti alfanumerici** nella parte inferiore.

I pulsanti fondamentali per l'impostazione sono nell'ordine:

**INIT**, **NEXT PAGE**, **F-PLN**, la **FRECCIA VERSO L'ALTO**, **REF** e **TO/APPR**.

Tutto ciò che si digita con i tasti alfanumerici viene visualizzato nello **scratchpad**, che è la prima riga del monitor partendo dal basso. Il tasto CLR cancella ciò che è nello scratchpad. Nella immagine sotto p.e. nulla è visualizzato nello scratchpad.

*Da ora in poi i pulsanti laterali a destra e a sinistra del monitor saranno indicati dall'alto in basso come **1L 2L 3L 4L 5L 6L** quelli di sinistra, **1R 2R 3R 4R 5R 6R** quelli di destra.*

Clic sul pulsante **INIT**. Avrai questa immagine:



Nel monitor la piccola freccia orizzontale in alto accanto alla parola INIT (meglio visibile nell'immagine sotto) indica che la sezione INIT dispone di un'altra pagina oltre a quella visualizzata, cui si accede facendo clic sul pulsante NEXT PAGE.

Digita i codici ICAO dell'apt di decollo e di destinazione separati da uno slash.

P.e. **LIRP/LIPZ** se sei posizionato ad un gate di LIRP.

La digitazione risulterà sullo scratchpad, come si vede sotto:



Clic sul pulsante 1R per inserire la coppia di codici appena digitati nel monitor nella posizione FROM/TO (corrispondente appunto al pulsante 1R).

Il FMS visualizza questa schermata:



Clic sul pulsante 6R corrispondente a RETURN. Si torna a INIT che appare come segue, con la coppia di codici al posto giusto (1R):



Digita quindi il codice ICAO dell'alternato (p.e. **LIPX**).

Clic su 2R per trasferirlo dallo scratchpad al monitor nella posizione corrispondente al pulsante 2R.

Con lo stesso sistema inserisci il valore **50** nella posizione del COST INDEX e un livello di crociera (p.e. **190** per questo breve volo LIRP-LIPX) nella posizione del CRZ FL.

Nella schermata sotto è stato inserito un livello troppo alto di crociera (290) per un LIRP-LIPZ, ma si potrà correggere in seguito, come si può correggere anche subito ripetendo la procedura.

E' stato anche inserito in posizione 1L il codice del volo che sta per iniziare (p.e. **105 preceduto dallo slash**).



Si può passare ore alla seconda pagina di INIT (col pulsante NEXT PAGE).  
Si presenta così:



Sullo scratchpad è stato già digitato **5.14** che è il valore del FOB (fuel on board) come si legge al centro della prima riga del monitor.

Clic su pulsante 1R per inserire nella posizione di BLOCK il valore visualizzato sullo scratchpad. In pratica occorre replicare in BLOCK il valore di FOB.

I tre valori corrispondenti a 1R 2R 3R sono espressi in migliaia di kg.  
Il FOB ammonta in questo caso a 5.14 tonnellate di carburante.

Digita e inserisci poi in posizione TOGW (3R) **il peso al decollo** rilevandolo dal menù AIRCRAFT > FUEL AND PAYLOAD e dopo averlo convertito in migliaia di kg. Una libbra equivale a 0.45 kg, quindi basta moltiplicare per 0.45 il valore rilevato in FUEL AND PAYLOAD – se espresso in lbs - dividendo poi per mille. Il dato del peso al decollo può essere ricavato anche dal load manager oppure dal LOADSHEET della kneeboard (F10, pagina Reference).

Tutti gli altri valori della pagina 2 di INIT saranno compilati automaticamente, come si vede sotto. Oltre al peso "zero fuel" (ZFW) c'è anche il peso stimato all'atterraggio (LW).



Ora clic sul pulsante **F-PLN**

La schermata si presenta così:



Nella parte alta si legge il codice del volo (105 in questo esempio).

Dopo l'apt di partenza LIRP si nota una discontinuità di rotta, poi una serie di waypoint fittizi tra parentesi inseriti automaticamente nel piano di volo a seguito della compilazione delle due pagine di INIT.

I waypoint sono affiancati dai minuti necessari per raggiungerli dall'apt di decollo (che infatti reca zero), dalla speed e dal livello del passaggio.

Se le cifre sono di piccolo formato, sono l'esito di calcoli del FMS, se sono di grande formato, derivano dalle digitazioni manuali tramite lo scratchpad.

Come si vede, l'apt di destinazione non compare perché il monitor non può contenere più di sei linee, escluso lo scratchpad.

Tuttavia vi sono i pulsanti delle frecce verso l'alto e verso il basso che consentono di far scorrere sul monitor le linee appunto verso l'alto o verso il basso. Per visualizzare le righe successive del piano di volo (cioè per far scorrere le linee visualizzate verso l'alto), occorre fare clic sul pulsante con la **FRECCIA VERSO L'ALTO**, non sul pulsante NEXT PAGE (come in FMS di altri aerei), che dà altre indicazioni.

Agendo dunque ripetutamente sul pulsante con la FRECCIA VERSO L'ALTO si ottiene la schermata seguente:



Come si può notare, sull'ultima riga del monitor è comparso l'apt di destinazione (LIPZ). Scorrendo ulteriormente sempre col pulsante con la FRECCIA VERSO L'ALTO si arriva a visualizzare le seguenti righe:



La riga END OF FLIGHTPLAN indica la conclusione del piano di volo a LIPZ, ma è seguita da un nuovo piano di volo relativo al percorso dall'apt di destinazione all'alternato.

Sull'ultima riga si legge ENF OF ALTERNATE FLIGHTPLAN, cioè conclusione del volo verso l'alternato.

Un clic sul pulsante F-PLN consente di tornare alla riga iniziale del flightplan.

Non è stato inserito ancora alcun wp tra LIRP e LIPZ.

Un piano di volo possibile potrebbe essere il seguente (da Routefinder):

**LIRP SID FRZ UM167 ARGEX UN504 ROVIG STAR LIPZ**

Digita pertanto il codice del primo wp **FRZ** e fai clic sul pulsante 3R per inserire il primo wp nel piano di volo subito dopo l'apt di decollo.

Il wp viene prontamente inserito (come mostra l'immagine sotto) ma in una posizione non corrispondente al pulsante cliccato, viene inserito più in basso tra i wp fittizi. No problem. L'importante è che sia stato inserito nel piano di volo.



A questo punto occorre inserire anche gli altri dati del piano di volo

LIRP SID FRZ **UM167 ARGEX UN504 ROVIG** STAR LIPZ

Dopo FRZ c'è il codice di una aerovia, che però non può essere inserita con la procedura appena descritta per il wp FRZ.

Per inserire codici di aerovia occorre fare clic sul pulsante corrispondente al punto di ingresso nella aerovia, in questo caso FRZ.

Perciò fai clic sul pulsante 5R.

Si apre la schermata che segue:



Clic sul pulsante 2L corrispondente a <AIRWAY.  
Si accede alla schermata sotto:



Digita il codice della aerovia **UM167** e fai clic sul pulsante 1L per trasferirlo sul monitor, come si vede sotto:



Digita quindi il nome dell'intersezione **ARGEX** che è punto di uscita dalla aerovia UM167 nel nostro piano di volo di esempio. Fai clic sul pulsante 1R per inserire il dato nel monitor.

Con lo stesso sistema procedi con gli altri dati del piano di volo  
... **UN504 ROVIG** STAR LIPZ , star esclusa, come si vede sotto:



Ora fai clic sul pulsante 6L corrispondente a INSERT e inserirai questa successione di dati nel piano di volo vero e proprio.  
Si riapre la schermata di F-PLN con i nuovi dati inseriti.

Per completare la compilazione del piano di volo vanno **rimosse le discontinuità di rotta** introdotte in automatico qua e là: fai clic sul pulsante CLR e poi fai clic sul pulsante laterale di sinistra corrispondente alla discontinuità da rimuovere.

Il piano di volo può essere salvato per poterlo ricaricare rapidamente all'occorrenza senza ripetere la procedura manuale appena descritta. Per salvarlo fai clic sul pulsante **REF**. Si accede ad una schermata: clic sul pulsante laterale di destra corrispondente all'opzione **MAINT>**, nuova schermata (come si vede sotto) e clic sul pulsante laterale di sinistra corrispondente all'opzione **DA FLTPLAN <SAVE**.



Per caricare un piano precedentemente salvato, clic sul pulsante corrispondente a **DA FLTPLAN LOAD>**

Per inserire una **SID** nel piano di volo, clic di nuovo sul pulsante F-PLN, poi clic sul pulsante 1L corrispondente all'apt di decollo, si accede alla seguente schermata:



Clic sul pulsante 1L. Si accede alla schermata seguente:



Seleziona con i pulsanti laterali sia la pista di decollo, sia la SID autorizzata dall'ente di controllo del traffico. Poi fai clic sul pulsante 6L dove apparirà l'opzione INSERT e i dati saranno inseriti nel piano di volo.

Idem per inserire la **STAR** e la pista di atterraggio, ovviamente bisognerà partire dal pulsante laterale corrispondente all'apt di destinazione e al posto dell'opzione SID si avrà l'opzione STAR.

Al ritorno sulla pagina F-PLN dopo l'impostazione di SID e STAR, scorri il piano di volo e controlla sempre l'eventuale presenza di discontinuità di rotta, da rimuovere.

Restano da impostare le velocità V1, VR, V2.

Clic sul pulsante **TO/APPR.** Si accede alla seguente schermata



Digita il valore della V1=VR e inseriscila nella posizione 1L e 2L.

Digita poi il valore di V2 e inseriscilo nella posizione 3L

I giusti valori di V1=VR e V2 dipendono ovviamente dal peso e puoi ricavarli dalle V-SPEED TABLES disponibili nella kneeboard (F10, pagina Reference).

Nella parte finale del volo tornerai su questa pagina e facendo clic sul pulsante 6R APPROACH avrai accesso alla seguente schermata:



Dopo aver selezionato mediante i pulsanti 2L e 3L la configurazione dei flap in atterraggio, 25° o 42° (full), vi leggerai la velocità da tenere in finale (VAPP) oltre che il peso stimato all'atterraggio (LW). La VAPP si riferisce alla configurazione con cifra di grande formato. Per passare all'altra, fare sempre clic sul pulsante laterale corrispondente alla configurazione con cifra di grande formato.

***Fine della procedura di impostazione del FMS.***

**NOTA BENE** - Durante il volo il pulsante **PROG** dà accesso alla seguente schermata:



Vi si legge il livello di crociera impostato, il livello di crociera ottimale, la distanza dall'apt di atterraggio continuamente aggiornata, i codici dei VOR via via impostati automaticamente sulla radio con le relative frequenze.

Facendo clic sul pulsante 2R corrispondente a **FUEL PRED>** si accede alla schermata che segue:



Vi si legge tra l'altro la quantità stimata di fuel on board all'atterraggio ed eventualmente all'alternato. I dati ovviamente sono continuamente aggiornati in base al consumo in volo.

**Per altre funzioni del FMS vai alla documentazione originale.**

## 7 - Settaggio delle frequenze VOR e NDB



1 – selettore della modalità di visualizzazione del ND

2 – selettore APP/VOR

Normalmente il settaggio delle frequenze VOR avviene via FMS (pagina PROG) e in automatico, nel senso che le frequenze dei due VOR più vicini all'aereo vengono settate automaticamente sulla radio e il RMI ne rileva la direzione e la distanza (se anche DME), **a condizione che il selettore della modalità di visualizzazione del ND sia in posizione PLAN o MAP**. In tal caso, le frequenze sulla pagina PROG sono accompagnate dalla lettera A che indica appunto "automatico", cioè impostazione automatica delle frequenze (vedi prima immagine di pagina precedente).

Se vuoi impostare sulla radio una frequenza **diversa** da quella impostata in automatico, normalmente si procede sempre attraverso la stessa pagina **PROG** del FMS (il selettore della modalità di visualizzazione del ND deve trovarsi sempre in posizione PLAN o MAP): **digita la frequenza nello scratchpad, clic su 6L o 6R** a seconda di dove vuoi impostare la nuova frequenza, in VOR1 o VOR2 della radio.

Dapprima una R sostituisce la A, poi viene recepita la nuova frequenza dallo scratchpad.

Sia in modalità A che in modalità R, sul pannello della radio le frequenze non sono visualizzabili, compaiono dei trattini.

Ovviamente per visualizzare i segnali VOR sul ND, occorre che il **selettore APP/VOR** (immediatamente a destra del selettore di modalità di visualizzazione del ND) sia in posizione VOR.

Se invece porti il selettore della modalità di visualizzazione del ND in posizione **ARC** o **ROSE**, una M comparirà al posto di A o R e sarà possibile settare le frequenze **solo manualmente sul pannello della radio**, sempre a condizione che il selettore APP/VOR sia in posizione VOR. Tuttavia il settaggio manuale è del tutto eccezionale se il FMS è regolarmente funzionante.

Al contrario delle frequenze VOR, le frequenze NDB si settano sempre manualmente sul pannello della radio. Nel ND in modalità **ARC** o **MAP**, per visualizzare i segnali di **ADF1** e **ADF2** occorre fare clic sui pulsanti a sinistra del promemoria delle speed limitations. (pannello principale, in basso a sinistra). In modalità ROSE la visualizzazione è immediata. In modalità PLAN non c'è visualizzazione.

## 8 – Accensione dei motori.

Overhead - In basso a destra, selettore dell'**APU**: dapprima un clic destro per portarlo su ON, dopo qualche secondo ancora un clic destro per portarlo su START (il selettore torna subito su ON).

La progressione dell'avviamento dell'APU non è visualizzabile sull'overhead, occorre tornare al pannello principale e digitare SHIFT+3: sul monitor più a destra si può vedere la progressione fino a APU IS AVAILABLE. Se si torna all'overhead si vedrà che si è accesa una spia blu AVAIL sopra il selettore.

Overhead - Lascia passare DUE MINUTI circa, e poi vedrai il valore di **BLEED PRESS** passare da 00 a 30 (a destra in alto). Non occorre nessun clic.

Overhead - Clic su **ENGINE START** per armare lo starter (al centro dell'overhead, un po' spostato a destra). Si accende la spia ON.

Pedestal: clic destro sulle due **FUEL LEVER** posizionate sotto le manette (oppure CTRL + SHIFT + F4)

Overhead - Clic destro sullo **switch dello starter** (posto sotto il pulsante ENGINE START), per accendere il motore di destra (n.2). Lo switch torna immediatamente nella posizione centrale e il motore si avvia. Clic sinistro sullo starter switch per accendere il motore di sinistra (n.1). Idem. Ecco fatto, i motori sono accesi, si può disarmare l'engine starter, spegnere l'APU e chiedere il distacco dell'unità di External Power (pannellino attivabile con clic su angolo in basso a sinistra del pannello principale, non c'è combinazione shift+cifra). Nessuna spia di warning è accesa.

Pedestal 2 - **Flaps** a 8° (clic destro). Regolazione del **trim** per il decollo in base al valore %MAC presente sul load manager o alla voce MACTOW del LOADSHEET che si trova nella kneeboard (F10, pagina Reference). Per trimmare, clic destro ripetuto sulla "ruota" a sinistra delle manette, l'indicatore bianco del trim scende entro l'intervallo delimitato in verde fino alla posizione desiderata.

Overhead - Regolazione delle **luci**.

Pannello radio o pedestal 3 - Il TRP è già in posizione **TOGA** (si può eventualmente cambiare in **FLEX**).

**9 – Decollo.**

AFCAS Automated Flightcontrol and Augmentation System

- 1 - Flight Director n. 1
- 2 - Flight Director n. 2
- 3 - Autothrottle
- 4 - NAV MODE
- 5 - PROFILE MODE
- 6 - Autopilot 1
- 7 - Autopilot 2
- 8 - switch invisibile
- 9 - LAND

**NOTA BENE** - Per impostare nell'AFCAS i valori di IAS/M, HDG, ALT e V/S clic destro sulla **parte destra** della rispettiva finestrina per incrementare di 1, clic sinistro per decrementare di 1, clic destro sulla **parte sinistra** della rispettiva finestrina per incrementare di 10, clic sinistro per decrementare di 10.

Al punto attesa della pista di decollo:

attiva entrambi i **Fligh Director** (clic destro),  
 arma l'**autothrottle** (clic sinistro),  
 arma **NAV mode** e **PROFILE mode** affinché l'aereo dopo il decollo segua il profilo verticale e la rotta stabilita nel FMS.

"Line up and wait runway ... "

"... cleared for takeoff".

Manette avanti dolcemente fino a leggere il valore 1.30 EPR.

E' iniziata la corsa di decollo. Mantieni centro pista.

Al raggiungimento del valore 1.30 EPR, clic su uno **switch invisibile** (si vede solo una piccola vite) sotto il Flight Director di sinistra: la potenza dei motori sale in automatico per il compimento della corsa di decollo. Il copilota chiama le speed, 80 knots, V1, V2, dopo la rotazione il copilota tira su il carrello e spegne le taxi lights (non deve farlo il pilota).

Il pilota invece attiverà subito dopo il primo dei due **autopilot**, quello di sinistra.

Si attiverà automaticamente anche l'altro, che si spegnerà poco dopo, contestualmente al passaggio automatico del TRP da TOGA a CLIMB (l'ulteriore passaggio da CLIMB a CRZ non avviene in automatico, la documentazione a corredo sostiene che è ininfluente: "CRZ power selection is not needed, but you can do if you like to." pag. 29 del Tutorial 3).

All'altitudine di transizione (chiamata dal copilota), il copilota opera sul suo altimetro, il pilota deve regolare l'altimetro di SHIFT+2 o pedestal 1 (clic destro sul selettore ALTM SELECT) e quello presente sul pannello principale.

Se p.e. hai ricevuto una prima autorizzazione a livello di volo 100, avrai impostato 10000 in ALT e a quel livello pertanto l'aereo livellerà anche se non è ancora il livello di crociera impostato nel FMS. Quando sarai stato autorizzato al livello di crociera, imposterai tale livello nell'AFCAS e farai **clic destro al centro del selettore sotto ALT**. L'aereo riprenderà la salita sempre in PROFILE MODE fino al livello di crociera.

## 10 – Crociera e finale.

Finita la crociera, poco prima di raggiungere il TOD, imposta in ALT la quota cui sei stato autorizzato in discesa e fai clic destro al centro del selettore sottostante. La modalità DESCENT è armata. La discesa inizierà automaticamente al raggiungimento del TOD e sarà gestita sempre in PROFILE MODE dal FMS. E' possibile seguire sul margine destro del PFD (scala graduata in verde con indicatore di riferimento "a pallina") eventuali "scarti" rispetto al profilo di discesa programmato.

E' tempo di impostare manualmente la frequenza e l'orientamento dell' **ILS** nell'apposita finestra della radio (p.e. LIPZ 04R 109.95, 41°)  
Per visualizzare sul ND il segnale dell'ILS, poni il selettore APP/VOR in posizione **APP**.

Clic su pulsante **LAND** per armare la cattura del localizzatore e del GS.  
Una volta stabile sul sentiero di discesa:

estrai il **carrello**,  
estendi i **flap** alla penultima o ultima tacca,  
arma l'**autobrake** su una delle tre posizioni,  
con automanetta sempre attiva, imposta in IAS/M dell'AFCAS la velocità che leggi sul FMS (pulsante TO/APP, valore di **VAPP**).

Si attiverà poco dopo automaticamente l'**autopilot 2** e l'aereo eseguirà un perfetto autoland. Al tocco si estendono gli spoiler precedentemente armati dal copilota. Dopo il tocco, attiva immediatamente i **reverse** (F2) e a 60 nodi fai clic sulla **barra** che disconnette l'autopilota. Ritrai i flap, gli spoiler si ritraggono automaticamente non appena le manette lasciano la posizione IDLE per il rullaggio.

Se intendi decollare di nuovo senza neppure spegnere i motori (nella simulazione tutto è possibile ...), devi prima di tutto spegnere i due **Flight Director**, il che provoca lo spegnimento della spia LAND rimasta accesa anche dopo la disconnessione dell'autopilota. Ora sei pronto per un nuovo decollo ... virtuale, previa reimpostazione del FMS con i dati del nuovo volo. Tieni presente però che alla seconda pagina di INIT non puoi accedere con motori accesi.

---

**FINE**