

BOEING 727 DREAMFLEET

Document réservé à la simulation – Ne pas utiliser en conditions réelles

5 – Mise en route Jean-Michel MABILLE Version 2.0 – Octobre 2007



Ce document est dédié à Joao Amaral, pilote, directeur des opérations et fondateur de ...
.. Air Gemini (<http://www.airgemini.com/>). Il est le principal sujet du documentaire « Tankers en plein ciel » (France 5 – Les films Jack Fébus, un film de Bertrand Schmit) et digne représentant de ces derniers aventuriers des temps modernes que sont ces pilotes de l'extrême.

SOMMAIRE

(Notez qu'il vous sert aussi de check-list)

1	<u>AVANT-PROPOS</u>	4
1.1	PRINCIPE DES DIDACTICIELS	4
1.2	ACCUEIL DES AUTEURS DE DIDACTICIELS	4
1.3	AUTRES DIDACTICIELS DISPONIBLES DU MEME AUTEUR	4
1.4	SOURCE DE LA DOCUMENTATION	5
1.5	AVION MODELISE	5
2	<u>PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT</u>	6
3	<u>NOTE IMPORTANTE</u>	6
4	<u>AVANT DE COMMENCER CETTE PARTIE</u>	7
5	<u>BEFORE STARTING ENGINES</u>	8
5.1	NAV / COM RADIOS SET AND CHECKED	8
5.2	FLIGHT INSTRUMENTS SWITCHES / BUGS SET AND CHECKED	8
5.2.1	MACH AIRSPEED INDICATOR ZERO	8
5.2.2	OUTER AIRSPEED BUGS SET	8
5.2.3	INNER AIRSPEED BUG SET	10
5.2.4	EPR'S SET CHECKED	10
5.3	ALTITUDE ALERT SET	11
5.4	HSI NO FLAG / SET / SLAVING	11
5.5	ALTIMETER SET	11
5.6	ANTI-SKID ON	11
5.7	EMERGENCY EXIT LIGHTS ARMED	12
5.8	PASSENGERS SIGNS ON	13
5.9	TRANSPONDER STANDBY AND SET	13
5.9.1	FUNCTION SELECTOR STANDBY	13
5.9.2	CODE SET	13
5.9.3	MODE SELECTOR A (ABOVE)	13
5.9.4	TRANSPONDER SELECTOR N°1 OR N°2	13
5.9.5	ALTITUDE REPORTING SWITCH ALTITUDE REPORTING	14
5.10	FLAPS UP	14
5.11	AILERON AND RUDDER TRIM FREE AND ZERO	14
5.12	THROTTLES CLOSED / IDLE	14
5.13	START LEVERS CUTOFF	14
5.14	PNEUMATIC BRAKES PRESSURE APPROX 1200 PSI	14
5.15	HYDRAULIC BRAKE PRESSURE MINI 2100 PSI	15
5.16	FUEL PANEL AND QUANTITY SET	15
5.16.1	ENGINE FUEL SHUTOFF VALVES OPEN	15
5.16.2	FUEL QUANTITY TOTAL QUANTITY	15
5.16.3	FUEL DISTRIBUTION CHECK	15
5.16.4	CROSSFEED VALVES SET	15
5.16.5	BOOST PUMPS OFF	16
5.17	HYDRAULIC PANEL AND QUANTITY SET AND CHECKED	16
5.17.1	SYSTEM A PUMP SWITCHES ON	16

5.17.2	SYSTEM B PUMP SWITCHES ONE ON	16
5.17.3	HYDRAULIC QUANTITIES A,B AND STANDBY CHECK	16
5.17.4	ENGINE OIL QUANTITY CHECK	17

6 STARTING ENGINES **18**

6.1	BEACON / NAV LIGHTS ON	18
6.2	PACKS OFF	18
6.3	DOORS LIGHTS OUT	19
6.4	HYDRAULIC 'A' PUMPS OFF	19
6.5	GROUND INTERCONNECT CLOSE	19
6.6	FUEL SYSTEM SET FOR START / ON	20
6.7	PNEUMATIC / DUCT PRESSURE SET	20
6.8	START SEQUENCE ENGAGED	20
6.8.1	ENG 1 - START SWITCH GROUND	20
6.8.2	ENG 1 - ENGINE OIL PRESSURE RISING	21
6.8.3	ENG 1 - N2, 19 PERCENT ANNOUNCED	21
6.8.4	ENG 1 - START LEVER START	21
6.8.5	ENG 1 - AT 35% N2 START SWITCH OFF	22
6.8.6	ENG 2 - START SWITCH GROUND	22
6.8.7	ENG 2 - ENGINE OIL PRESSURE RISING	22
6.8.8	ENG 2 - N2, 19 PERCENT ANNOUNCED	22
6.8.9	ENG 2 - START LEVER START	22
6.8.10	ENG 2 - AT 35% N2 START SWITCH OFF	22
6.8.11	ENG 3 - START SWITCH GROUND	22
6.8.12	ENG 3 - ENGINE OIL PRESSURE RISING	22
6.8.13	ENG 3 - N2, 19 PERCENT ANNOUNCED	22
6.8.14	ENG 3 - START LEVER START	22
6.8.15	ENG 3 - AT 35% N2 START SWITCH OFF	22

7 AFTER START **23**

7.1	HYDRAULIC SYSTEM 'A' PUMPS ON	23
7.2	GROUND INTERCONNECT CLOSED	23
7.3	HYDRAULIC SYSTEM 'B' PUMPS ONE ON	23
7.4	QUANTITIES CHECK	23
7.5	PRESSURES CHECK	23
7.6	AC METER SELECTOR GEN N°1	24
7.7	ESSENTIAL POWER N°1	24
7.7.1	GENERATOR BREAKER N°1 CLOSE	24
7.7.2	ESSENTIAL POWER GEN N°1	24
7.8	AC METER SELECTOR GEN N°2	25
7.9	ESSENTIAL POWER N°2	25
7.9.1	GENERATOR BREAKER N°2 CLOSE	25
7.10	AC METER SELECTOR GEN N°3	25
7.11	ESSENTIAL POWER N°3	25
7.11.1	GENERATOR BREAKER N°3 CLOSE	25
7.12	CHECK START SWITCHES OFF / GUARD DOWN	26

8 PUSHBACK **26**

9 NOTES DE VERSION **27**

9.1 VERSION 1.0 A VERSION 2.0 **27**

1 AVANT-PROPOS

1.1 Principe des didacticiels

Ces documents sont conçus sur le principe du "beerware", c'est-à-dire qu'ils sont distribués gratuitement sur Internet uniquement par le site <http://www.fs-tutoriels.com/> pour la simulation uniquement. Si vous avez apprécié le travail effectué, rien ne vous empêche de faire une donation sur le site à l'aide des moyens mis à votre disposition. Comme son nom l'indique, ces donations servent "à m'offrir une petite bière". Ces documents ne peuvent pas être vendus.

1.2 Accueil des auteurs de didacticiels

Si vous êtes auteur d'un didacticiel quelconque, <http://www.fs-tutoriels.com/> sera heureux de vous accueillir sur son site. Si vous désirez mettre en place un "beerware", il n'y aura aucun problème pour le faire.

1.3 Autres didacticiels disponibles du même auteur

- Airbus A340-200 de Phoenix Simulation Software
- A la découverte du Boeing 737-700 de PMDG en trois parties
- A la découverte du Boeing 747-400 de PMDG en trois parties
- Focus sur des fonctions particulières du Boeing 747-400 de PMDG
- A la découverte du YAK-40 Suprunov Design
- MD-11 - PMDG - Abaque de calcul de la distance de décollage
- MD-11 - PMDG - Abaque de calcul de la distance franchissable
- MD-11 - PMDG - Abaque de calcul de la distance d'atterrissage
- MD-11 - PMDG - Tables de calcul et de correction de la distance d'atterrissage
- MD-11 - PMDG - Check-list étendue (en anglais)
- MD-11 - PMDG - Dossier de vol (provisoire)

Inclus dans le pack de distribution du CESSNA 150 :

- A la découverte du computer ARISTO AVIAT 617 du Cessna 150 de Francois-Denis Guidee et Yves Franckart

**Ces documents sont exclusivement publiés
sur le site de FS TUTORIELS (<http://www.fs-tutoriels.com>)
et FS TUTORIALS (<http://www.fs-tutorials.com>)**

**Si vous trouvez l'un de ces documents sur un autre site, merci de prévenir l'auteur
mabille@gmail.com**

1.4 Source de la documentation

Trouver les cartes SID /STAR / ENROUTE et AD :

- FS TUTORIELS : Préparer votre vol (http://www.fs-tutoriels.com/fr/liens_vols.php)
- SIA GABON : <http://www.ais-asecna.org/fr/index.htm>

Caractéristiques techniques du BOEING 727-100 :

- Documentation DREAMFLEET
- Documentation BOEING : <http://www.boeing.com/commercial/airports/727.htm>

1.5 Avion modélisé

L'appareil modélisé par DREAMFLEET est équipé de moteurs JT8D-11. DREAMFLEET annonce une poussée de 15,000 livres (6 804 kg) ce qui est en ligne avec la documentation BOEING.

ENGINE THRUST DATA:

<u>MODEL</u>	<u>MAX THRUST POUNDS</u>
JT8D-1	14,000
JT8D-7	14,000
JT8D-9	14,500
JT8D-11	15,000
JT8D-15	15,500
JT8D-17	16,000
JT8D-17R	17,400

Extrait de la documentation BOEING

2 PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

Si vous regardez le sommaire – à compter de ce document – le sommaire peut vous servir de check-list. Dans la mesure du possible, je vais essayer de vous faire ressortir ce qui est obligatoire (qui requiert une action de votre part) de ce qui est facultatif (simple contrôle, sans action de votre part, puisque déjà dans la position requise).

C'est aussi un moyen de vous aider à créer votre « quick startup check-list ».

Et maintenant, comme Joao Amaral ... il est temps d'y aller ...



(Extraits du reportage « tankers en plein ciel »)

3 NOTE IMPORTANTE

J'ai installé sur ma version le DELCO CAROUSEL. Ceci peut modifier mes captures d'écrans, mais est sans conséquence sur ce document.

4 AVANT DE COMMENCER CETTE PARTIE

Normalement, vous avez du utiliser le document « BOEING 727-100 - DIDACTICIEL / TUTORIEL B727-100 DREAMFLEET - QUATRIEME PARTIE ». Beaucoup de points sont déjà passés en revue. Ici, seuls quelques rappels seront faits sinon, vous aurez des renvois documentaires.

Allez, il est temps de fermer toutes les portes

SHIFT + E	:	Porte d'accès avant
SHIFT + E puis 2	:	Rampe arrière
CTRL + 8	:	Porte cargo



5 BEFORE STARTING ENGINES

5.1 NAV / COM RADIOS SET AND CHECKED

Voir à ce propos le document « BOEING 727-100 - DIDACTICIEL / TUTORIEL B727-100 DREAMFLEET - QUATRIEME PARTIE ».

5.2 FLIGHT INSTRUMENTS SWITCHES / BUGS SET AND CHECKED



5.2.1 MACH AIRSPEED INDICATOR ZERO



5.2.2 OUTER AIRSPEED BUGS SET

Rappel des valeurs :

V1 = 123 kt
Vr = 128 kt
V2 = 138 kt

Sachant que nous gardons en mémoire un V1 à 133 kt. Pour des questions de masse, nous décollerons volets 25°... gardons en tête quelques limitations :

Objet	Vitesse maximum (IAS)
• Volets 2°	230 kt
• Volets 5°	215 kt
• Volets 15°	205 kt
• Volets 25°	185 kt
• Volets 30°	180 kt
• Volets 40°	170 kt
• Rentrée de train	200 kt
• Sortie du train	270 kt

Ce qui nous donne les speeds bugs (pinnules) suivants :

Speed bug	143 kt (V2+5kt)
Bug 1	123 kt (V1)
Bug 2	128 kt (Vr)
Bug 3	170 kt (flaps 25° >> 15°)
Bug 4	190 kt (flaps 15° >> 5°)
Bug 5	210 kt (flaps 5° >> flaps rentrés)

Si nous étions moins chargés, le bug 5 aurait été fixé à 250 kt, limite de vitesse sous le niveau de vol 150.

Le réglage des bugs externes se fait à l'aide de zones « cachées » sur le badin. A chaque correspond un bug. Le clic droite / gauche de la souris permet d'ajuster.

Bug 1 123 kt (V1)



Bug 2 128 kt (Vr)



Bug 3 170 kt (flaps 25° >> 15°)



Bug 4

190 kt (flaps 15° >> 5°)



Bug 5

210 kt (flaps 5° >> flaps rentrés)



5.2.3 INNER AIRSPEED BUG SET

Speed bug

143 kt (V2+5kt)



5.2.4 EPR'S SET CHECKED

Voir à ce propos le document « BOEING 727-100 - DIDACTICIEL / TUTORIEL B727-100 DREAMFLEET - QUATRIEME PARTIE ».

5.3 ALTITUDE ALERT SET

En général, on indique ici l'altitude pour laquelle la clairance de l'ATC a été reçue. Considérons que la clairance initiale est pour le FL 180



5.4 HSI NO FLAG / SET / SLAVING



Le HSI permet de régler à la fois le cap (ici 341° l'axe de notre piste) et une radiale VOR (ici 293°, celle que nous allons intercepter en FROM après notre premier virage). Pour plus d'information, voir à ce propos Voir à ce propos le document « BOEING 727-100 - DIDACTICIEL / TUTORIEL B727-100 DREAMFLEET – TROISIEME PARTIE ».

Aucun « FLAG » n'apparaît sur le HSI, il est donc totalement fonctionnel.

5.5 ALTIMETER SET

Voir à ce propos le document « BOEING 727-100 - DIDACTICIEL / TUTORIEL B727-100 DREAMFLEET - QUATRIEME PARTIE » sinon appuyez sur la touche B pour effectuer un calage QFE ou faites les manuellement à l'aide du bouton.

5.6 ANTI-SKID ON

Voir à ce propos le document « BOEING 727-100 - DIDACTICIEL / TUTORIEL B727-100 DREAMFLEET - QUATRIEME PARTIE », normalement il est déjà sur ON.

(pour mémoire)



Le capot de protection doit être refermé.

5.7 EMERGENCY EXIT LIGHTS ARMED

Voir à ce propos le document « BOEING 727-100 - DIDACTICIEL / TUTORIEL B727-100 DREAMFLEET - QUATRIEME PARTIE », normalement il est déjà sur ARMED.



Petit « truc » : inutile d'ouvrir le capot pour savoir car si l'interrupteur n'est pas sur la position « armed », le voyant orange est allumé. L'ensemble doit donc se présenter comme ceci quand tout est OK.



5.8 PASSENGERS SIGNS ON

Voir à ce propos le document « BOEING 727-100 - DIDACTICIEL / TUTORIEL B727-100 DREAMFLEET - QUATRIEME PARTIE », normalement tout est déjà réglé.



5.9 TRANSPONDER STANDBY AND SET

5.9.1 FUNCTION SELECTOR STANDBY

5.9.2 CODE SET

5.9.3 MODE SELECTOR A (Above)



Voir à ce propos le document « BOEING 727-100 - DIDACTICIEL / TUTORIEL B727-100 DREAMFLEET - QUATRIEME PARTIE », normalement tout est déjà réglé.

A = Above : on ne veut avoir d'alerte TCAS que pour les avions au dessus de nous (puisque nous sommes en phase de monter ... le risque est avec les avions au dessus).

5.9.4 TRANSPONDER SELECTOR N°1 or N°2

On dispose de la possibilité d'avoir deux transpondeurs. Si l'un est actif, l'autre est automatiquement sur STDBY. Mettez-le sur 2 (sans action sur le vol)



5.9.5 ALTITUDE REPORTING SWITCH ALTITUDE REPORTING

Attention : si vous jouez en réseau, le transpondeur doit rester en STDBY au sol et être en mode C à l'entrée sur la piste. Comme ce vol est offline ... pas de problème. Pensez juste à décaler cette seule étape si vous jouez en réseau

STDBY : Transpondeur & TCAS en stand by
ALT OFF : Transpondeur actif sans mode altitude, TCAS en stand by
ALT ON : Transpondeur actif avec report d'altitude, TCAS en stand by
TA : Transpondeur actif avec report d'altitude, Traffic Advisory actif
TA / RA : Transpondeur actif avec report d'altitude, Traffic Advisory actif, Resolution actif

5.10 FLAPS UP

Voir à ce propos le document « BOEING 727-100 - DIDACTICIEL / TUTORIEL B727-100 DREAMFLEET - QUATRIEME PARTIE », normalement tout est déjà réglé.

5.11 AILERON AND RUDDER TRIM FREE AND ZERO

Voir à ce propos le document « BOEING 727-100 - DIDACTICIEL / TUTORIEL B727-100 DREAMFLEET - QUATRIEME PARTIE », normalement tout est déjà réglé.

5.12 THROTTLES CLOSED / IDLE

Voir à ce propos le document « BOEING 727-100 - DIDACTICIEL / TUTORIEL B727-100 DREAMFLEET - QUATRIEME PARTIE », normalement tout est déjà réglé.

5.13 START LEVERS CUTOFF

Voir à ce propos le document « BOEING 727-100 - DIDACTICIEL / TUTORIEL B727-100 DREAMFLEET - QUATRIEME PARTIE », normalement tout est déjà réglé.

5.14 PNEUMATIC BRAKES PRESSURE APPROX 1200 PSI



Nota : j'ai 3000 psi sur mon B 727.

5.15 HYDRAULIC BRAKE PRESSURE MINI 2100 PSI



J'ai 3020 PSI en zone verte. C'est normal.

5.16 FUEL PANEL AND QUANTITY SET



5.16.1 ENGINE FUEL SHUTOFF VALVES OPEN



Ceci permet au carburant d'alimenter les moteurs.

Nota : Si la vanne est fermée, et que la pompe fonctionne ... le moteur n'est pas alimenté.

5.16.2 FUEL QUANTITY TOTAL QUANTITY

5.16.3 FUEL DISTRIBUTION CHECK



On vérifie que la quantité de fuel est bien celle qui a été avitaillée moins ce qui est consommé par l'APU et que les quantités sont correctement balancées entre les différents réservoirs.

5.16.4 CROSSFEED VALVES SET



N°1 et N°3 fermés, N°2 ouvert. Le voyant bleu s'allume le temps que la vanne se ferme puis s'éteint.

5.16.5 BOOST PUMPS OFF



Pour le moment, les pompes doivent être arrêtées. Le voyant ambre de chaque pompe s'allume.

5.17 HYDRAULIC PANEL AND QUANTITY SET AND CHECKED



5.17.1 SYSTEM A PUMP SWITCHES ON

Voir à ce propos le document « BOEING 727-100 - DIDACTICIEL / TUTORIEL B727-100 DREAMFLEET - QUATRIEME PARTIE », normalement tout est déjà réglé.

5.17.2 SYSTEM B PUMP SWITCHES ONE ON

Voir à ce propos le document « BOEING 727-100 - DIDACTICIEL / TUTORIEL B727-100 DREAMFLEET - QUATRIEME PARTIE », normalement tout est déjà réglé.

5.17.3 HYDRAULIC QUANTITIES A,B AND STANDBY CHECK

Voir à ce propos le document « BOEING 727-100 - DIDACTICIEL / TUTORIEL B727-100 DREAMFLEET - QUATRIEME PARTIE », normalement tout est déjà réglé.

5.17.4 ENGINE OIL QUANTITY CHECK



Voir à ce propos le document « BOEING 727-100 - DIDACTICIEL / TUTORIEL B727-100 DREAMFLEET - QUATRIEME PARTIE », normalement tout est déjà réglé.

A ce point du didacticiel, il faudrait demander à l'ATC la mise en route et le repoussage car tout est désormais prêt à bord pour l'allumage des moteurs.

Normalement, la mise en route s'effectue comme suit :

- Moteur n°1 : Avant le repoussage,
- Moteur n°2 : Pendant le repoussage,
- Moteur n°3 : Après le repoussage.

... mais une fois de plus sur un tel appareil, on se rend assez vite compte que seul ... il manque deux personnes pour tout faire.

Donc, nous allons effectuer la séquence complète de mise en route, puis ensuite un repoussage.

6 STARTING ENGINES

6.1 BEACON / NAV LIGHTS ON



A compter de maintenant l'avion devient un danger pour les personnels au sol. Compte tenu de l'ambiance sonore d'un aéroport, seuls les feux permettent d'alerter visuellement le personnel au milieu du bruit des autres avions.



Normalement, les feux de navigation fixes (navigation steady) sont en marche (rouge / vert / blanc) puisqu'ils ont été activés dans le document « BOEING 727-100 - DIDACTICIEL / TUTORIEL B727-100 DREAMFLEET - QUATRIEME PARTIE », sinon, mettez les en marche aussi.

6.2 PACKS OFF



Pour démarrer les moteurs, on a besoin de tout l'air comprimé disponible. On va donc temporairement couper les packs. Dès que vous passez un interrupteur sur OFF, vous devez voir la pression augmenter. Attention, ne coupez surtout pas les « bleed » en dessous.

6.3 DOORS LIGHTS OUT



Vérifiez qu'aucune porte n'est ouverte



Ces témoins DOIVENT être éteints. Seul le voyant APU doit être allumé.

6.4 HYDRAULIC 'A' PUMPS OFF

6.5 GROUND INTERCONNECT CLOSE

Pour éviter que, lors du repoussage, le personnel soit blessé ou la barre de repoussage endommagée, on coupe le circuit A et l'interconnexion avant la mise en route.



Dès qu'on a fermé l'interconnexion, la pression chute à zéro.

6.6 FUEL SYSTEM SET FOR START / ON



Il est temps désormais de passer toutes les pompes sur ON. Aucun voyant ambre ne doit être allumé.

6.7 PNEUMATIC / DUCT PRESSURE SET



La pression doit être entre 30 et 45 PSI.

En dessous de 30 PSI, la mise en route est possible mais le risque de « hot start » est assez élevé, ce qui requiert alors un suivi très particulier de la séquence de mise en route.

6.8 START SEQUENCE ENGAGED

6.8.1 ENG 1 - START SWITCH GROUND



Le voyant s'allume. L'équipage annonce « Number one to ground » (démarrage n°1)

6.8.2 ENG 1 - ENGINE OIL PRESSURE RISING



L'équipage annonce « Oil pressure rising » (la pression d'huile monte).



elle va se stabiliser à 12 PSI.

6.8.3 ENG 1 - N2, 19 percent ANNOUNCED



De haut en bas : N1, EGT, N2



L'équipage annonce « N2 19 percent » (on attend donc que N2 atteigne 19%).

6.8.4 ENG 1 - START LEVER START



Relevez la palette du moteur n°1. Ceci revient à ouvrir la vanne d'alimentation en carburant du moteur n°1. Le kérosène est injecté dans les chambres de combustion.



Sous la double action de la pression ($pV = nRT$) et des éclateurs, le mélange air – carburant s'enflamme.

6.8.5 ENG 1 – AT 35% N2 START SWITCH OFF



Dès que la palette est actionnée, N2 va chuter puis brusquement monter. N2 est passé au-delà de 35% ...



On bascule sur OFF et on ferme le capot de protection



Attendez 1 minute que les paramètres se stabilisent. Procédez de même pour les moteurs 2 puis 3.

6.8.6 ENG 2 - START SWITCH GROUND

6.8.7 ENG 2 - ENGINE OIL PRESSURE RISING

6.8.8 ENG 2 - N2, 19 percent ANNOUNCED

6.8.9 ENG 2 - START LEVER START

6.8.10 ENG 2 – AT 35% N2 START SWITCH OFF

6.8.11 ENG 3 - START SWITCH GROUND

6.8.12 ENG 3 - ENGINE OIL PRESSURE RISING

6.8.13 ENG 3 - N2, 19 percent ANNOUNCED

6.8.14 ENG 3 - START LEVER START

6.8.15 ENG 3 – AT 35% N2 START SWITCH OFF



Au final, tous les interrupteurs sont sur OFF et les capots sont fermés

7 AFTER START

7.1 HYDRAULIC SYSTEM 'A' PUMPS ON

7.2 GROUND INTERCONNECT CLOSED

7.3 HYDRAULIC SYSTEM 'B' PUMPS ONE ON

7.4 QUANTITIES CHECK

7.5 PRESSURES CHECK



A part les deux interrupteurs entourés en rouge, le reste ne bouge pas. Vérifiez que les quantités et les pressions sont dans les limites :

Objet

Limite minimum

- | | |
|--|------------|
| • 1 - System 'A' – Fluide hydraulique | 3.5 Galons |
| • 2 - System 'B' – Fluide hydraulique | Complet |
| • 3 – Standy – Fluide hydraulique | 0.3 Galon |
| • 4 – System 'A' – Pression (interconnect fermé) | 2800 PSI |
| • 5 – System 'B' – Pression (1 pompe - interconnect fermé) | 2800 PSI |
| • 5 – System 'B' – Pression (1 pompe - interconnect ouvert) | 2300 PSI |
| • 5 – System 'B' – Pression (2 pompes - interconnect ouvert) | 2800 PSI |

4 / 5 : Pression opérationnel 3175 PSI, maximum 3500 PSI (au-delà ... risque de destruction), donc couper la pompe si on atteint 3500 PSI

7.6 AC METER SELECTOR GEN N°1



Les deux témoins clignotent. Il faut ajuster la fréquence à 400 Hz ...



A l'aide du bouton il faut ajuster la fréquence à 400 Hz. Dès que la fréquence est ajustée, les deux témoins cessent de clignoter. Il faut procéder clic par clic pour caler parfaitement la fréquence.



7.7 ESSENTIAL POWER N°1

7.7.1 GENERATOR BREAKER N°1 CLOSE

7.7.2 ESSENTIAL POWER GEN N°1



Dès qu'on passé l'interrupteur sur CLOSE, l'APU est déconnectée, ce qui se signale par une FAILURE.



... il faut passer tout de suite sur GEN 1



... FAILURE s'éteint.

7.8 AC METER SELECTOR GEN N°2

Refaire l'opération décrite au point 7.6 - AC METER SELECTOR GEN N°1.

7.9 ESSENTIAL POWER N°2

7.9.1 GENERATOR BREAKER N°2 CLOSE

Refaire l'opération décrite au point 7.7.1 - GENERATOR BREAKER N°1 CLOSE

7.10 AC METER SELECTOR GEN N°3

Refaire l'opération décrite au point 7.6 - AC METER SELECTOR GEN N°1.

7.11 ESSENTIAL POWER N°3

7.11.1 GENERATOR BREAKER N°3 CLOSE

Refaire l'opération décrite au point 7.7.1 - GENERATOR BREAKER N°1 CLOSE

A l'issu, vous devriez vous retrouver dans cette conformation :



Les génératrices délivrent un courant à bonne fréquence.

7.12 CHECK START SWITCHES OFF / GUARD DOWN

Ce n'est qu'une simple vérification puisque normalement, vous avez déjà effectué ces opérations.

OFF :



GUARD DOWN :



8 PUSHBACK

Vous pouvez effectuer le repoussage ... (utilisez les fonctions standard de Flight Simulator ou un utilitaire particulier comme ceux que vous pouvez trouver sur AVSIM ... ou bien encore celui de IVAP quand vous êtes en réseau).

FIN DU DOCUMENT

9 NOTES DE VERSION

Ces notes de version vous permettent de ne réimprimer que ce qui a changé si vous disposez d'une version antérieure du document ... enfin quand c'est possible. Elles vous permettent aussi de voir rapidement ce qui a été changé.

9.1 Version 1.0 à Version 2.0

- Page 3 : Mise à jour du sommaire
- Page 8 : Correction de texte
- Page 15 : Mise à jour des indications de jauges
- Page 27 : Ajout de la section note de version

FIN DU DOCUMENT

(C)opyright <http://www.fs-tutoriels.com>