



Aérospatiale
Concorde
Prise en mains
Cockpit « cold and dark »

CONFIGURATION DU TABLEAU DE BORD

Aller dans C:\Program Files\Microsoft Games\Flight Simulator 9\PSS\Concorde (selon installation standard)

Double Cliquer sur « ConcordePanelConfig.exe »

Dans la fenêtre « START UP »

Cocher « START WITH COLD AND DARK COCKPIT »

Dans la fenêtre « Control assignments »

Cliquer sur « AUTOPILOT INSTINCTIVE DISCONNECT BUTTON »

Sous « KEYBOARD SHORTCUT »

Cocher CTRL puis la touche Z dans le menu déroulant.

Cliquer sur « AUTOTHROTTLE INSTINCTIVE DISCONNECT BUTTON »

Sous « KEYBOARD SHORTCUT »

Cocher CTRL puis la touche T dans le menu déroulant.

Cliquer sur « ASSIGN »

Cliquer sur « OK »

ZONES CLIQUABLES DU TABLEAU DE BORD

Les zones cliquables peuvent être utilisées pour ouvrir ou fermer les différentes parties du tableau de bord.



SOUS-ENSEMBLES DU PANNEAU DU MECANICIEN NAVIGANT

1. Pressurisation + moteurs 1
2. Moteurs 2
3. Ventilation + conditionnement d'air
4. Gestion du carburant 1 + refroidissement
5. Gestion du carburant 2
6. Gestion de l'hydraulique
7. Commandes des sources électriques 1
8. Commandes des sources électriques 2



PRET A COMMENCER

Démarrer FS 2004

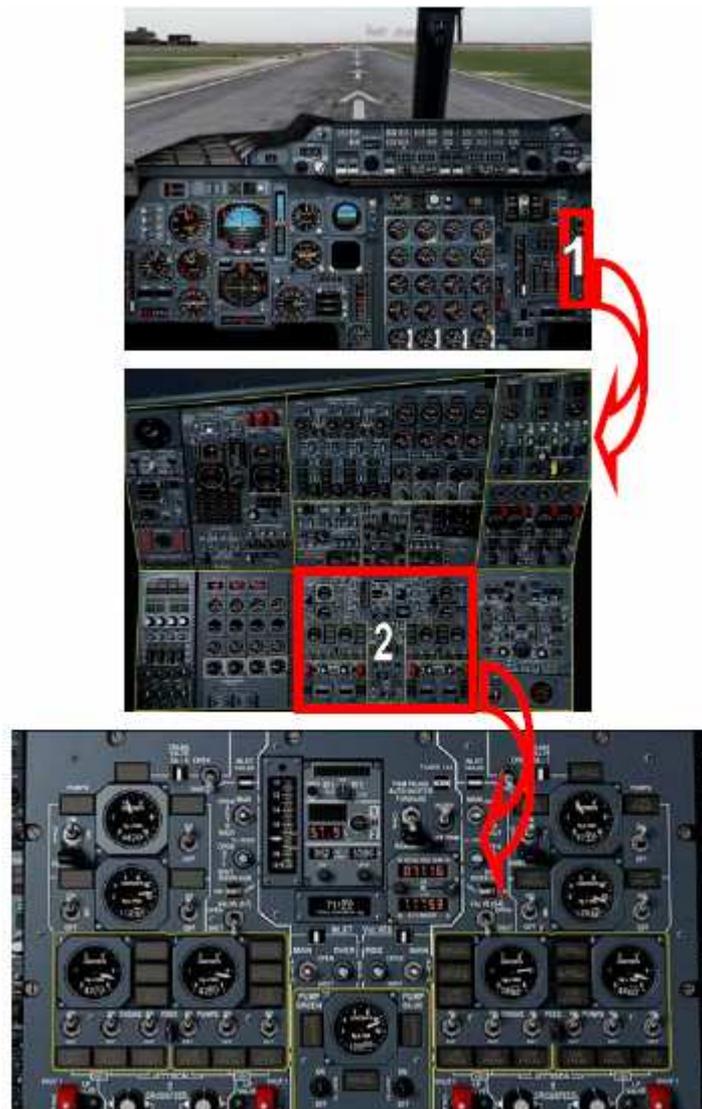
Créer le vol de votre choix avec le Concorde de PSS

Après quelques secondes, le tableau de bord « COLD AND DARK » est chargé.

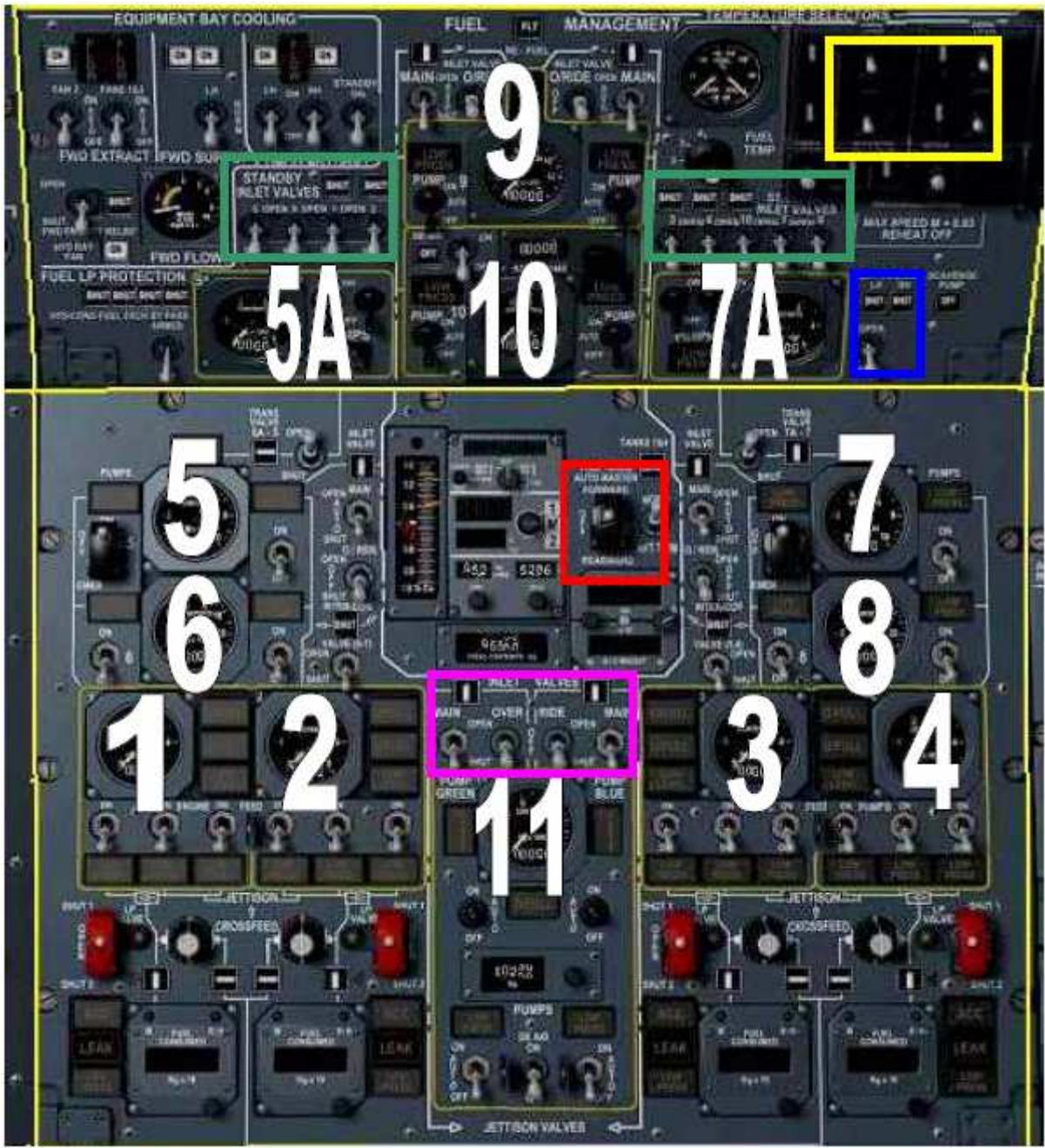
VERIFICATIONS DE SECURITE DU POSTE DE PILOTAGE

En utilisant les zones cliquables

1. Cliquer bouton gauche dans la zone 1 pour ouvrir le panneau du mécanicien navigant.
2. Cliquer bouton droit dans la zone 2 pour ouvrir le sous ensemble de gestion du carburant 2.



VERIFICATIONS DE SECURITE DU POSTE DE PILOTAGE



Procéder aux vérifications de sécurité suivantes :

Trim Trans Auto Master

Vérifier que le commutateur TRIM TRANS AUTO MASTER est sur OFF et est PROTEGE

NOTE!

Les commutateurs de ce type peuvent être déprotégés/protégés en cliquant dessus avec le bouton droit de la souris.

TANK 11 INLET VALVES

Régler les commutateurs principaux TANK 11 INLET VALVES MAIN 1 et 2 sur AUTO

Vérifier que les commutateurs OVERRIDE 1 et 2 sont sur OFF

Fermer le panneau de gestion du carburant 2 par un clic bouton droit sur sa surface.

Ouvrir le panneau de gestion du carburant 1 + refroidissement par un clic bouton droit sur sa surface

Il est juste au dessus du panneau de gestion du carburant 2.

STANDBY INLET VALVES

Vérifier que les commutateurs STANDBY INLET VALVES sont sur SHUT

TRIM PIPE DRAIN

Vérifier que le commutateur TRIM PIPE DRAIN est sur SHUT

JETTISON PANEL COVER

Vérifier que le capot transparent JETTISON PANEL est fermé
Et que tous les commutateurs sont sur SHUT ou OFF

Le capot peut être ouvert/fermé en cliquant dessus avec le bouton droit de la souris.

Fermer le panneau de gestion du carburant 1 + refroidissement.

Fermer le panneau du mécanicien navigant (croix dans le coin supérieur gauche)

Ouvrir le panneau central.

(Zone cliquable dans le coin inférieur droit du panneau principal)

TRANSPONDER

Vérifier que le commutateur du sélecteur ATC MODE est sur STBY

NOSE AND VISOR STBY CONTROL

Vérifier que la commande de secours du Nez et de la Visière est sur OFF et est PROTEGE

Note !

Les commutateurs de ce type peuvent être déprotégés/protégés en cliquant dessus avec le bouton droit de la souris.

Fermer le panneau central

Sur le panneau principal

L/GEAR NORMAL LEVER

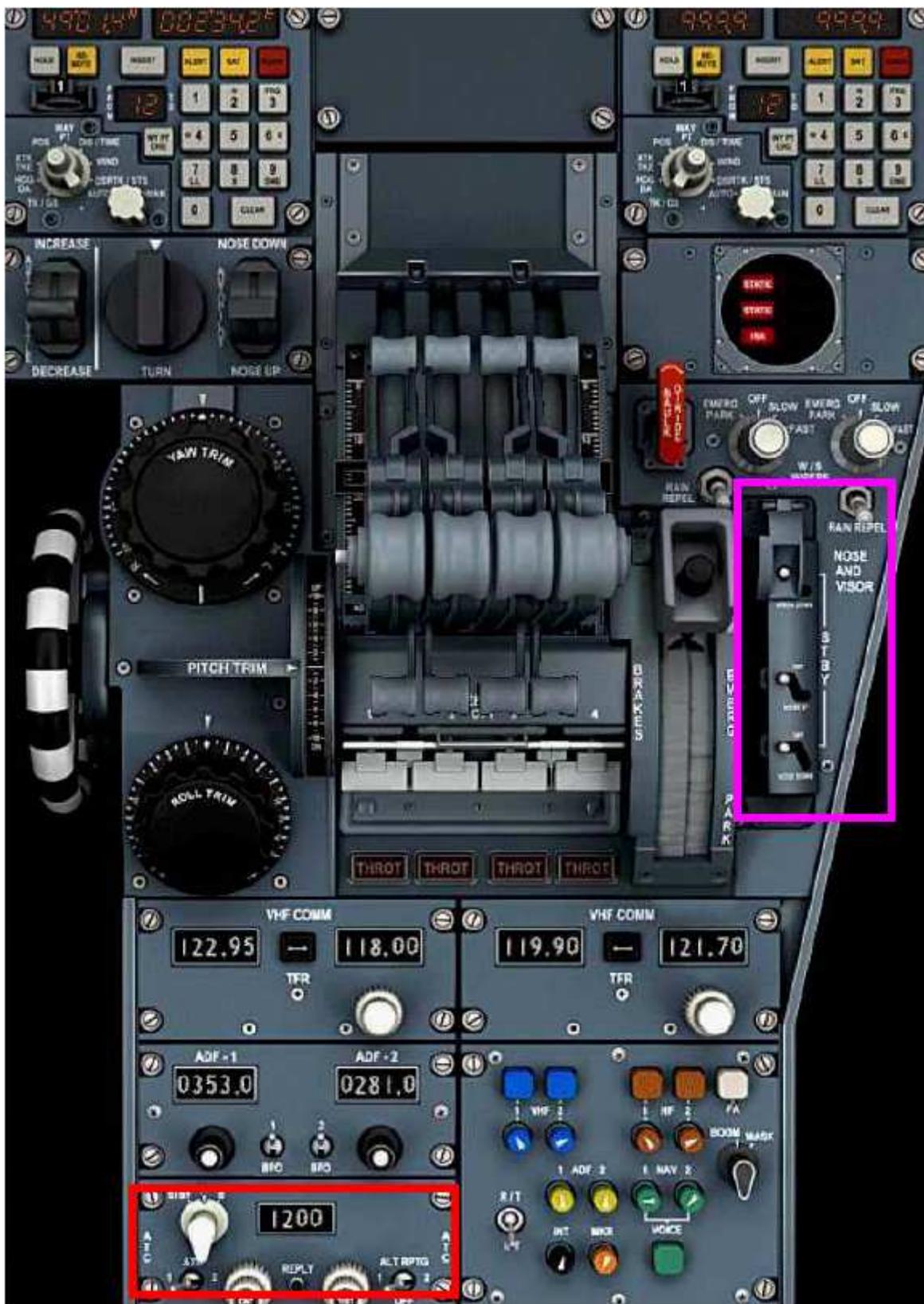
Vérifier que le levier L/GEAR est sur DOWN

VISOR/NOSE LEVER

Vérifier que la position du levier VISOR/NOSE

Correspond bien avec la position réelle du nez et de la visière.

Mettre le levier sur VIS/0



Le panneau supérieur est divisé en 2 parties, BASSE et HAUTE.

Ouvrir le panneau supérieur en utilisant la zone cliquable.
(La zone cliquable se trouve en haut du poteau central du pare brise).

Ouvrir la partie HAUTE en cliquant sur la flèche située dans le coin supérieur droit de la partie BASSE.

Note!

Les barres des commutateurs peuvent être déplacées pour actionner simultanément plusieurs commutateurs en un seul clic ; Placer la souris sur la barre et cliquer dessus pour déplacer tous les 4 commutateurs associés en un seul clic

Les commutateurs à 2 positions peuvent être déplacés en cliquant avec la souris.

Les commutateurs à 3 positions peuvent être déplacés en cliquant avec la souris ou en utilisant la molette.

AUTO IGNITION

Vérifier que les commutateurs AUTO IGNITION sont sur OFF

WING AND INTAKE ANTI-ICING TEST

Vérifier que le commutateur rotatif WING & INTAKE ANTI-ICING TEST est sur OFF

FUEL FWD TRANS SW

Vérifier que le commutateur FUEL FWD TRANS est sur NORM et est PROTEGE.

Note!

Placer le curseur de la souris au dessus des commutateurs permet d'en afficher la description et l'état.

Fermer la partie HAUTE du panneau supérieur en cliquant sur la flèche située dans le coin inférieur droit.

Fermer la partie BASSE du panneau supérieur en cliquant sur la croix située dans le coin inférieur droit.

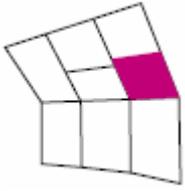


Ici s'achèvent les vérifications de sécurité du poste de pilotage.

PREPARATIONS PRELIMINAIRES DU POSTE DE PILOTAGE

Ouvrir le panneau du mécanicien navigant.

Ouvrir le sous panneau des Commandes des sources électriques 1



GROUND SERVICE

(Électricité et air)

Presser CTRL+ ; pour desserrer le frein de parking

Presser CTRL+ ; pour serrer le frein de parking

Vérifier le fonctionnement du témoin GRND POWER AVAILABLE

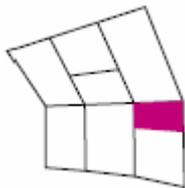
GROUND POWER

Mettre le commutateur GROUND POWER sur CLOSE

(Des voyants lumineux sont alimentés à divers endroits du panneau)

Fermer le sous panneau des Commandes des sources électriques 1

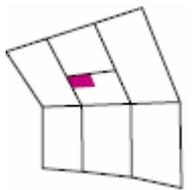
Ouvrir le sous panneau des Commandes des sources électriques 2



Mettre les commutateurs BATTERY sur BATT ON

Fermer le sous panneau des Commandes des sources électriques 2

Ouvrir le sous panneau de gestion du carburant 1 + refroidissement.



PANNEAU DE REFROIDISSEMENT DES BAIES.

Vérifier et mettre si nécessaire

Commutateur FAN 2 sur AUTO

Commutateur FANS 1 & 3 sur AUTO

Commutateur FWD SUPPLY sur NORM

Commutateurs REAR EXTRACT LH et RH sur ON

Commutateur STANDBY sur OFF

Commutateur FWD EMERGENCY RELIEF sur SHUT

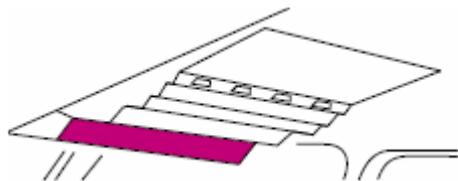
Commutateur FUEL LP PROTECTION sur ARMED

Fermer le sous panneau de gestion du carburant 1 + refroidissement.

Fermer le panneau du mécanicien navigant.

PREPARATION DU POSTE DE PILOTAGE PAR LE MECANICIEN NAVIGANT

Ouvrir la partie BASSE du panneau supérieur.

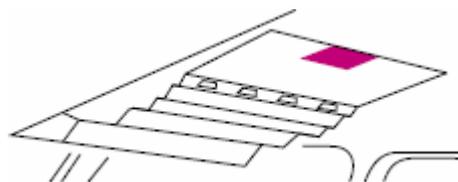


Sur le panneau MWS

Appuyer sur le bouton CANCEL

Appuyer sur le bouton INHIBIT (les voyants INHIBIT s'allument)

Ouvrir la partie HAUTE du panneau supérieur.



En partant du coin supérieur gauche

Les Différents commutateurs

(De gauche à droite et de haut en bas)

FD/DOOR sur OPEN

I/PHONE sur NORMAL

FASTEN SEAT BELT sur ON

NO SMKG sur ON

EMERG EVAC sur ARM

SERVO CONTROL PANEL

Vérifier que les boutons rotatifs NOIR et JAUNE sont sur NORMAL

LIGHTS

(Partie centrale, de gauche à droite et de haut en bas)

ROOF comme requis, réglé sur OFF

EMERG sur ARM

ANTI COLN sur OFF

NAV LIGHTS sur ON

LIGHTS TEST sur TEST (vérifier l'allumage des voyants) puis sur HI

ENGINE FLIGHT RATING

Vérifier que les 4 commutateurs sont sur CLIMB

THROTTLE MASTERS

Mettre les commutateurs sur MAIN

AUTO IGNITION

Vérifier que les 4 commutateurs sont sur OFF

AUTO THROTTLE

Mettre les 4 commutateurs sur ON

ENGINE RATING MODE

Vérifier que les 4 commutateurs sont sur TAKEOFF

HP VALVES

Mettre les 4 commutateurs sur SHUT

Vérifier que les MI (indicateurs magnétiques) indiquent SHUT

RELAY JACK

Vérifier que le commutateur est sur NORM

Ouvrir la partie BASSE du panneau du panneau supérieur.

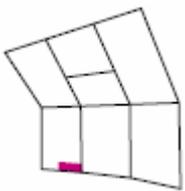
ENGINE SHUT DOWN/FIRE CONTROLS

Vérifier que les poignées ENGINE SHUT DOWN 1 à 4 sont en position IN (enfouées, ne pas tirer les poignées)

Fermer la partie BASSE du panneau du panneau supérieur.

Ouvrir le panneau du mécanicien navigant.

Ouvrir le sous panneau MOTEURS 2



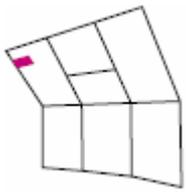
ENGINE START PANEL

Vérifier que les commutateurs START/REFLIGHT 1 à 4 sont sur OFF

Observer les indicateurs magnétiques (MI) START VALVE, et lire SHUT

Fermer le sous panneau MOTEURS 2

Ouvrir le sous panneau Pressurisation+ MOTEURS 1



GROUND HYD CHECK OUT

Vérifier que le commutateur rotatif GROUND HYD CHECK OUT est sur YELLOW/YELLOW

Vérifier que PUMP 1G-Y et 2B-Y sont sur OFF

CLOCK

Confirmer l'heure GMT

FWD LIGHTS

Mettre le commutateur FWD LIGHTS sur TEST (vérifier l'allumage des voyants), puis sur HI

BRAKE ACCUMULATOR

Vérifier que la jauge de pression de l'accumulateur de freins indique au moins 3000 psi.

BRAKE FANS

Mettre le commutateur BRAKE FANS sur ON

CABIN PRESSURE CONTROL

Elle est commandée par le Mécanicien Navigant Virtuel (VFE).

ENGINE WARNING LIGHTS

Vérifier que les voyants suivants sont éteints pour les 4 moteurs :

ENGINE O/HEAT
START PUMP
WIND DOWN
REHEAT
NAC/WING O/HEAT
FUEL FILTER

FUEL HEATERS

Vérifier que les 4 commutateurs sont sur AUTO

ENGINE RECIRCULATION VALVES

Vérifier que les 4 commutateurs sont sur SHUT

TAKE-OFF CG

Vérifier que le commutateur est sur NORMAL et est PROTEGE

ENG 4 T/O N1 LIMITER

Mettre le commutateur sur NORMAL

GRD IDLE

Mettre les commutateurs ENG 1-4 et ENG 2-3 sont sur LO

ENGINE CONTROL SCHEDULE

Vérifier que le sélecteur rotatif est sur NORMAL

Vérifier que le commutateur est sur AUTO

SECONDARY AIR DOORS

Mettre les 4 commutateurs sur SHUT

FLIGHT REV ARM

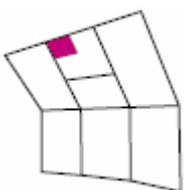
Vérifier que le commutateur est RELACHE, et que le voyant OPEN est ETEINT

NASU TEST

Vérifier que le commutateur est sur NORM, et que le voyant NOZZLE est ETEINT

[Fermer le sous panneau Pressurisation+ MOTEURS 1](#)

[Ouvrir le sous panneau Ventilation + Conditionnement d'air](#)



AIR BLEED CONTROL

Mettre les commutateurs BLEED VALVES ENG 1 à 4 sur OPEN

Appuyer sur le voyant OVER PRESS 1, 2, 3, 4

Vérifier que :

Les voyants s'allument

Les MI BLEED VALVE sont en travers puis reviennent en ligne.

Mettre les commutateurs BLEED VALVE ENG 1 à 4 sur SHUT

Mettre les commutateurs CROSS BLEED 2 & 3 sur OPEN

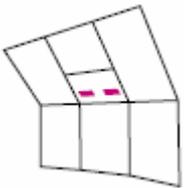
Lire la valeur de la pression, qui doit se situer approximativement à 65 psi, grâce à l'alimentation externe

Vérifier que les commutateurs CROSS BLEED 1 & 4 sont sur SHUT

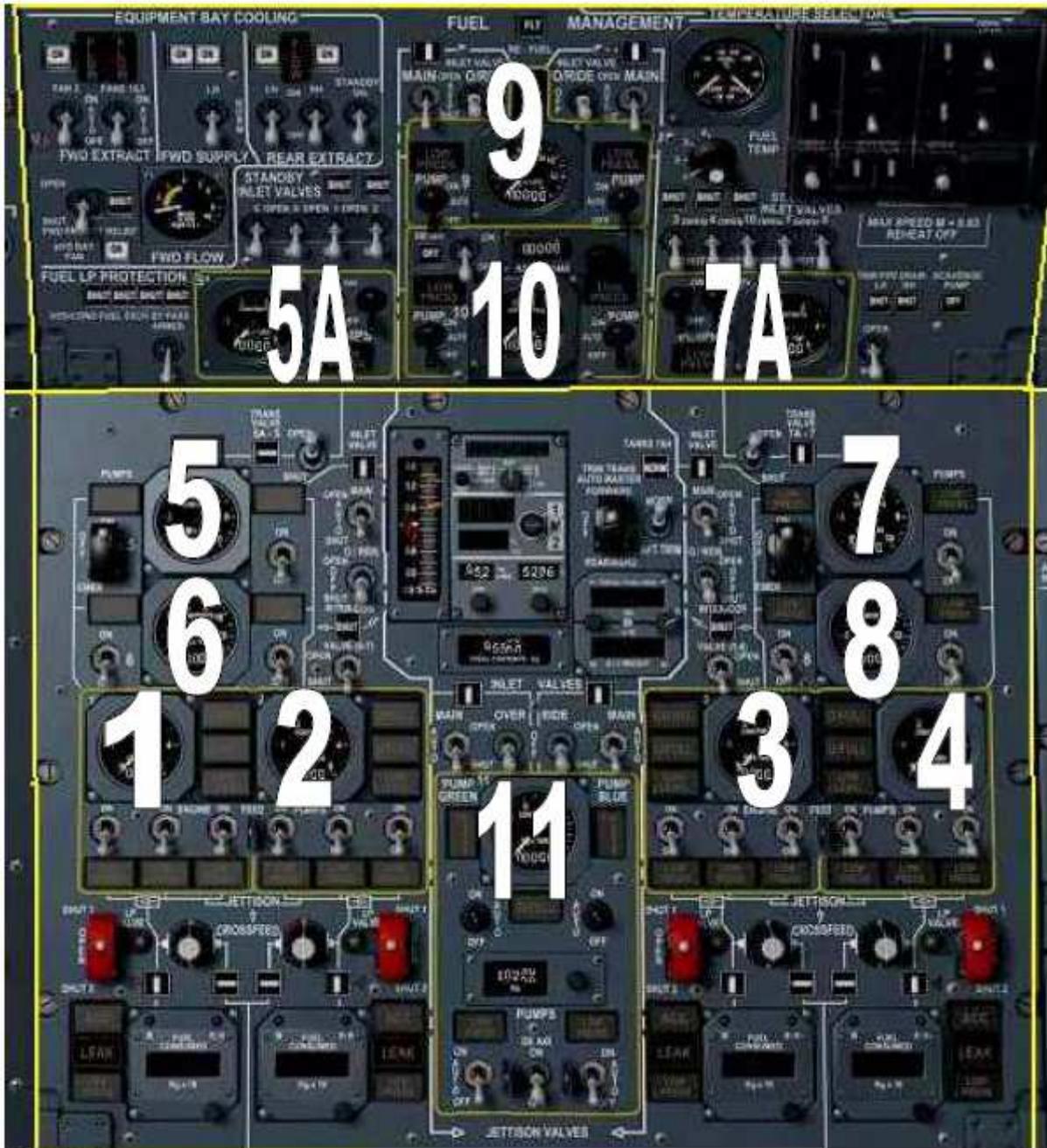
Vérifier que les commutateurs COND VALVES 1, 2, 3, 4 sont sur OFF

[Fermer le sous panneau Ventilation + Conditionnement d'air](#)

[Ouvrir le sous panneau de gestion du carburant 1 + refroidissement.](#)



Emplacements des commandes des réservoirs de carburant.



Régler et Vérifier

Les 2 commutateurs INLET VALVE MAIN du réservoir 9 sur AUTO
Les 2 commutateurs INLET VALVE O/RIDE du réservoir 9 sur OFF
Les 2 commutateurs PUMPS du réservoir 9 sur AUTO

La limite de chargement des réservoirs 9 & 10 doit indiquer 00000
Les 2 commutateurs PUMPS du réservoir 10 sur AUTO

Les 4 commutateurs PUMPS des réservoirs 5A et 7A sur OFF

Fermer le sous panneau de gestion du carburant 1 + refroidissement.

Ouvrir le panneau de gestion du carburant 2.



Le commutateur des réservoirs 1 & 4 sur NORM

Les commutateurs PUMPS GREEN et BLUE (hydrauliques) du réservoir 11 sur AUTO
Les commutateurs PUMPS (électriques) du réservoir 11 sur AUTO

Les commutateurs TRANS VALVE 5A-5 et 7A-7 sur SHUT
Les commutateurs PUMPS des réservoirs 5 et 7 sur OFF

Les commutateurs INLET VALVE MAIN des réservoirs 5 et 7 sur AUTO
Les commutateurs INLET O/RIDE des réservoirs 5 et 7 sur OFF

Les commutateurs PUMPS 1 et 2 des réservoirs 6 et 8 sur OFF

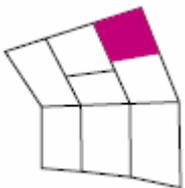
Les commutateurs INTER-CON VALVE 6-7 et 5-8 sur SHUT

Les commutateurs ENGINE FEED PUMPS (12) sur OFF

Le commutateur rotatif CROSSFEED sur SHUT

PANNEAU DE GESTION DE L'HYDRAULIQUE

[Ouvrir le sous panneau de gestion de l'hydraulique.](#)



Régler/Vérifier

Les commutateurs des pompes G1 et G2 du système GREEN sont sur ON et sont PROTEGES

Les commutateurs des pompes B3 et B4 du système BLUE sont sur ON et sont PROTEGES

Les commutateurs des pompes Y2 et Y4 du système YELLOW sont sur AUTO et sont PROTEGES

Le commutateur YELLOW PUMPS est sur NORM et est PROTEGE

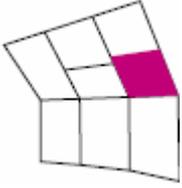
Les 6 voyants L/PRESS sont ALLUMES

Les indicateurs de pression GREEN, BLUE, YELLOW pointent sur 0.

[Fermer le sous panneau de gestion de l'hydraulique.](#)

PANNEAU ELECTRIQUE

[Ouvrir le sous panneau des commandes des sources électriques 1](#)



Vérifier

Les 4 commutateurs CSD DISCONNECT sont sur NORM et PROTEGES

Les voyants CSD 1, 2, 3, 4 sont ALLUMES

LES 4 KW KVAR Mètres indiquent '0'

Les commutateurs GENERATOR (1 à 4) sont sur ON

Les MI GCB 1, 2, 3, 4 sont EN TRAVERS.

Les voyants GEN 1, 2, 3, 4 sont ALLUMES

Les 4 voyants AC MAIN BUS sont ETEINTS

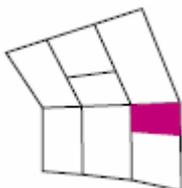
Les sélecteurs BTB 1, 2, 3, 4 sur NORM et PROTEGES

Les MI BTB (4) sont EN LIGNE

Le MI SSB est EN LIGNE

[Fermer le sous panneau des commandes des sources électriques 1](#)

[Ouvrir le sous panneau des commandes des sources électriques 2](#)



Vérifier que :

Les MI AC ESS BUS 1 à 4 sont EN LIGNE

Les 4 voyants AC ESS BUS sont ETEINTS

Le commutateur EMER GEN ISOL est sur NORM et est PROTEGE
Le commutateur EMER GEN est sur AUTO et est PROTEGE

Les 4 voyant O/HEAT sont ETEINTS

Le voyant SELECTED est ETEINT

Le EMERG GEN KVA mètre indique '0'

Les ampèremètres de charge des TRU 1, 2, 3, 4 indiquent environ 50A

Les 2 MI ESS MAIN SPLIT sont EN LIGNE

Les 2 voyants DC ESS BUS sont ETEINTS

Le voyant DC MAIN BUS est ETEINT

Mettre :

Les commutateurs GEN 1 & 3 et GEN 2 & 4 SHED GALLEY sur ON

Le commutateur WATER HTRS sur ON

Le commutateur LIGHTS CTR sur TEST (observer l'allumage des divers voyants) puis HI

Le commutateur LIGHTS AFT sur TEST (observer l'allumage des divers voyants) puis HI

[Fermer le sous panneau des commandes des sources électriques 2](#)

[Fermer le panneau du mécanicien navigant](#)

PREPARATION DU POSTE DU PILOTE

PLAN DE VOL

Entrer votre plan de vol selon vos choix

CREATEUR DE PLANS DE VOL DE FS

Pour charger un plan de vol, cliquer sur Vols, Sélectionner un vol, Charger votre vol

Cliquer sur OK

Cliquer sur OK

A la question « Voulez vous que FS place... »

Cliquer sur Non

FS NAVIGATOR

Appuyer sur F9 pour ouvrir FS Navigator

Cliquer sur Plan, Open

Sélectionner le plan de vol de votre choix, ou le créer.

Cliquer sur OK

Cliquer sur Options, Settings, FMS

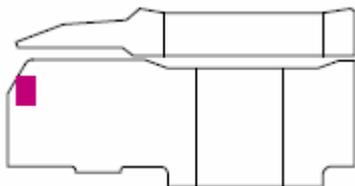
Assurez vous que HDG CONTROL est sur 'Set and hold Heading'

Cliquer sur OK

Fermer FS Navigator

REGLAGE DU COMMUTATEUR DE TRANSFERT DES INSTRUMENTS

A régler selon vos choix précédents



Le panneau de transfert des instruments permet au pilote de choisir les outils de navigation et d'utiliser le VFE (Mécanicien Navigant Virtuel)

OFF - VFE

Quand il est activé, le Mécanicien Navigant Virtuel gère automatiquement les transferts de carburant, la pressurisation, les programmes des moteurs...

INS - FS

[INS]: Le mode INS de l'AFCS suit la route entrée dans l'INS

[FS]: Le mode de l'AFCS dépend de la position du commutateur suivant :

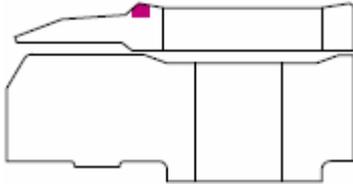
GPS - EXT

[GPS]: L'AFCS suit la route entrée dans le Créateur de plans de vol de FS. Cette route peut être suivie sur le GPS de FS

(Shift-7)

[EXT]: Permet à un programme tiers de gérer la navigation (EX : FS NAV) en utilisant le mode HDG HOLD. Dans ce cas L'AFCS ne suit pas le cap sélectionné dans la fenêtre AFCS.

RAD/INS

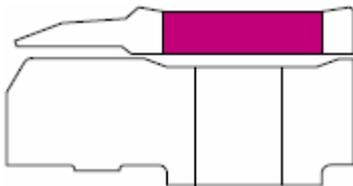


Régler sur RAD

NOTE :

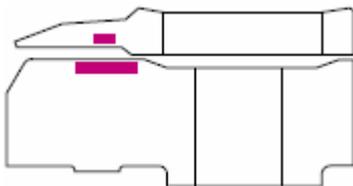
avec le commutateur de RAD-INS sur INS, le HSI indique les caps vrais ; Le pointeur de cap indique la route désirée par l'INS (DTK), et l'indicateur de déviation montre à l'INS la déviation latérale (XTK) l'écartement maximum correspondant à une déviation de 7.5 nm.

PANNEAU AFCS



Vérifier que les commutateurs AT1, AT2, FD1, AP1, AP2, FD2, sont sur DESENGAGES (vers le bas)

AFFICHAGE D'ALERTE ET D'ATTERRISSAGE



Vérifier que :

Les voyants TERRAIN, M/CG, TYRE sont ETEINTS

Appuyer et maintenir le bouton TEST

Vérifier l'allumage des voyants

AUTO LAND

AP

AT

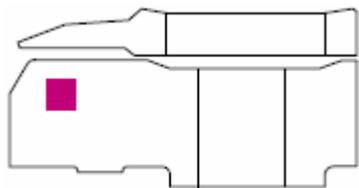
AIRCRAFT ILS déviation

LAND 2 et LAND 3

DH

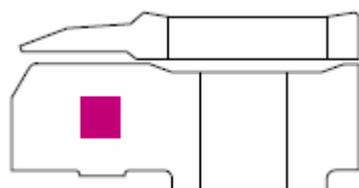
Relâcher le bouton TEST

ASI



Vérifier qu'aucun drapeau de défaillance n'est visible.

ADI



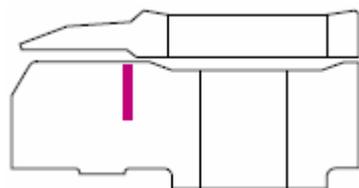
Appuyer et maintenir le bouton TEST

Vérifier que

Le drapeau G est bien visible,
La sphère s'incline de 10 degrés,
Le voyant CHECK ATT s'allume.

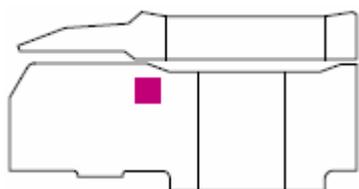
Relâcher le bouton TEST

VSI



Vérifier qu'aucun drapeau de défaillance n'est visible.

RADIO ALTIMETRE



Vérifier qu'aucun drapeau de défaillance n'est visible.

Presser et relâcher le bouton TEST

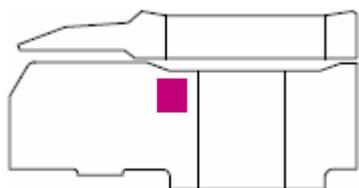
Vérifier la rotation du pointeur et la visibilité du drapeau

Régler la DH (hauteur de décision) sur 20

Vérifier l'allumage du voyant DH sur l'ADI et sur le panneau d'alerte

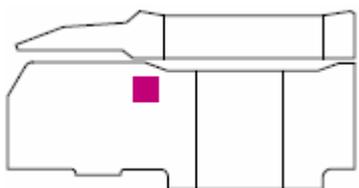
Régler la DH sur 0

HORIZON DE SECOURS



Vérifier qu'aucun drapeau de défaillance n'est visible.

MARQUEURS

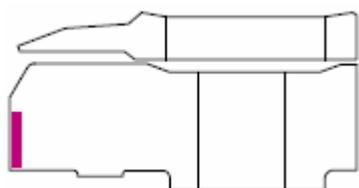


Presser et **maintenir** le bouton TEST

Vérifier que les voyants OUTER, MIDDLE, AIRWAYS s'allument et s'éteignent.

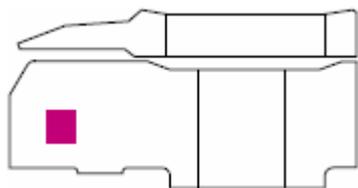
Relâcher le bouton TEST

INCIDENCE ET ACCELEROMETRE



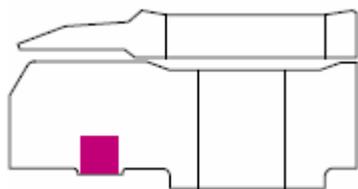
Vérifier qu'aucun drapeau de défaillance n'est visible.

ASI/MACHMETRE DE SECOURS



Vérifier qu'aucun drapeau de défaillance n'est visible.

HSI



Tirer sur le sélecteur HDG/TRK (panneau AFCS) de façon à ce que HDG soit indiqué sur le HSI

Tourner le sélecteur HDG de 10 degrés à gauche puis à droite

Observer le cap sur le panneau AFCS et sur le HSI

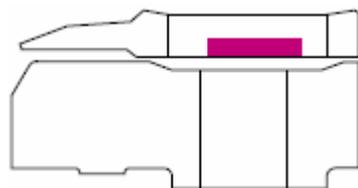
Vérifier l'affichage de MAG, RAD, 1 sur le HSI

Presser et maintenir le bouton TEST

Vérifier la présence du drapeau d'alerte HDG, la rotation du compas, 8888 affichés dans MILES et dans la fenêtre GND SPD.

Relâcher le bouton TEST

Commutateur FD1

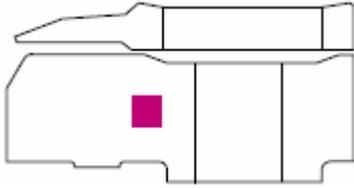


ENGAGER le commutateur FD1

Vérifier que FD1 est visible sur l'ADI

Mettre le commutateur FD1 sur OFF

ALTIMETRE

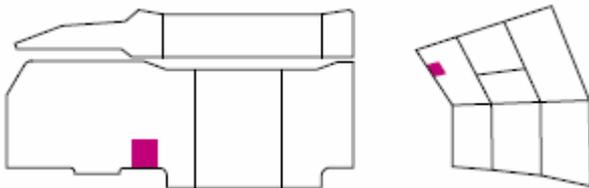


Vérifier qu'aucun drapeau de défaillance n'est visible.

Tourner le bouton de réglage de la pression statique de façon à afficher la pression courante

Lire sur l'altimètre une élévation terrain.

HORLOGE



L'horloge a trois affichages numériques : GMT, ELAPS, CHRONO

L'affichage **GMT** indique l'heure courante GMT et les minutes.

L'indicateur de tendance à droite de l'affichage GMT représente les secondes :

De 0 à 14 secondes – aucune barre allumée

De 15 à 29 secondes – la barre du bas est allumée

De 30 à 44 secondes – deux barres allumées en bas

De 45 à 59 secondes – toutes les barres allumées

L'affichage **ELAPS** indique le temps écoulé

Il est commandé par le sélecteur ET :

'STOP' – le compteur est stoppé

'RUN' – le compteur fonctionne

'RESET' – le compteur est remis à zéro et l'affichage est éteint

Le **CHRONO** affiche un chronomètre ou un timer en fonction de la position du commutateur **TIMER - CHRO** situé dans la partie haute de l'horloge

En mode **CHRONO**, Le chronomètre est commandé par le bouton poussoir **CHRO** situé dans le coin inférieur droit de l'horloge.

1^{ère} pression – Démarre le comptage

2^{ème} pression – Arrête le compteur

3^{ème} pression – Remet le compteur à zéro

En mode **TIMER**, Il utilise le sélecteur GMT situé dans le coin supérieur droit de l'horloge

Le sélecteur GMT ne fonctionne qu'avec le mode:

RUN – Le timer compte (s'il a été démarré).

HOLD – Le timer est figé.

SLOW – Le timer est incrémenté à taux lent.

FAST - Le timer est incrémenté à taux rapide.

La position TEST allume tous les segments indépendamment des opérations en cours.

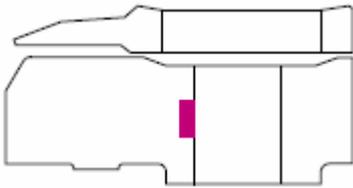
Une fois que le timer à été réglé en mode SLOW ou FAST et que le sélecteur GMT ait été remis en position RUN, le timer est démarré en appuyant sur le bouton CHRO situé dans le coin inférieur droit de l'horloge.

Un second appuy remet le timer à zéro

En mode TIMER seulement, les voyants commencent à clignoter 5 secondes avant que l'affichage n'atteigne zéro.

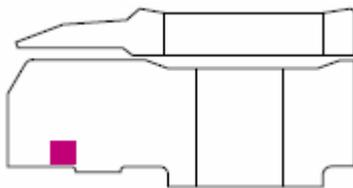
A zéro, l'affichage devient fixe.

VOYANTS DE PROGRAMME MOTEUR



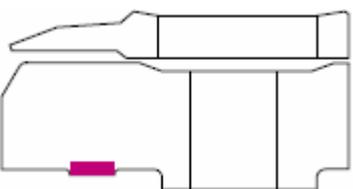
S'assurer que le voyant T/O est ALLUME

VOR/RMI



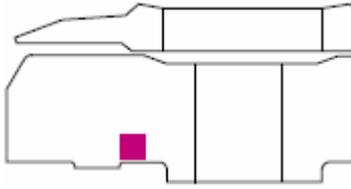
Vérifier qu'aucun drapeau de défaillance n'est visible.

INDICATEUR DE DERAPAGE



Vérifier qu'aucun drapeau de défaillance n'est visible

ADF/RMI



Vérifier qu'aucun drapeau de défaillance n'est visible.

VOYANTS DE CONTROLE DES INS

Les voyants d'alerte INS situés au dessus du chronomètre, sont allumés conjointement avec les voyants d'alerte INS du CDU.

Le voyant allumé fixe indique : moins d'une minute jusqu'au segment suivant.

Le voyant clignotant en mode manuel, indique que le point de cheminement a été dépassé.

INDICATEUR C.G

Vérifier qu'aucun drapeau de défaillance n'est visible.

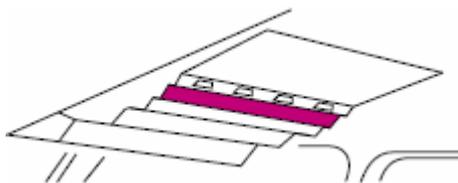
BRIEFING équipage

Selon besoin

PREPARATION DU POSTE DU COPILOTE

Ouvrir la partie **BASSE** du panneau supérieur

PANNEAU STAB, FEEL ET TRIM



Vérifier

Que les commutateurs AUTO STAB No1 PITCH, ROLL et YAW sont sur OFF

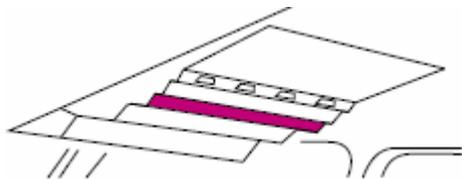
Que les commutateurs AUTO STAB No2 PITCH, ROLL et YAW sont sur OFF

Que les commutateurs ELECTRIC TRIM No1 et 2 sont sur OFF

Que les commutateurs ARTIFICIAL FEEL No1 PITCH, ROLL et YAW sont sur OFF

Que les commutateurs ARTIFICIAL FEEL No2 PITCH, ROLL et YAW sont sur OFF

CONVERTISSEURS DES COMMANDES DE VOL



Mettre :

Le commutateur BLUE INVERTER sur ON et enclencher la PROTECTION

Le commutateur GREEN INVERTER sur ON et enclencher la PROTECTION

SELECTION DES COMMANDES DE VOL

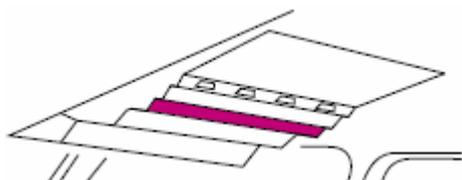
Mettre :

Le commutateur O&M ELEVONS sur BLUE

Le commutateur IN ELEVONS sur BLUE

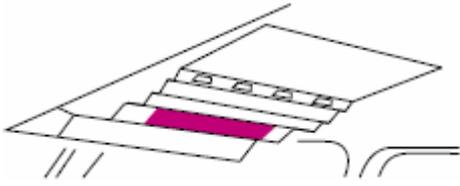
Le commutateur RUDDER sur BLUE

ANTI DECROCHAGE



Mettre les commutateurs ANTI STALL SYSTEM 1et 2 sur ON

PHARES D'ATTERRISSAGE



Mettre les commutateurs MAIN, TAXI, TURN sur OFF

Vérifier que l'indicateur EXTENDED est ETEINT

NOTE !

Les phares d'atterrissage se rétractent automatiquement à 365 nœuds même s'ils sont restés allumés et déployés.

W/SHIELD DE-ICE

Vérifier que les commutateurs L/R sont sur OFF

VISOR DE-ICE

Vérifier que les commutateurs L/R sont sur OFF

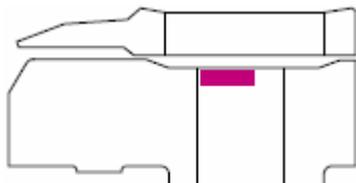
DV DEMIST

Vérifier que les commutateurs L/R sont sur OFF

[Fermer le panneau supérieur](#)

[Sur le tableau de bord principal](#)

PRESSION DES FREINS ET VOYANTS D'ALARME



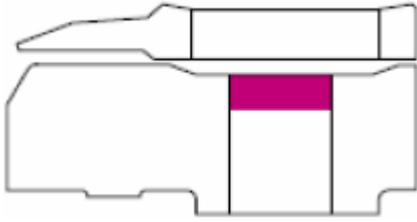
Vérifier :

Que les jauges de pression indiquent une pression totale des deux côtés, et l'absence de drapeau indiquant une défaillance.

Que l'indicateur BRAKE FAIL est ETEINT

Que l'indicateur BRAKE EMERG est ALLUME

CONTROLE DE TAKE-OFF

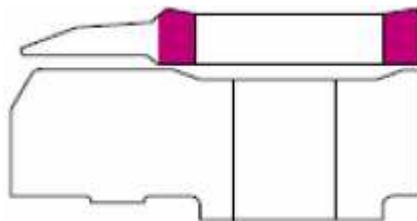


Tirer sur le bouton de commande T/O MONITOR pour inhiber

INDICATEUR DE CARBURANT TOTAL

Vérifier qu'aucun drapeau de défaillance n'est visible.

NAV1/2 DME



NOTE !

Le compas rotatif indique le cap magnétique courant, en référence de l'index jaune fixe situé en haut de l'instrument.

Les deux pointeurs indiquent la direction des stations VOR réglées.

Radios NAV1 (pointeur fin) et NAV2 (pointeur épais)

Ce sont des directions magnétiques absolues, en référence avec le compas, ou relatives en référence avec l'index jaune situé en haut de l'instrument.

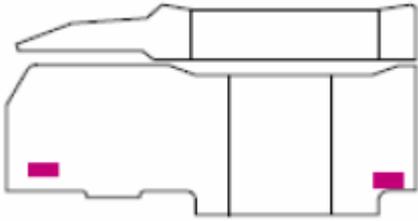
Un drapeau rayé rouge et noir apparaît en travers du compas en cas de perte d'alimentation électrique.

Un drapeau rayé rouge et noir apparaît dans la fenêtre sous les marques VOR1 et VOR2 au centre de l'instrument indiquant que la station est hors de portée ou en cas de perte de l'alimentation électrique.

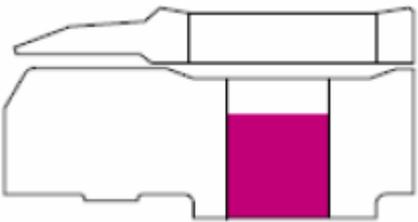
Régler

NAV1 selon besoin

NAV2 selon besoin



INDICATIONS MOTEUR PRIMAIRES



Vérifier :

Les 12 voyants power management ETEINTS

Les pointeurs N2 et les compteurs numériques à 0

Les pointeurs de dépassement des limites à 110% et aucun drapeau en travers des compteurs numériques.

Les pointeurs N1 et les compteurs numériques à 0

Les pointeurs de dépassement des limites à 108.5%

Les voyants d'auto réduction de N1 (coin supérieur gauche) ETEINTS et aucun drapeau en travers des compteurs numériques.

Les pointeurs de carburant et les compteurs numériques inférieurs à 0

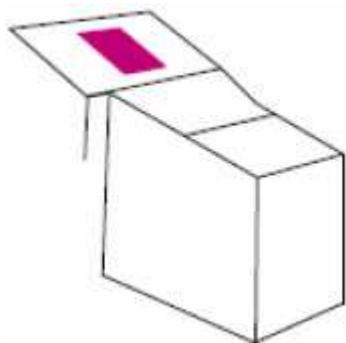
Les pointeurs EGT et les compteurs numériques indiquant une faible valeur.

Aucun drapeau en travers des compteurs numériques et l'indicateur d'alerte EGT ETEINT.

Les pointeurs des indicateurs AREA indiquant une faible valeur, aucun drapeau, et les voyants de post combustion ETEINTS.

[Ouvrir le pedestal](#)

COMMANDES DE POUSSEE



Note !

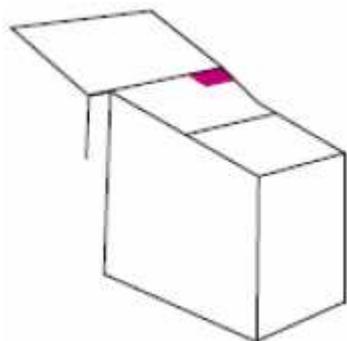
Les commandes de poussée peuvent être déplacées individuellement avec la souris

Si cela à été le cas, un cliquer déplacer avec le bouton droit les déplace toutes ensemble.

Déplacer les leviers en position de pleine poussée puis les ramener sur IDLE

Confirmer la position IDLE en pressant F1

ESSUIES GLACES



Vérifier que le sélecteur rotatif W/S WIPERS est sur OFF

POST COMBUSTION

Vérifier que les 4 commutateurs de post combustion sont sur OFF (abaissés)

Et que les voyants de post combustion sont ETEINTS sur l'indicateur AREA

ADF

Le Concorde permet le réglage de 2 ADF

Note !

Le compas rotatif indique le cap magnétique courant, en référence de l'index jaune situé en haut de l'instrument.

Les deux pointeurs indiquent la direction des stations ADF réglées sur les radios ADF1 (pointeur fin) et ADF2 (pointeur épais).

Ce sont des directions magnétiques absolues, en référence avec le compas, ou relatives en référence avec l'index jaune situé en haut de l'instrument.

Un drapeau rayé rouge et noir apparaissant au dessus du compas indique une perte d'alimentation électrique.

Régler ADF1 selon besoin

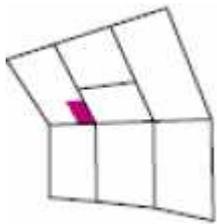
Régler ADF2 selon besoin

[Fermer le pedestal](#)

VERIFICATIONS AVANT DEMARRAGE

[Ouvrir le panneau du mécanicien navigant](#)

[Ouvrir le sous panneau Pressurisation+ MOTEURS 1](#)



ENTREES D'AIR SECONDAIRES

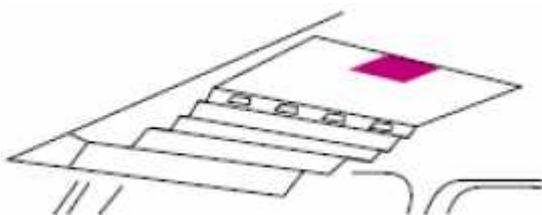
Mettre les commutateurs SECONDARY AIR DOORS sur AUTO

[Fermer le sous panneau Pressurisation+ MOTEURS 1](#)

[Fermer le panneau du mécanicien navigant](#)

[Ouvrir la partie HAUTE du panneau supérieur](#)

ANTI COLN



Mettre le commutateur ANTI COLN sur ON

Fermer le panneau supérieur

Sur le tableau de bord principal

INDICATEUR DE VITESSE AIR



POINTEUR DE VITESSE MAXIMALE

Le pointeur noir et jaune indique la valeur de Vmo.

POINTEUR CAS

Le pointeur blanc indique la vitesse air courante (CAS), également indiquée par le compteur numérique.

DRAPEAU ROUGE VMO

Indique un manque de signal ADC ou une perte d'alimentation électrique

POINTEUR SPD

Régler les 4 petits pointeurs blancs comme suit :

Par exemple, pour Roissy Charles de Gaulle
Piste 27L, temps sec, sans vent, pression standard

$$V1 = 164$$

$$VR = 198$$

$$V2 = VR + 21 = 219$$

Réglage de **PITCH INDEX**
(Coin inférieur droit de l'ADI)

Régler l'indicateur PITCH INDEX SUR 13 degrés

POIDS

Pour le Concorde, il est préférable de gérer les poids en valeurs métriques

Dans la barre de menu de FS, cliquer sur Options, réglages, International

Dans unités de mesures, assurez vous que le système métrique (altimètre en pieds) est sélectionné

Cliquer sur OK

Sélectionner Appareil, Carburant et Charge utile

Cocher, afficher la quantité de carburant en poids.

Poids à vide, c'est le poids de l'avion moins le carburant et le chargement.

Chargement, c'est la somme des poids des passagers, équipage, bagages et fret.

Poids à vide + chargement = ZFW (zéro fuel weight) poids sans carburant.

$78\,698 + 10\,759 = 89\,457$ kgs ce qui est moins que MZFW soit 92 000 kgs

ZFW+carburant = GW (gross weight) poids brut.

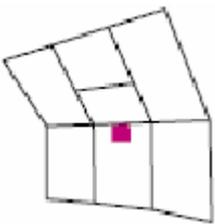
$89\,457 + 95\,129 = 184\,586$ kgs

Le poids maximum au décollage MTOW du Concorde est approximativement de 185 454 kgs.

Comme notre GW de 184 586 est inférieur à MTOW, il est possible de décoller avec le plein de carburant.

[Ouvrir le panneau du mécanicien navigant](#)

[Ouvrir le sous panneau de Gestion du Carburant 2](#)



ZFW et ZFCG

Régler sur 89,500

TOTAL FUEL REM/AC WEIGHT

Devraient être environ de 95130kgs et de 117530kgs.

PROCEDURE DE DEMARRAGE DES MOTEURS

Nous allons suivre la procédure de démarrage CROSS BLEED

DEMARRAGE MOTEUR 3

Ouvrir le panneau du mécanicien navigant

Ce qui suit peut être exécuté sans ouvrir les sous panneaux, à vous de voir.

Sur le panneau de Gestion du carburant 2



Mettre le commutateur MAIN ENGINE PUMP 3 sur ON
(Chaque pompe dispose de trois commutateurs, 1 principal et 2 secours)

Sur le sous panneau Gestion des moteurs 2



Mettre le commutateur REFLIGHT/START 3 sur START

Vérifier que

Le commutateur reste sur START

L'indicateur magnétique (MI) START VALVE indique OPEN

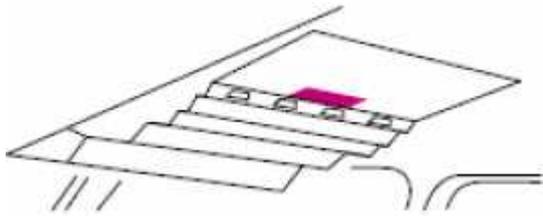
Le voyant START PUMP est ALLUME

Fermer le panneau du mécanicien navigant

Vérifier l'augmentation de N2

Quand la valeur de N2 est d'environ 10-12%

Ouvrir la partie HAUTE du panneau supérieur.



Mettre le commutateur HP VALVE 3 sur OPEN

Fermer la partie HAUTE du panneau supérieur.

Vérifier l'augmentation de la valeur EGT

Ouvrir le panneau du mécanicien navigant

Sur le sous panneau Gestion des moteurs 2



Vérifier que

Le commutateur REFLIGHT/START 3 est sur OFF

Le MI START VALVE indique SHUT

Le voyant START PUMP est ETEINT

Sur le sous panneau de commande d'admission d'air



Mettre le commutateur BLEED VALVE 3 sur OPEN

Mettre le commutateur COND VALVE 3 sur ON

Le voyant CSD3 est ETEINT

L'indicateur SECONDARY NOZZLE 3 donne 18-24 degrés

REPETER LA PROCEDURE POUR LE MOTEUR 2

Mettre le commutateur MAIN ENGINE PUMP 2 sur ON

Mettre le commutateur REFLIGHT/START 2 sur START

Vérifier l'augmentation de N2

Quand la valeur de N2 est d'environ 10-12%
Mettre le commutateur HP VALVE 2 sur OPEN

Vérifier l'augmentation de la valeur EGT

Vérifier que
Le commutateur REFLIGHT/START 2 est sur OFF

Le MI START VALVE indique SHUT

Le voyant START PUMP est ETEINT

Mettre le commutateur BLEED VALVE 2 sur OPEN

Mettre le commutateur COND VALVE 2 sur ON

Le voyant CSD2 est ETEINT

L'indicateur SECONDARY NOZZLE 2 donne 18-24 degrés

[Sur le sous panneau de gestion de l'hydraulique](#)



Mettre les commutateurs des pompes hydrauliques GREEN 1, 2 sur ON

Mettre les commutateurs des pompes hydrauliques BLUE 3, 4 sur ON

[Sur le sous panneau de commande des sources électriques 1](#)



Mettre le commutateur GROUND POWER sur TRIP

[Fermer le panneau du mécanicien navigant](#)

NOTE !

Dans la réalité, et afin d'économiser le carburant, seuls les moteurs intérieurs sont démarrés au parking, les deux autres moteurs sont démarrés pendant le roulage, au plus tard 3 minutes avant le décollage.

PROCEDURE DE DEMARRAGE DU MOTEUR 4

[Ouvrir le panneau du mécanicien navigant](#)

Mettre le commutateur CROSS BLEED 4 sur ON

Mettre le commutateur MAIN ENGINE PUMP 4 sur ON

Mettre le commutateur REFLIGHT/START 4 sur START

Vérifier l'augmentation de N2

Quand la valeur de N2 est d'environ 10-12%

Mettre le commutateur HP VALVE 4 sur OPEN

Vérifier l'augmentation de la valeur EGT

Vérifier que

Le commutateur REFLIGHT/START 4 est sur OFF

Le MI START VALVE indique SHUT

Le voyant START PUMP est ETEINT

Mettre le commutateur BLEED VALVE 4 sur OPEN

Mettre le commutateur COND VALVE 4 sur ON

Le voyant CSD4 est ETEINT

L'indicateur SECONDARY NOZZLE 4 donne 18-24 degrés

PROCEDURE DE DEMARRAGE DU MOTEUR 1

Mettre le commutateur CROSS BLEED 1 sur ON

Mettre le commutateur MAIN ENGINE PUMP 1 sur ON

Mettre le commutateur REFLIGHT/START 1 sur START

Vérifier l'augmentation de N2

Quand la valeur de N2 est d'environ 10-12%

Mettre le commutateur HP VALVE 1 sur OPEN

Vérifier l'augmentation de la valeur EGT

Vérifier que

Le commutateur REFLIGHT/START 1 est sur OFF

Le MI START VALVE indique SHUT

Le voyant START PUMP est ETEINT

Mettre le commutateur BLEED VALVE 1 sur OPEN

Mettre le commutateur COND VALVE 1 sur ON

Le voyant CSD1 est ETEINT

L'indicateur SECONDARY NOZZLE 1 donne 18-24 degrés

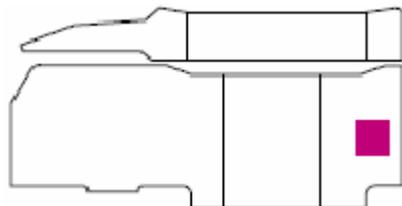
POMPES D'ALIMENTATION DES MOTEURS

Mettre toutes les pompes sur ON

[Fermer le panneau du mécanicien navigant](#)

VERIFICATIONS APRES DEMARRAGE

COMMANDES DE VOL AFCS



Sur l'indicateur de position des commandes de vol, vérifier que la gouverne de direction et les ailerons sont en ligne.

COMMANDE AUTOMATIQUE DE POUSSEE

Mettre le commutateur AT1 en position engagé.

Vérifier que l'indicateur IAS HOLD est allumé.

Appuyer sur Ctrl+T pour activer la déconnection de la commande automatique de poussée.

Vérifier que le commutateur AT1 désengage, et que l'indicateur IAS HOLD s'éteint.

Vérifier que le voyant AT clignote sur le panneau d'alerte.

Appuyer sur le voyant AT pour arrêter l'alerte

PILOTE AUTOMATIQUE

Mettre le commutateur AP1 en position engagé.

Vérifier que les indicateurs HDG HOLD et PITCH HOLD sont allumés

Appuyer sur Ctrl+Z pour activer la déconnection de la commande du pilote automatique.

Vérifier que le commutateur AP1 désengage, et que les indicateurs HDG HOLD et PITCH HOLD s'éteignent.

Vérifier que le voyant AP est allumé sur le panneau d'alerte.

Appuyer sur le voyant AP pour arrêter l'alerte.

[Ouvrir la partie BASSE du panneau supérieur.](#)

STABILISATION et CANAL SENSORIEL ARTIFICIEL

Mettre le commutateur ELECTRIC TRIM 2 sur ENGAGE

Mettre le commutateur ELECTRIC TRIM 1 sur ENGAGE

Mettre les commutateurs AUTO STAB N°1 PITCH, ROLL et YAW sur ENGAGE

Mettre les commutateurs AUTO STAB N°2 PITCH, ROLL et YAW sur ENGAGE

Mettre les commutateurs ARTIFICIAL FEEL N°1 PITCH, ROLL et YAW sur ENGAGE

Mettre les commutateurs ARTIFICIAL FEEL N°1 PITCH, ROLL et YAW sur ENGAGE

PHARES D'ATERRISSAGE ET DE TAXI

Mettre sur EXTEND/ON

[Sur le panneau MWS](#)

Appuyer sur RECALL

Vérifier qu'aucun voyant n'est allumé

[Fermer la partie BASSE du panneau supérieur.](#)

PROCEDURE DE PUSHBACK

Appuyer sur MAJ+S pour avoir la vue « avion d'observation ».

Ajuster la vue selon vos besoins

Appuyer sur « ; » pour relâcher le FREIN DE PARKING

Appuyer sur MAJ+P pour commencer le PUSHBACK

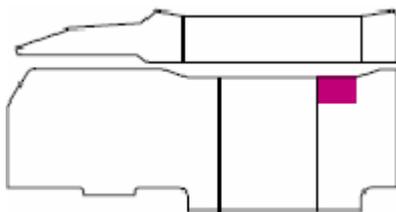
Quand la roulette de nez est à la position désirée, appuyer de nouveau sur MAJ+P pour arrêter le PUSHBACK

Appuyer sur CTRL+ ; pour serre le FREIN DE PARKING

Appuyer sur S pour retourner au poste de pilotage

VERIFICATIONS POUR LE ROULAGE

VISIÈRE et NEZ



Mettre le levier VISOR/NOSE sur 5°

[Sur la partie HAUTE du panneau supérieur](#)

AUTO IGNITION

Mettre sur ON

[Sur le panneau principal](#)

COMMANDES DE VOL

Déplacer le joystick à gauche, à droite, en avant, en arrière, et observer les mouvements des ailerons sur l'instrument de contrôle des commandes de vol.

PROCEDURE DE ROULAGE

Relâcher le frein de parking

Appuyer sur F3 pour déplacer les commandes de poussée, (ou utiliser la commande du joystick)

Puis appuyer sur F1 pour remettre les leviers de poussée sur IDLE, (ou utiliser la commande du joystick)

Ajuster la poussée pour obtenir une vitesse de roulage de 15 noeud environ.

Au point d'arrêt, couper la poussée

Serrer les freins

Nous sommes au point d'arrêt de la piste que vous a indiquée l'ATC pour décoller,
La suite de l'aventure fera l'objet d'un autre module de formation...