

TUTORIAL A340 PSS



FLX 961 ORY-FDF

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION

I PREPARATION DU VOL

- DOSSIER METEO
- CHOIX DE LA SOURCE METEO POUR FS
- NOTAM
- CHARGEMENT
- ROUTE

II LE VOL

- PREPARATION DU COCKPIT
- PREPARATION DU FMGC
- ENTREE DU PLAN DE VOL
- BRIEFING DEPART
- PREPARATION AVANT REPOUSSAGE
- REPOUSSAGE MISE EN ROUTE ET ROULAGE
- DECOLLAGE
- MONTEE
- CROISIERE
- PREPARATION DE L'APPROCHE
- DESCENTE
- APPROCHE ET ATTERRRISSAGE
- ROULAGE ET PARKING

III DEBRIEFING

IV CREDITS

INTRODUCTION

Ce tutorial retrace la réalisation du vol long-courrier FLX 961 Paris Orly Fort de France sur Airbus A340-300 PSS.

Ce vol est préparé et réalisé sous fs2004 avec un certain nombre de addon et de modification. Tout en étant le plus réaliste possible, certaines simplifications des procédures ont été réalisées pour tenir compte des limitations de PSS et de FS tel que les pentes nuls des pistes, l'absence d'obstacle, le coefficient d'adhérence du sol etc.....

I PREPARATION DU VOL

Après avoir pointé direction la salle de préparation des vols ou vous attend le dossier de vol à étudier pour le FDF de 13H30

DOSSIER METEO

Nous avons à disposition un temsi 12 et 18 H, les cartes des vents enroute du FL340-390 12 et 18H ainsi qu'une série de METAR et TAF couvrant le trajet :

```
MET-INFORMATION                                07.02.2004 10:22:16 UTC
PARIS_ORLY ORY LFPO LE_LAMENTIN FDF TFFF
-----WARNINGS:-----
999
WSAZ31 LPMG 070953
LPPO SIGMET 03 VALID 071000/071300 LPPT-
SANTA MARIA FIR EMBD TS OBS AND FCST WI AREA N41 W028 - N43 W025 -
N38 W023 - N28 W026 TOP FL340 MOV NE WKN=

999
WSAZ31 LPMG 070953
LPPO SIGMET 03 VALID 071000/071300 LPPT-
SANTA MARIA FIR EMBD TS OBS AND FCST WI AREA N41 W028 - N43 W025
-
N38 W023 - N28 W026 TOP FL340 MOV NE WKN=

-----
*** LE_LAMENTIN FDF/TFFF
SATFFF 071000Z 06006KT 9999 BKN020 24/22 Q1015 RERA TEMPO 7000
SHRA=
SATFFF 070911Z 08007KT 9999 SCT020 23/21 Q1015 RERA NOSIG=
MEDAS: FC TFFF NOT FOUND
FTTFFF 070900Z 071212 09015KT 9999 SCT026 SCT050 BECMG 2022 08012KT
9999 SCT020 TEMPO 1212 09015G25KT 6000 SHRA BKN020
BKN050=

*** LE_RAIZET_GUADELOUPE PTP/TFFR
SATFFR 071000Z 04010KT 9999 BKN020 SCT043 24/21 Q1017 NOSIG=
MEDAS: FC TFFR NOT FOUND

*** PARIS_ORLY ORY/LFPO
SALFPO 071000Z 28013KT 9999 SCT023 SCT046 BKN100 09/04 Q1021
NOSIG=
SALFPO 070930Z 26014KT 9999 SCT018 SCT024 BKN100 08/05 Q1021
NOSIG=
FCLFPO 070800Z 070918 25014KT 9999 SCT020 TEMPO 0917 29018G28KT
6000
-SHRA BKN017 SCT030TCU PROB30 TEMPO 1013 -TSRA SCT025CB=
FTLFPO 070500Z 071206 25015KT 9999 BKN025 BKN100 TEMPO 1218 8000
-SHRA
FEW010 BKN020 PROB30 TEMPO 1215 5000 -TSRA SCT015CB BKN020
BECMG 1820 CAVOK TEMPO 2003 SCT030 BECMG 0306 27017KT BKN025
TEMPO 0006 26020G40KT=

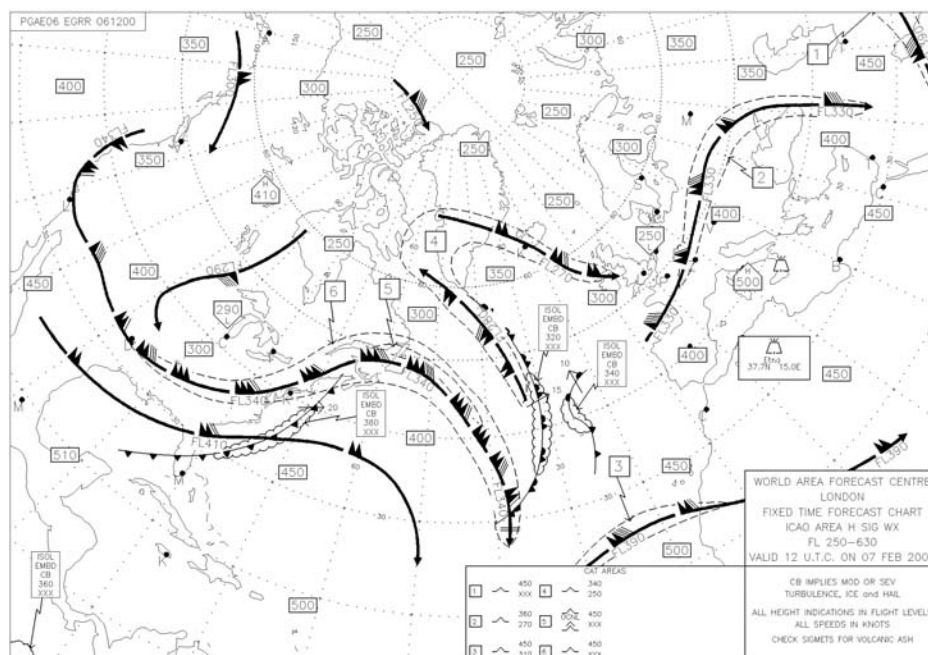
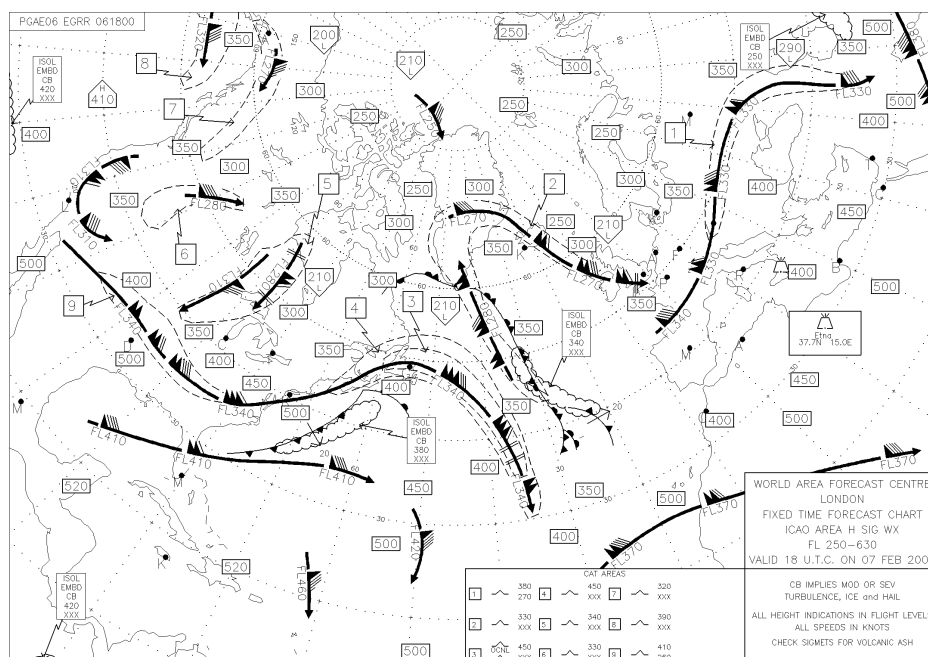
*** LAJES_TERCEIRA TER/LPLA
SALPLA 071000Z /////KT 9999 VCSH FEW009 SCT015 BKN030 14/14 Q1012
RMK ESTIMATED WND RWY33 32012KT 290V360 CNTR RWY WND 30008KT=
MEDAS: FC LPLA NOT FOUND

*** SANTA_MARIA SMA/LPAZ
SALPAZ 071000Z 24025G35KT 9999 SCT017 FEW020CB SCT032 15/12 Q1016=
FCLPAZ 070745Z 071019 18020KT 9999 SCT014 BKN035 TEMPO 1019 5000
SHRA
SCT008 BKN015 PROB40 TEMPO 1012 19022G33KT 3000 TSRA FEW018CB
BECMG 1215 20013KT BECMG 1719 29013KT=

+++++ END +++++
-----
```

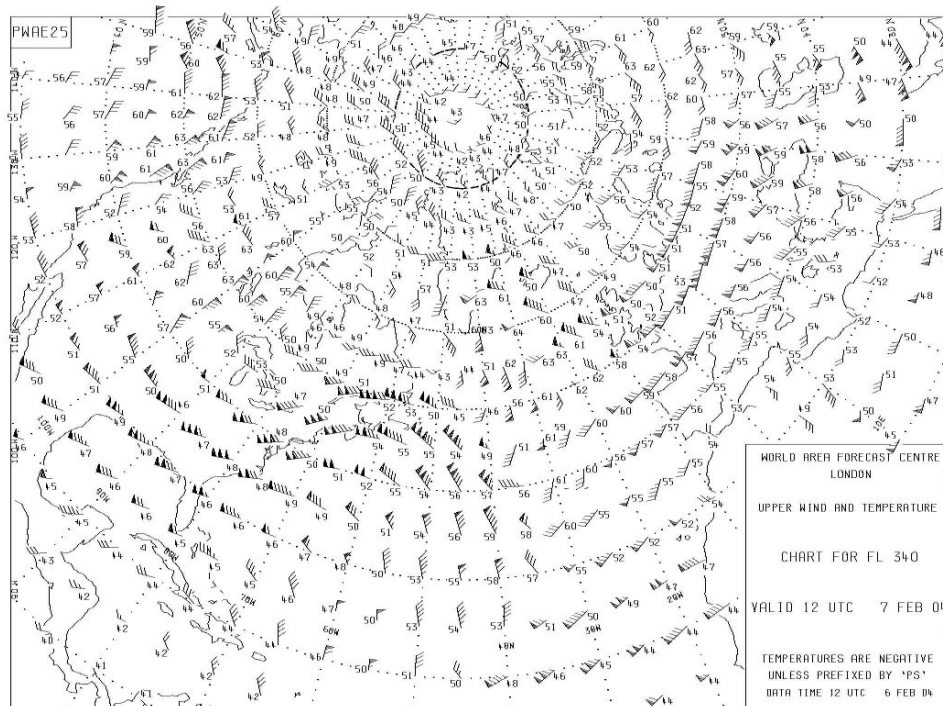
Le temps à l'arrivée est calme et ne devrait pas connaître de grosse dégradation à l'heure de notre arrivée.

Santa Maria et Lajes sont accessibles mais traversés par quelques CB jusqu'au 340 se déplaçant vers le nord-est, confirmé par le SIGMET et le temsi.

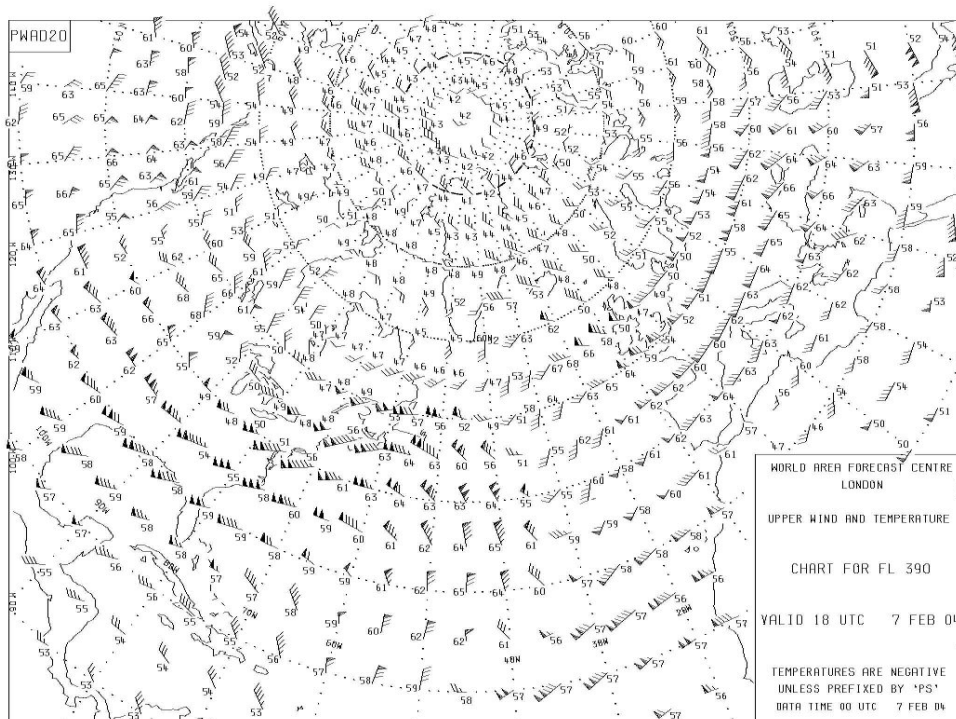
**TEMSI 12H****TEMSI 18H**

On retrouve les quelques CB à surveiller autour des acores. Possibilités d'avoir quelques CAT entre le 30 et le 40 ouest. Le reste du vol devrait se passer sans problèmes.

Maintenant étudions les cartes des vents enroute afin d'affiner notre route



FL340 1200Z



FL390 1800Z

Nous devrions débuter notre vol avec un vent de face assez fort jusqu'à 20W. C'est pour cela que nous effectuerons ce segment légèrement au nord de l'orthodromie pour profiter d'un vent plus faible. Ensuite, le vent devrait tourner jusqu'à nous donner une légère composante arrière autour du 50W.

CHOIX DE LA SOURCE METEO SOUS FS

Il existe plusieurs possibilités pour obtenir la météo réelle sous FS

- source interne à FS (source jeppesen)
- météo squawkbox
- addon météo tel que Fsmétéo, Activesky, Fsmétar etc.....

Etonnamment, pour effectuer un vol long courrier, la meilleure source reste la météo réelle interne à FS. Un bug sur FS ou FSUIPC affecte la gestion des vents enroute par un programme tiers. Cela se traduit par des vents erronés ou tournants. Cela peut aller jusqu'au crash de l'appareil. Toutefois pour la météo finale, des programmes comme AS2004 ou Fsmétéo permettent d'obtenir de beaux effets météo.

Quant à la météo de Squawkbox, si elle se révèle correcte au sol, les vents enroute sont complètement aléatoires ce qui sur un vol long-courrier est complètement suicidaire.

NOTAM

Vérification des NOTAMS sur notre parcours.

Nous retenons quelques notams intéressants pour notre vol :

LFPO

A3126/03 - TWY W32 CLOSED 04 DEC 13:34 UNTIL 04 MAR 22:30 2004

LPLA

//

LPAZ

//

TFFF

A0982/03 - TAXIWAY BRAVO CLOSED TO ALL TRAFFIC.INFO AVBL ON 118.5 MHZ (TWR) AND 127.85 (ATIS 29 DEC 11:35 UNTIL 29 FEB 23:59 2004

A0073/04 - THRESHOLD 27 DISPLACED 1300 MTRS WESTWARD DUE TO WIP DECLARED DISTANCES IN METERS: RWY TORA ASDA TODA LDA 09 1700 1700 1700 1700 27 1700 1700 2150 1700 INFO AVLBLE ON 127.85(ATIS AND TWR118.5 03 FEB 03:00 UNTIL 20 FEB 11:00 DAILY 0300 TO 1100

TFFR

A0962/03 - PAPI RWY 11/29 U/S 19 DEC 15:00 UNTIL 18 MAR 23:59 2004

Sur Orly le W32 est fermé.

Sur Fort de France la bretelle Alpha est fermée, il faudra en tenir compte pour le dégagement. Le seuil 27 est décalé ce qui réduira d'autant la longueur de piste disponible en cas d'atterrissage en 27.

Pas de PAPI sur le Raizet en cas de déroutement.

CHARGEMENT

Pour ce vol nous avons 262 passagers, 24444 Kg de fret et 5733 kg de bagages prévus. Ce chargement nous donne une masse sans carburant de 169798 kg. C'est à partir de cette masse que nous établirons le plan de vol et le devis carburant

Phoenix Airbus A330 & A340 Load Editor

File Units

A330-200 A330-300 A340-200 A340-300

PS Launcher

A340-300 CFM P55 A340-300 CFM FLEX Launch FS2004

1156 16660 5733 24444

ZFW 169798 kg

Max Fuel 102089 kg

Passengers

☒ 2 Class ☐ 3 Class

First 0 Business 17 Economy 245 Total 262

Payload

Cargo 24444 Baggage 5733 Total 30177

Save

ROUTE

Les vols EST-ouest s'effectuent en générale face aux vents dominants. A moins de partir avec une grande réserve de carburant, l'étude de la navigation et des vents prévus est primordiale sur long-courrier

ROUTE ET NIVEAU DE VOL

Pour déterminer sa route sur un tel parcours (espace MNPS sans track), il faut à partir de l'orthodromie, affiner sa navigation pour profiter des vents les plus favorables. A défaut de logiciel puissant de calcul de navigation, il ne reste plus qu'une étude approfondie des cartes de vents enroute.

Aujourd'hui notre vol suivra sensiblement l'orthodromie avec un premier segment plus au nord pour trouver un vent moins défavorable. Notre route sera donc :

LFPO LGL UN491 RUSIB UN 481 REGHI UN480 ETIKI 4810N 4520N 4030N 3340N 2550N 1858N 1660N BONID TFFF

Sur le plan vertical la montée vers le niveau final de croisière s'effectuera par step au fur et à mesure du délestage. C'est à dire nous effectuerons un certain nombre de paliers intermédiaires plus ou moins au fur et à mesure que l'avion se déleste de son carburant afin de au niveau de croisière optimum.

La grande partie de la navigation s'effectue en espace RVSM (jusqu'au 18 parallèle). Nous pouvons utiliser les niveaux paires 300-320-340-380-400 jusqu'au 18 nord et 310-350-390-410 au delà. Avec la charge marchande prévue et les niveaux intermédiaires notre plan de vol devient :

LFPO N467F340 LGL UN491 RUSIB UN481 REGHI UN480 ETIKI 4810N 4520N/N473F360 4030N 3340N/N473F380 2550N 1858N/N473F390 1660N BONID TFFF

Le carburant calculé pour l'étape se monte à 69,1 T ce qui donne une masse décollage de 236,9 T. Notre masse décollage du jour nous permet d'intercepter directement le FL340. A noter que le carburant prévu pour le roulage se monte à 2T. C'est particulièrement élevé par rapport à la réalité mais cela tient compte du bug d'FS concernant le coefficient de friction du sol

Le modèle de vol ne tenant pas encore compte du CG (on y travaille), nous appliquerons un trim décollage de -2,5.

Pour un décollage en 24 et en fonction des paramètres du jour nous obtenons les paramètres suivants :

CONF 2
FLEX 48
V1 139
VR 145
V2 154

Grâce à l'utilisation de Fsbuid nous obtenons le log de navigation suivant :



BLOCK TIMES		FLIGHT TIMES		FUEL	
IN	...	ON	...	TAKEOFF	...
OUT	...	OFF	...	LANDING	...
TOTAL	...	TOTAL	...	BURNOFF	...

FLT REL	IFR	FLX	961	LFPO/TFFF	MACH	A/C	A340-313	W/	CFM56-5C4
TAXI	002000	0010	...	...	236920	177253	M052		
DEST TFFF	059667	0857	...	...					
RESV	002920	0030	...	...					
ALTN	001533	0015	...	...	ALTN TFFR	DIST	104		
HOLD	003000	0030	...	...					
EXTRA	000000	0000	...	...	EPW 169800	PAYLOAD	040000		
TTL AT TO	067120	1012	...	...		DIST	3707		
REQD	069120	1022	...	...					

CLB BIAS 0.0 % CRZ BIAS 0.0 % DSC BIAS 0.0 %

LFPO LGL UN491 RUSIB UN494 REGHI UN490 ETIKI 4810N 4520N 4030N 3340N 2550N 1858N 1660N BONID TFFF/0857

TO	NM	AWY	M/H FL	N/C	TAS	G/S	ZT	ACTIME	ETA	ATA	ATC	ACBO	ABO	REM	AREM
N4847.4/E0031.8			275	CLB					080007	LFRR					
LGL 115.00	072	DCT	274	280	286	00/15	00/15	...	...	0045/...			0625/...		
N4850.2/W0015.0			284	CLB					300123	LFRR					
GALBO	030	UN491	277	420	308	00/05	00/20	...	...	0055/...			0615/...		
N4850.8/W0022.5			283	CLB					300123	LFRR					
TOC	005	UN491	276	453	342	00/00	00/21	...	...	0056/...			0614/...		
N4854.4/W0140.5			284	340					300123	LFRR					
KOKOS	051	UN491	277	467	380	00/08	00/29	...	...	0066/...			0604/...		
N4857.2/W0307.3			284	340					310109	LFRR					
BETUV	057	UN491	276	467	380	00/09	00/38	...	...	0077/...			0593/...		
N4858.6/W0348.5			271	340					250089	LFRR					
RUSIB	026	UN491	275	467	385	00/04	00/42	...	...	0082/...			0589/...		
N4800.0/W0800.0			254	340					250089	EGGX					
REGHI	176	UN494	255	467	379	00/27	01/10	...	...	0115/...			0555/...		
N4800.0/W0845.0			284	340					320102	EGGX					
ETIKI	030	UN490	275	467	402	00/04	01/15	...	...	0120/...			0550/...		
N4800.0/W1000.0			285	340					320102	EGGX					
4810N	050	DCT	275	467	401	00/07	01/22	...	...	0129/...			0542/...		
N4500.0/W2000.0			267	CLB					320102	EGGX					
4520N	450	DCT	256	467	432	01/02	02/25	...	...	0202/...			0469/...		
N4000.0/W3000.0			254	360					270093	LFPO					
4030N	533	DCT	248	473	394	01/21	03/46	...	...	0291/...			0379/...		
N3300.0/W4000.0			248	CLB					260079	NY O					
3340N	638	DCT	244	473	404	01/34	05/21	...	...	0393/...			0277/...		
N2500.0/W5000.0			249	380					300043	NY O					
2550N	710	DCT	245	473	459	01/32	06/53	...	...	0487/...			0183/...		
N1800.0/W5800.0			248	380					250062	NY O					
1858N	612	DCT	245	473	416	01/28	08/22	...	...	0575/...			0095/...		
N1649.8/W6001.6			237	380					140011						
TOD	135	DCT	239	473	472	00/17	08/39	...	...	0592/...			0078/...		
N1600.0/W6000.0			236	DSC					140011						
1660N	031	DCT	238	468	470	00/03	08/43	...	...	0592/...			0078/...		
N1549.9/W6010.4			233	DSC					120015						
BONID	014	DCT	235	485	487	00/01	08/45	...	...	0593/...			0078/...		
N1435.5/W6059.7			224	DSC					120015						
TFFF	087	DCT	226	438	438	00/11	08/57	...	...	0596/...			0074/...		

II LE VOL

La préparation du vol est terminée direction la navette pour rejoindre le F-HZEX sagement garé en D8.



PREPARATION COCKPIT

Petit tour du cockpit : l'avion est sous tension, APU démarré.



Commence alors la vérification complète de l'avion pendant que le copilote fait la visite prévol. Vérification du cycle AIRAC installé dans le FMGC ainsi que la documentation papier disponible sur avion

Passage en poste du coordo pour signer la feuille de chargement définitive. Nous partirons donc à la masse prévue en salle PPV

PREPARATION DU FMGC

Nous allons donc préparer notre vol sur le FMGC.
Accès au MDCU via shift 4



Initialisation du FMGC

ENTREE DU PLAN DE VOL

Il existe 2 possibilités pour rentrer le plan de vol dans le FMGC :

-Entrer manuellement la route

Vous pouvez rentrer chaque point dans le FMGC. Utiliser la fonction NEXT POINT VIA permet de rentrer les segments par airways.

-Importer le plan de vol

Dans le menu data, vous pouvez sélectionner un plan de vol sauvegardé ou importer un plan de vol.

Un bug de PSS fait que l'utilisation d'un plan de vol enregistré depuis quelques temps amène des erreurs dans le choix des pistes disponibles

Cas de l'utilisation de FSBUILD.

Fsbuild est aussi sujet à ce bug. Toutefois l'enregistrement du plan de vol au format FS sous Fsbuild et l'importation du pdv FS sous PSS donne de bons résultats.

NOTE : Si vous devez vous absenter durant le vol et ainsi risquer de louper une montée vers le palier suivant, vous pouvez programmer votre profil vertical malgré l'absence de la fonction step sur PSS. Pour cela insérer une contrainte d'altitude et de vitesse au premier point concerné par le step et insérer la même contrainte au premier point du step suivant. Puis au point suivant vous insérer la nouvelle contrainte de vitesse et d'altitude pour le step. Il faut aussi sélectionner l'altitude finale au FCU et rester en managé.

Par exemple sur notre plan de vol du jour cela donne :

LFPO LGL UN49 KOKOS/M82F340 4520N/M82F340 4030N/M82F360
3340N/M82F360 2550N/M82F380 1858N/M82F380 1660N BONID TFFF

A moins d'insérer des points fictifs la montée ne se fera qu'au passage du point mais cela permet une gestion automatique par step du plan vertical jusqu'au TOD.

Une fois le plan de vol renseigné, direction la page PERF :



V1 VR V2 sont renseignées ainsi que le température FLEX 48 retenue.

Pour respecter la procédure anti-bruit la montée initiale se fera à V2+10 kts. A 1800 pieds, réduction vers la poussée de montée toujours à V2+10 puis accélération vers 250 kts et rentrée des volets à 3300 pieds (LSK5).

BRIEFING DEPART

Récapitulatif de certains éléments tel que:

- météo au départ
- piste en service
- itinéraire de roulage
- carburant au décollage
- configuration, vitesses, poussée
- Sid et niveau initial
- procédure panne avant et après V1

Le tout clôturé par un :

« *pas de question ?* »

Petit échange radio avec la prévol pour obtenir la clairance et confirmation du créneau.

PREPARATION AVANT REPOUSSAGE

La chef de cabine nous informe que l'embarquement est fini et les portes fermées.

Checklist avant mise en route :

- « *Cockpit préparation* effectuée »
- « *Gear pins and covers* à bord »
- « *Signs* on/auto »
- « *Adirs* sur nav »
- « *fuel quantity* 69,1 T prévu, confirmé »
- « *Takeoff data* 139 145 154, flex 48 vérifié »
- « *Baro ref* 1022 réglés »
- « *Windows, doors* fermées »
- « *Beacon* sur on »
- « *Thrust levers* sur ralenti »
- « *Parking break* serré »
- « *checklist avant mise en route terminée* »

on contacte le sol :

« *Orly sol bonjour du Flex 961 en D8, prêt à repousser et à mettre en route* »

« *Flex 961 orly sol bonjour, repoussage face est et mise en route approuvée, rappeler pour le roulage* ».

Collationnement, et le tracteur peut nous repousser

REPOUSSAGE ET MISE EN ROUTE ET ROULAGE

Block à 1336Z. Accord pour la mise en route du 1 et du 2. Master switch sur START, robinet HP 1 puis 2 sur on et les aiguilles s'animent. Pendant que le 2 finit de se stabiliser le 3 et le 4 sont lancés à leur tour.



Le tracteur nous libère, checklist après mise en route :

- « Anti ice *off* »
- « ECAM status *vérifié* »
- « Pitch trim *-2,5*»
- « Rudder trim *0* »
- « Checklist après mise en route terminée»

Volets sur 2, autobrake max ,spoilers armés et phares roulage sur ON, on peut commencer le roulage. N'oubliez pas que vous roulez un avion doté d'un empennement de 25 m et d'une voie de 10 m.....

Pendant le roulage, vérification des commandes de vol, des instruments, petit récapitulatif du briefing décollage.

- « Checklist roulage »
- « Flights controls *vérifiés* »
- « Flight instruments *vérifiés* »
- « Briefing *effectués* »
- « Flaps setting *Conf 2 vert* »
- « V1 VR V2 T FLEX *139 145 154 FLEX 48* »
- « ATC *2305 vérifié* »
- « ECAM mémo *Vert* »

DECOLLAGE

« Flex 961 alignez- vous en 24, autorisé au décollage, le vent 270 pour 15 knots »

Un peu de poussée pour contrer l'inertie et l'on s'aligne en 24 tout en finissant de préparer l'avion :

« Cabin crew prévenus »
« Engine start selector continuous relight »
« Packs off »

Phares sur ON

« Décollage V1 139 kts »

Chrono



50% stabilisé

clac, clac

« Man flex 48 srs runway, autothrust bleue »

Et c'est parti pour 9H de vol

« Poussée disponible »

« 80 kts,.... Vérifiés »

« 100 kts »

« V1 »

Maintenant on se s'arrête plus.

« VR »

Rotation souple à 3° seconde et on quitte le sol à V2

MONTEE

« Vario positif »

Trains sur rentré »

Phares décollage+virages sur OFF.

En passant 1800 pieds, les manettes sur CLIMB (-) et poursuite de la montée à VREF+10 sur le SID.

3300 pieds et il est temps d'accélérer et de rentrer les volets.

VOLET 1 pack 1 ON

VOLET 0 pack 2 ON

« Checklist après décollage »

« Landing gears rentrés »

« Flaps rentrés »

« Packs on »

« checklist après décollage terminée »

A l'altitude de transition

« Baro ref sur STD »

Au niveau 100, accélération vers 300 kts et les phares d'atterrissage sur OFF. Le départ a été fait à la main pour entraînement, maintenant l'AP1 sur ON (Z) et on retire le casque pour passer sur haut-parleur.

CROISIERE

Nous voilà installé à notre premier niveau de vol (FL340) après 25 minutes et 6 T de carburant consommé. Maintenant, surveillance de l'avion, de la navigation, report de position et demande de changement de niveau vont rythmer les heures à venir.



« SHANWICK, FLEX 961 passing 4520N at 1612 Zulu, estimate 4030N at 1726 Zulu, 3340N next, FL360 Mach 0.82, wind 328@68 kts, temp -59".

PREPARATION DE L'APPROCHE

Nous sommes maintenant à une centaine de nautique du tod, il est donc temps de préparer l'arrivée sur Fort de France. Le briefing arrivé consiste à entre autres vérifier et renseigner les différents paramètres d'approche contenus dans le FMGC.

Encore un peu loin pour l'ATIS, nous recevons les dernières grâce à l'ACARS :

TFFF 072000Z 10018KT 9999 BKN018 28/21 Q1015

TFFR 072000Z 07013KT 9999 FEW023 26/21 Q1016 RERA NOSIG

Ce sera donc une arrivée piste 09 et le dégagement est accessible au cas ou.

On sort les cartes et affichons le MCDU :

Page FPN pour sélectionner la piste en service, dans notre cas la 09, puis sélection de la star, BONID3K pour l'ILS 09.



On vérifie les informations sur le ND. Cela nous permet de détecter et corriger une erreur dans la database concernant la branche d'éloignement après FOF.

Rappel des altitudes de sécurité, d'interception du passage de l'OM, des minimas, de l'altitude et de la trajectoire de remise des gaz et du minimum carburant pour le déroutement.

Un coup d'œil sur la carte sol, rappel du notam donnant Alpha fermé, on dégagera donc par bravo puis roulage vers le parking.

Ensuite sélection de la page PERF, menu APP pour renseigner le QNH, la température, le vent, le niveau de transition, les minimas et la VAPP. La vitesse d'approche calculée est incorrecte et inférieure à la réalité. Pour l'instant même en corrigeant le champ VAPP le FMGC n'en tiendra pas compte. Cette ligne est donc renseignée pour mémoire et le mode sélectionné sera utilisé pour le maintien de la vitesse en approche.



DESCENTE

La descente s'effectuera en managé mais avec la vitesse en sélectionné à M82 puis 300 kts. Réduction au niveau 100 vers 250 kts. Phares d'atterrissage sur ON.

NOTE : Pour éviter le palier de décélération au niveau 100 ; au travers du 120 passez en mode V/S - 1000'/mn avec la vitesse sélectionnée sur 250 kts. L'avion ralentira doucement tout en poursuivant sa descente.

Niveau de transition, 1015 au calage.

« *checklists approche* »

« *Briefing* *effectué* »

« *ECAM status* *vérifié* »

« *Seat belts* *ON* »

« *Baro ref* *1015 vérifiés* »

« *DH* *350 pieds, vérifié* »

« *engine start selector* *OFF* »

« *checklist approche terminée* »

APPROCHE ET ATERRISSAGE

Verticale FOF, PA sur off, on finira à la main. Nous suivons le radial 261 en réduction vers 220 kts sélectionné et activation de « l'approach phase » au MCDU. Le contrôle nous autorise virage par la droite sur KAREX 2000 pieds pour l'ILS 09. Autorisé à l'approche nous arrêtons le mode APP au FD tout en débutant notre virage sur KAREX.

Le loc s'anime et vient gentiment se centrer sur le PFD,

« *LOC vert* »

Une fois établi à 2000 pieds, réduction vers 210 kts volets sur CONF 1.

Le diamant du glide est actif, on anticipe la mise en descente

« *GLIDE vert* »

Etabli sur l'ILS, on sélectionne l'altitude de remise des gaz de 3000 pieds.

Volets 2 verts, on sort le train puis volets 3 et 4 pour finir de décélérer vers 138 kts sélectionné.

OM à 1350 pieds.

« *Checklist atterrissage* »

« *Cabin crew* *advised* »

« *A/THR* *Speed* »

« *ECAM memo* *landing vert* »

« *checklist atterrissage terminée* »

Passage des 1000 pieds sol stabilisé, on peut poursuivre l'approche.

400 pieds, FD mode land



Minimum à 350 pieds.... « on atterrit »

« 200....100...50...40....30....20...RETARD... » manettes sur IDLE et on porte le regard vers un point de touché au 3/4 de la piste.

PLOM PLOM : Posé

« spoilers, reverses vertes, ça décèle »

A 70 kts reverses au ralenti et on finit la décélération aux freins.

ROULAGE ET PARKING

Comme prévue durant la préparation de l'approche, nous dégageons via Bravo.

Une fois la piste dégagée :

« Checklist après atterrissage »

« Flaps rentrés »

« Spoilers désarmés »

« APU Start »

« Radar OFF »

« checklist après atterrissage terminée »

Reste encore les actions suivantes :

-Phares d'atterrissage sur OFF

-transpondeur sur standby

-FD et ILS sur OFF

En tournant vers D5 nous coupons les phares de roulage pour ne pas éblouir le placier.

raquettes croisés :

« <i>Parking brake</i>	<i>serré »</i>
« <i>APU bleed</i>	<i>on “</i>
« <i>Engines</i>	<i>off “</i>
« <i>Seat belts</i>	<i>off “</i>
« <i>Lights</i>	<i>beacon, wings off ”</i>
« <i>Fuel pumps</i>	<i>off ”</i>

La passerelle accoste et le débarquement peut commencer. Nous laissons la machine dans cette configuration, l'avion devant repartir 2 heures plus tard vers Paris. Un peu de paperasse avant de quitter l'appareil puis nous confions notre 340 aux pistards.

III DEBRIEFING

Un transatlantique sans histoire :

Temps block-block : 9h05 pour 60,7 T

Temps de vol : 8H44, délestage 58.1T pour 8H57 et 59,7T prévue au plan de vol.

Les vents ont été moins défavorables et nous ont fait gagner 14 minutes de vol et 1600 kg de kérosène.

Maintenant à vos manettes et bon vol !



CREDITS

AUTEUR

S De la Calle

SIMULATEUR

Flight Simulator 2004

AVION

Phoenix PSS A340-300

FICHER AIR ET AIRCRAFT

S De la Calle

SCENES

Orly: Wilcopub AIRPORT 2000
Fort de France://

METEO

Météo en ligne FS et activesky 2004
Liens : Voir votre VA. Sinon un début sur weather.noaa.gov

PREPARATION DU VOL

FSbuild

FICHER AIRCRAFT FSBUILD

S De la Calle
