

# Un vol complet en Boeing 757/767

Bonjour, bienvenue à bord de ce Boeing 767, pour ce vol nous effectuerons les destinations suivantes:

Paris CDG - Londres Heathrow

LFPG-EGLL

## 1) préparations du cockpit, démarrage des moteurs

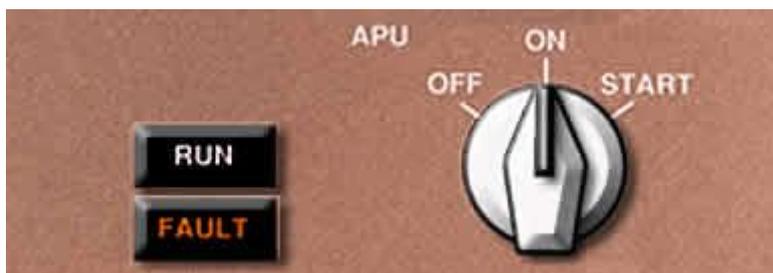
Afin de démarrer l'avion il faut tout d'abord activer la batterie.

Celle-ci permettra de mettre en route, par la suite, l'APU:

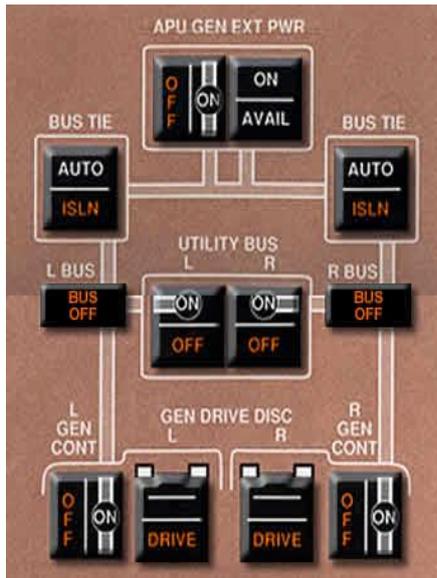
Tournez le bouton STBY POWER vers Auto:



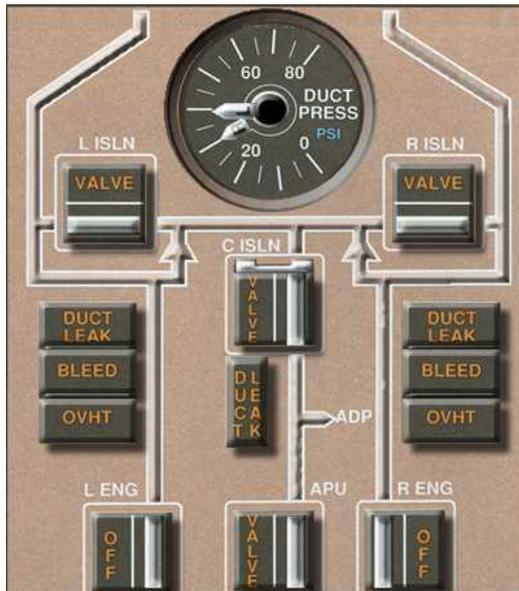
Une fois la batterie la batterie ON, l'APU peut être enclenchée pour fournir de l'électricité à nos chers passagers ainsi qu'au démarrage des réacteurs, l'APU permettra donc d'activer les moteurs par l'intermédiaire de l'APU bleed. Activez-la, en tournant le bouton APU vers start, il se placera automatiquement vers ON, une fois ces deux étapes accomplies nous procéderons à l'allumage des écrans et de la cabine.



Pour cela il faut positionner sur ON tous les boutons ci-dessous, ils permettront le fonctionnement de tous les appareils nécessitant de l'électricité, une fois tous ces boutons en marche, quelques secondes après, les écrans ND, PFD, etc... s'allumeront. Cependant le ND et le PFD n'afficheront aucune information concernant le CAP, la vitesse et l'altitude. Tout ceci est normal car l'avion ne peut se repérer en 3 dimensions, nous nous occuperons, par la suite, de cette procédure qui nous permettra de naviguer. (ADIRS).



Maintenant l'électricité circule mais nous ne bénéficions pas "d'air". La commande du dessous nous permettra de fournir de l'air à nos passagers ainsi que pour les réacteurs, durant leur démarrage. Pressez tous les boutons sur ON, l'air conditionnée se mettra en route.

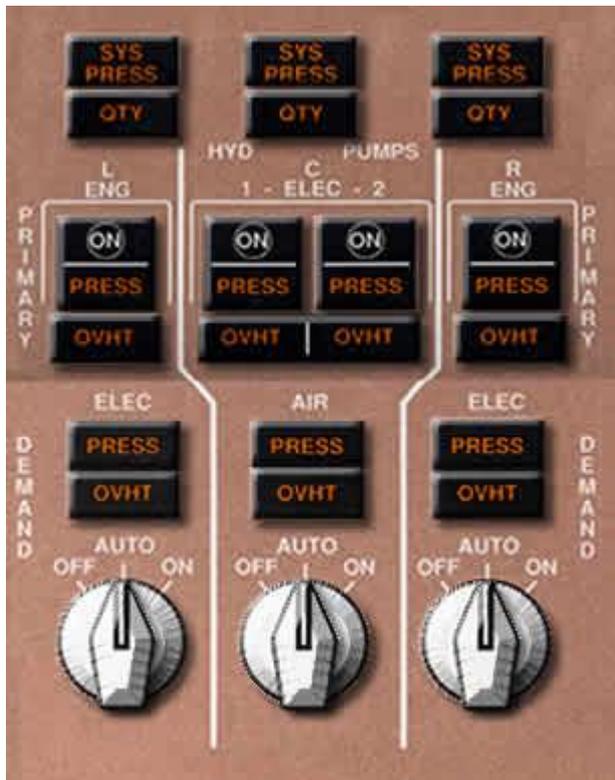


Notre avion possède maintenant air et électricité.

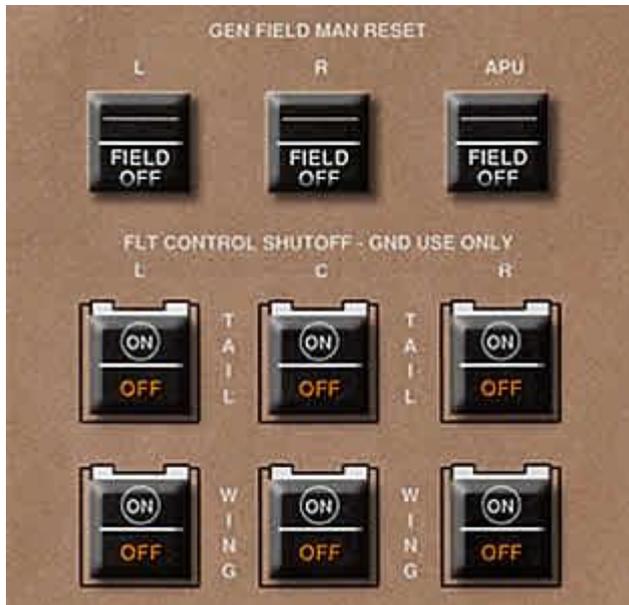
Afin de recevoir de l'air en cabine, les commutateurs: Trim Air, les L-R Recirc fan, le gasper qui figurent ci-dessous doivent tous être positionner sur ON et les pack sur AUTO.



Activons maintenant des systèmes hydrauliques, qui sont indispensables pour le bon fonctionnement des volets, des trains, des spoilers, des gouvernes de profondeurs, des trains etc... Il suffit de presser les 4 boutons et de tourner les 3 autres de la partie DEMAND vers ON . Les volets, les trains, les spoilers, les gouvernes de profondeurs seront utilisables et à votre disposition.



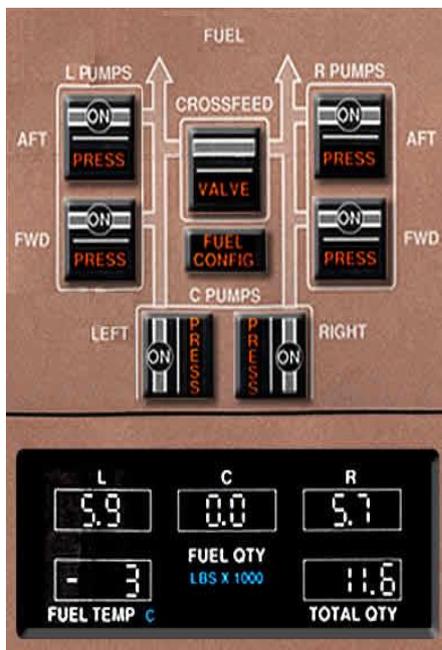
Pour que les différents mouvements, tels que le roulis, le tangage et le lacet ; soient opérationnels, les tail wings doivent être activés.



L'avion doit maintenant se repérer géographiquement, 3 centrales à inertie travaillent constamment entre elles, elles permettent de déterminer les coordonnées géographiques de l'appareil en fonction de sa vitesse. Pour les mettre en route, les coordonnées des parking sont indiquées. Positionnez votre appareil en début de la piste 8L à LFPG. Ses coordonnées géographiques sont N48.59.7 E002.33.2. Il nous faut maintenant les inscrire dans les ADIRS. Tournons alors la data vers PPOS, le SYS vers 1 et puis l'IR1 vers ATT. Tapez sur le clavier numérique les coordonnées ci-dessus, une fois inscrites, appuyer sur ENT et positionnez IR1 sur NAV. Idem pour le 3 et le 2. Les centrales vont réfléchir pendant une dizaine de minutes, soyez patients.

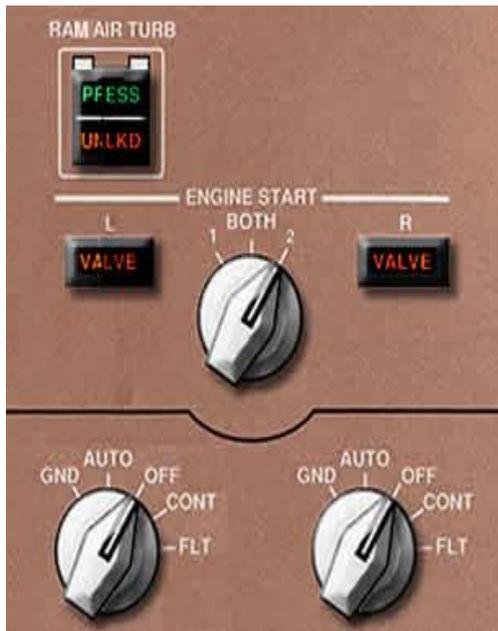


Cette commande permet de gérer l'essence, activez tous les boutons. Fuel Config apparaîtra avant la mise en route des moteurs, ceci est normal, par contre si, il apparaît après, la répartition du carburant peut entraîner un déséquilibre qui serait fatal.



Allumons maintenant les réacteurs:

Tournez l' Engine Start vers 1 et GND, alors que sur Airbus les pack d'air conditionné passent automatiquement en position OFF, sur Boeing ils se font manuellement, vous n'avez qu'à tourner les Packs vers OFF, vos moteurs auront à leurs dispositions tout l'air qu'ils nécessiteront pour leurs démarrages. Une fois en route, remplacez les commutateurs sur Both et sur Auto. Les Packs pourront être remis sur ON.



Il est maintenant possible de couper l'APU.

## 2) Le FMC

Avant d'entrer la route, nous rentrerons d'abord dans le FMC les informations concernant le FUEL etc...

### Init Ref

#### PERF

Pour cela appuyer sur la page INIT REF. Sélectionnez la sous page: PERF. Nous entrerons tout d'abord grossièrement le poids à vide + le carburant dans l'icône GR WT, le poids du fuel est déjà comptabilisé dans l'icône fuel. Le poids à vide de l'appareil s'affiche donc automatiquement. L'altitude de croisière doit être entrée, le FL24 et 300 noeuds seront les l'altitude et la vitesse choisies.

#### TAKE OFF

Cette page renseignera sur les vitesses, les déploiements de volets au décollage. Remplissons les cases à pointillés:

Flaps:  
05°

Thrust = X: température extérieur < X <

64°

Init ref est

maintenant rempli passons à l'entrée des destinations. Pour cela accédons à la page RTE.

## RTE

Nos destinations seront LFPG-EGLL. Pour cela plaçons LFPG dans ORIGIN et EGLL dans DEST. Entrez le numéro de vol que vous souhaitez. La procédure dans la page RTE est achevée.

## DEP ARR

Il s'agit de la page concernant les pistes de départs, d'arrivées, les SID's, les STAR's et les VIA. Nous décollerons de la piste 8L. Etant donné la pauvreté de la database dont je dispose, je vous épargnerai alors les SID's, les STAR's et les VIA ( je sais, ça fait beaucoup). Nous choisirons plus tard les ARR d'EGLL.

## LEGS

Les différents waypoints que nous survolerons durant ce vol , se trouveront dans la page LEGS. Nous y rentrerons le VOR DPE, ensuite BIG et enfin nous entrerons dans la DER ARR, la piste 27R pour EGLL.

Notre plan de vol est tracé. Il s'affichera sur le ND ci-dessous. Une fois fini, cliqué sur Activate puis sur EXEC.

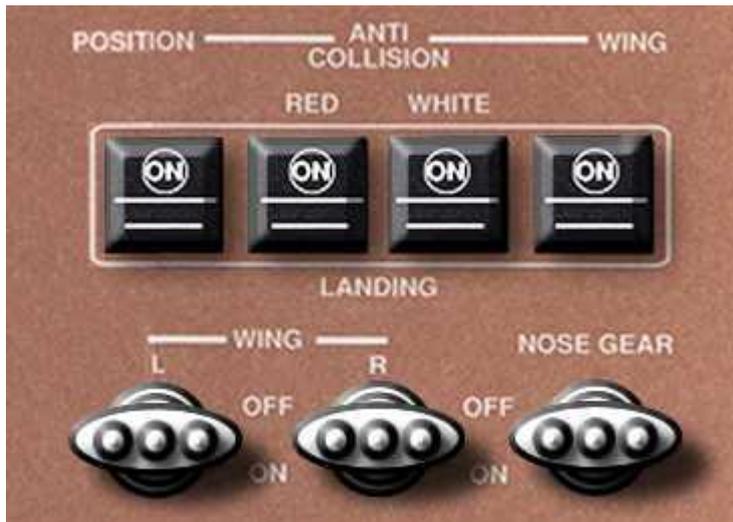


### 3) décollage

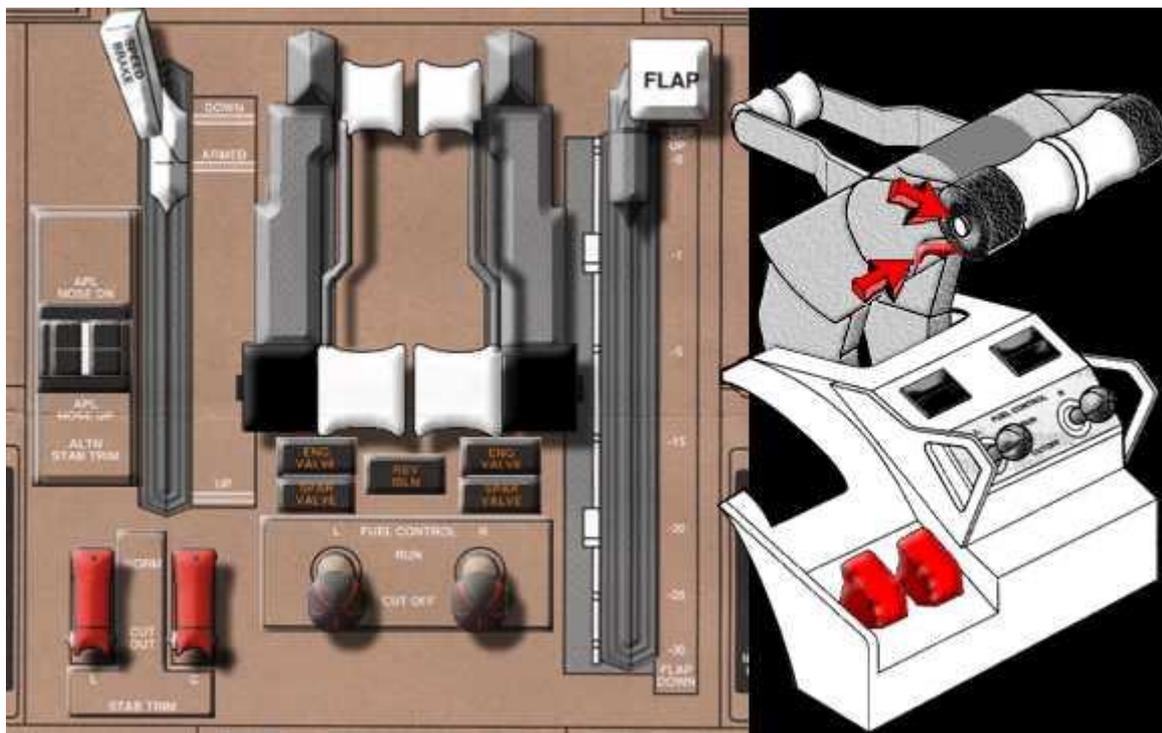
Pour les passagers:



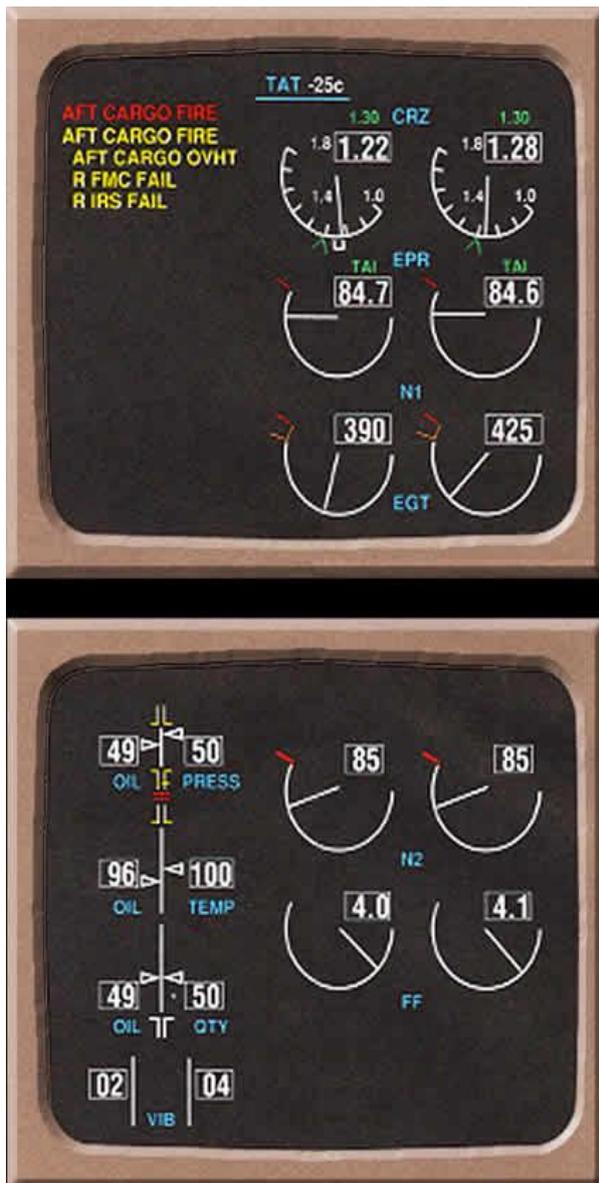
Déployons les volets à 5°. Allumons toutes les lumières et les feux.



Procédons au décollage, poussez sur le manettes des gaz.



La puissance des réacteurs s'affichera en pourcentage sur un écran appelé l'EICAS, nous atteignons environs 96% des N1.

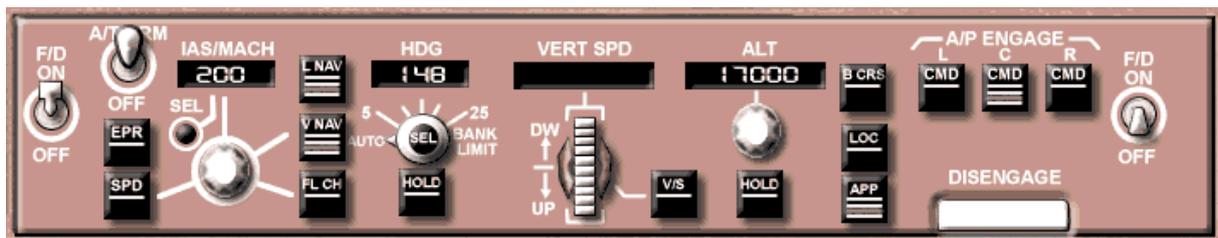


L'instrument, ci-dessous, appelé anémomètre badin vous indique la vitesse de votre avion, nous décollerons à VR soit 142 noeuds sur l'anémomètre.



### 3) Montée

Une fois décollé nous devons nous occuper du pilote automatique qui est indispensable pour les feignants. Après avoir quitté le sol, le FD doit être activé. Réglons notre vitesse de montée à 275 noeuds, l'A/T soit l'auto throttle doit être mis en marche ainsi que le SPD afin que le CMD, soit le pilote automatique, puisse contrôler la vitesse. Notre route ayant été rentrée dans le FMC, il est de notre rôle de faire coordonner les informations du FMC avec celles du FCU. Pour que le FMC "dirige" l'avion automatiquement, vous n'avez qu'à pousser le bouton LNAV. En ce qui concerne l'altitude, vous pouvez la contrôler manuellement en choisissant votre taux de montée ( 1800pieds par minutes = V/S) et une altitude de 32500 pieds. Si les altitudes et les vitesses ont été entrées dans le FMC, enclenchez le VNAV. Appuyez sur CMD Left et vous êtes tranquilles jusqu'au FL035.



Vous pouvez vérifier l'inclinaison de votre appareil grâce à l'horizon artificiel qui indique position de l'appareil (vers le haut ou vers le bas).



### 4) Croisière

Passez en mach en appuyant sur SEL, réglez votre vitesse à 0.845 mach.

### 5) Descente

Un petit point apparaîtra sur le ND nommé T/D. Il s'agit de l'indication de descente de l'appareil. Réduisez la vitesse à 300 noeuds. Réduisez au fur et à mesure la vitesse afin de sortir, progressivement les volets, puis les trains.

### 6) Alignement

Une fois aligné, allumez tous les CMD, et pressez l' APR, l'avion intercepte le glide slope et le localizer. Votre vitesse est de 145 noeuds et les volets sont déployés au maximum.

### **7)Atterrissage**

Déconnectez tout les pilotes automatiques et vous contrôlez à 100% l'avion si la visibilité est correcte, sinon laissez les 3 pilotes automatiques coordonnés, un atterrissage automatique s'effectuera donc. Arrivé au dessus de la piste arrondissez à 3° et mettez les gaz au ralenti. Vous venez de poser l'avion. Freinez avec les brakes et appliquez les inversements des poussées jusqu'à 60 noeuds.

### **8)Roulage**

Une fois à 20 noeuds, roulant sur le tarmac, allumez l'APU et stationnez vous. Faites sortir les PAX et coupez tout.

Bravo pour votre premier vol sur B767.

<http://btm22013.free.fr>

SOURCE @iralph