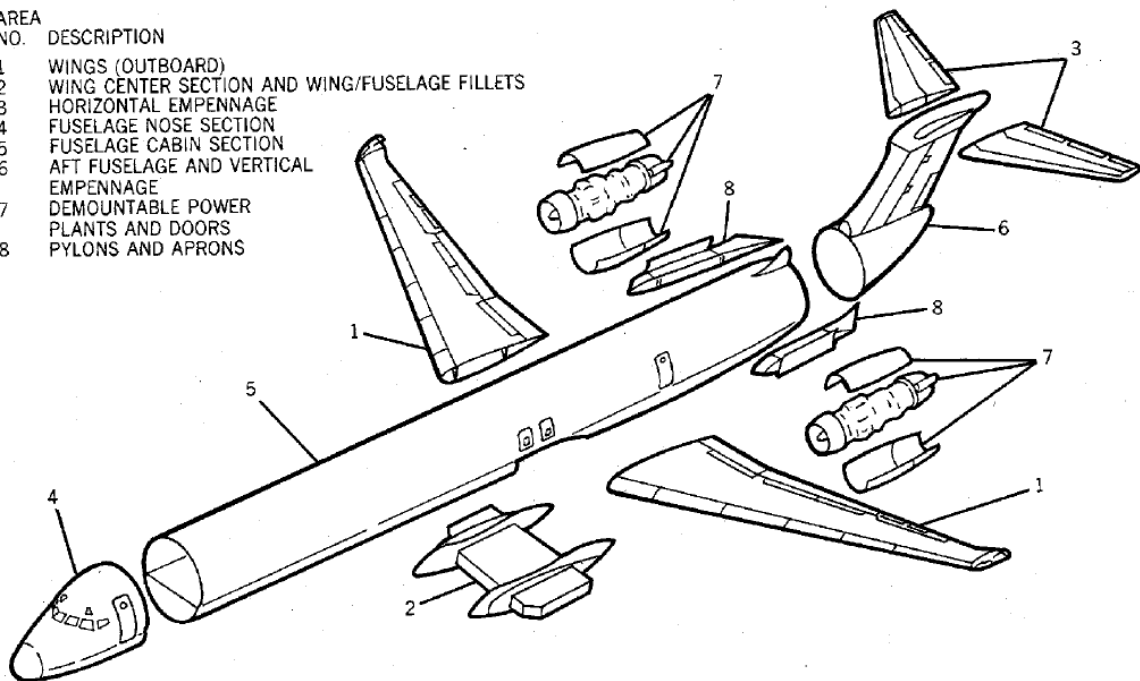


Procédures Normales MD82

AREA NO.	DESCRIPTION
1	WINGS (OUTBOARD)
2	WING CENTER SECTION AND WING/FUSELAGE FILLETS
3	HORIZONTAL EMPENNAGE
4	FUSELAGE NOSE SECTION
5	FUSELAGE CABIN SECTION
6	AFT FUSELAGE AND VERTICAL EMPENNAGE
7	DEMOUNTABLE POWER PLANTS AND DOORS
8	PYLONS AND APRONS



Introduction

Ce document est destiné à l'usage pratique du simulateur de biréacteur McDonnell 82 « Fly The Maddog » version 2006 de Leonardo sous Flight Simulator 2004/X de Microsoft. Il est basé pour une large part sur les procédures réelles utilisées par la compagnie aérienne Continental AirLines et est essentiellement destiné à servir d'aide-mémoire consultable facilement en vol.

Il est totalement centré sur la fonction « cockpit partagé » du Maddog, qui permet à deux personnes réelles de jouer les rôles de CM1 et de CM2 (voir plus bas) de la façon la plus réaliste possible via une connexion Internet.

Organisation du livret

Dans la suite, les termes et expressions techniques sont en anglais dans un souci d'uniformisation entre les documents divers, les libellés des instruments du cockpit, les check-lists etc....

Double distinction des « Crew Members » :

- Le PF (Pilot Flying) est le pilote en charge du pilotage de l'avion tandis que le PM (Pilot Monitoring) ou PNF (Pilot Non Flying) est en charge des communications ATC et du soutien du PF.
- Le Capt. (Captain) ou CM1 est le responsable de tout ce qui se passe dans l'avion et est assis à gauche tandis que le F/O (Flight Officer) ou CM2 assiste, conseille et soutient le Capt. et est assis à droite.

Au sol, les procédures sont séparées entre celles réalisées par le Capt. et celles réalisées par le F/O. Elles sont présentées en parallèle sur deux pages en vis-à-vis (6 & 7, 8 & 9 etc.)

En vol, les procédures sont séparées entre celles réalisées par le PF et celles réalisées par le PM. Elles sont elles aussi présentées en parallèle sur deux pages en vis-à-vis.

Le vol est composé de plusieurs phases. A l'issue de la réalisation de chacune, le Capt. au sol et le PF en vol demande au second membre d'équipage la check-list (c/l) correspondante. Celui-ci énonce à voix haute chaque item. Une réponse orale doit être donnée par l'un, l'autre ou les deux membres d'équipage (précisé dans les c/l)

Les items marqués ♦ sont réalisés de préférence par le PF

Les items marqués * ne sont à réaliser que pour le « First Fly Of Day »

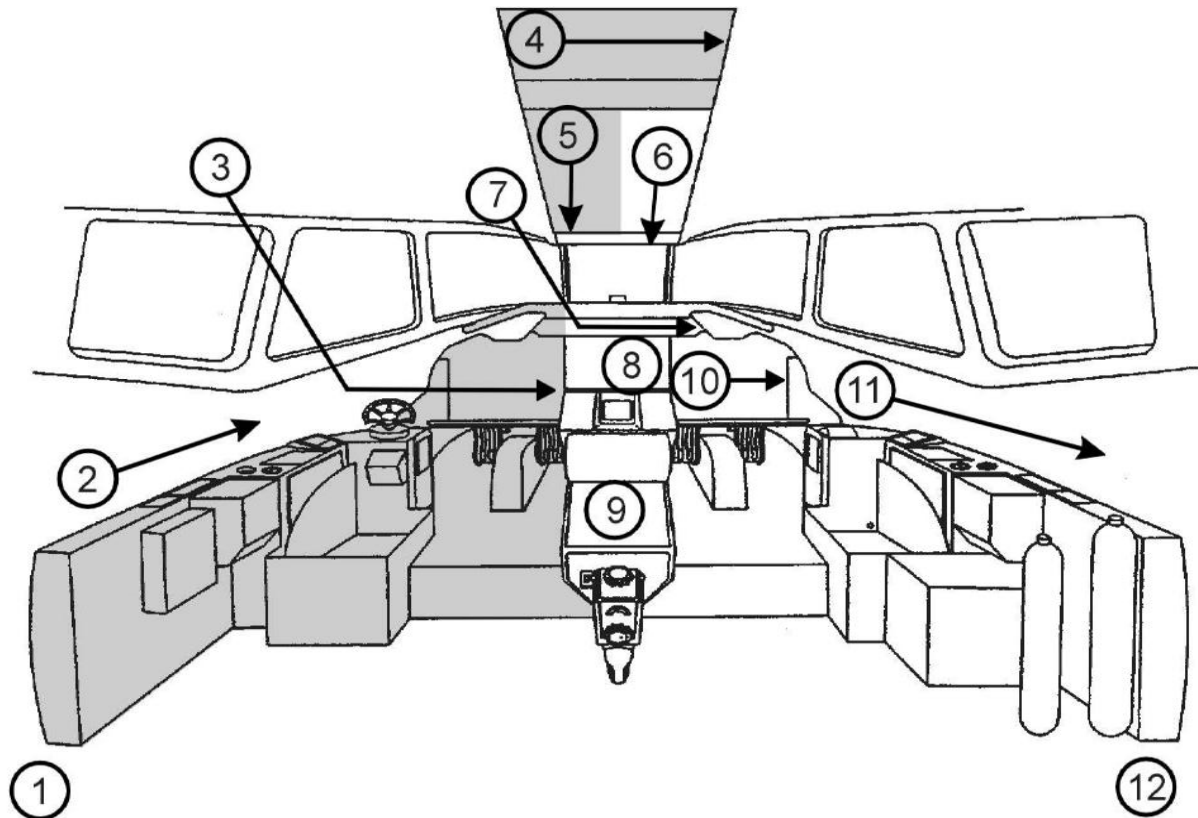


Table

<i>Cockpit Flow</i>	/	<i>Briefing d'avant vol</i>
<i>A/ Prévol</i>	→	<i>Cockpit Crew Checklist</i>
<i>B/ Start Preparation</i>	→	<i>Before Start Checklist</i>
<i>C/ Starting</i>	→	<i>After Start Checklist</i>
<i>D/ Taxiing</i>	→	<i>Taxiing Checklist</i>
<i>E/ Prepare for Takeoff</i>	→	<i>Before Takeoff Checklist</i>
<i>F/ Takeoff</i>	→	<i>After Takeoff Checklist</i>
<i>Montée – techniques</i>	/	<i>Croisière – techniques</i>
<i>G/ Descent preparation</i>	→	<i>Descent Checklist</i>
<i>H/ Approach preparation</i>	→	<i>Approach Checklist</i>
<i>I/ Final</i>	→	<i>Final Checklist</i>
<i>J/ After Landing</i>	→	<i>After Landing Checklist</i>
<i>K/ Parking</i>	→	<i>Parking Checklist</i>
<i>L/ Leave the airplane</i>	→	<i>Leaving the Airplane Checklist</i>
<i>TO Procedures</i>	/	<i>ILS App. Procedures</i>
<i>Normal Checklists</i>		



Cockpit Flow



MD804024

Flèches : Ordre et sens de contrôle des panels

Parties grisées : zone de responsabilité du Capt.

Partie non grisées : zone de responsabilité du F/O



Briefing d'avant vol.

S'entendre sur les points suivants :

- Masses, CG
- Météo au départ
- Prévisions en route et à destination
- Route prévue
- Procédure de départ, niveau initial
- Volets, V-Speeds, Trim pour le décollage
- Flex (Temp) / Normal Takeoff



A/ Prévol – Capt.

1. Cockpit Safety Inspection (réalisable par le F/O)

V _{BATT} > 25 V	Checked
Gear lever	Down
Flap/Slat lever	Up
Speed Brakes	Retracted
Aux Hyd Pump	OFF
Radar	OFF
Wiper	OFF

2. Establish Electrical Power (AC et DC) (Réalizable par le F/O)

Option 1 : APU Power

Battery	ON / Locked
Fire Test *	Checked
APU Master / Air	OFF / OFF
Fire Control	NORM
APU Bus	OFF
Start Pump	ON
APU Master	START
APU Volt / Freq	Checked
APU Bus	ON
APU Load < 1.0	Checked
Right Aft Pump	ON
Start Pump	OFF

Option 2 : External Power

Battery	ON / Locked
Ext Pwr Lights ON - Volt / Freq	Checked
Ext Pwr Bus	ON

3. Establish Air Conditioning

Option 1 : APU Air

APU Air	ON si T _{Cabine} < 24°C Air Cond Colder si T _{Cabine} ≥ 24°C
Pneu X-Feed Right	ON
Air Cond Supply Right	AUTO ou HP BLD OFF

Option 2 : External Pneumatic Air

Air Starter Unit	Connected
Pneu X-Feed Right	ON
Air Cond Supply Right	AUTO ou HP BLD OFF

Option 3 : External Preconditioned Air

Ground Air Conditioning	Connected
-------------------------	-----------



A/ Prévol – F/O

4. Cockpit Inspection

6 Fire Loops

BOTH

Oxygen

Checked

Oil Qty

Checked 12 - 16

Hyd Qty

Checked 4.25 minimum



5. First Fly Of Day / Receiving Aircraft

EFIS	ON / Tested
CADC	NORM
CSD	Capped
L & R Eng Gen *	RESET puis ON
L & R Eng Gen	Checked ON
AC / DC X-Tie	AUTO / OPEN
Galley Power	ON (sauf pour avoir un supplément de pression)
Emergency Power *	Checked
APU Fire Agent	OFF
Fire Cont	NORM
Ignition	OFF
Fuel Heat	OFF
Start Switches	OFF / Guarded
Windshield Anti-Ice	ON
Windshield Anti-Fog	Comme nécessaire
Engine / Airfoil Anti-Ice	OFF
Pitot Heat	OFF
Emergency Exit Lights	Tested puis ARM
Boarding	Started
No Smoking	ON
Cargo Detection Suppression*	Tested
Cargo Detection Selector	AUTO Checked
Wing Landing / Nose Lights	OFF
Altimeter / Stby Altimeter	SET QNH
Stby Horizon	Caged
Static Air	NORMAL
FMS	Set ♦

Parking Brake

Set / Press Checked



5. First Fly Of Day / Receiving Aircraft

EFIS	ON / Tested
DFDR : Date / Flight / Leg	Set
Fuel Pumps / X-feed *	Tested
Fuel System / Counters	Checked / RESET
Engine Sync	OFF
Ground Prox	Tested * puis NORM
WNSHR *	Tested
Anti-Skid	Tested * puis ARM
Stall System 1 & 2 *	Tested
Max Speed Warn 1 & 2 *	Tested
Yaw Damper	ON
Mach Trim	NORM
Ice Fod *	Tested
Radio Rack	FAN
Air Cond System/ Temp.	Checked
Air Cond Shutoff / Ram Air	AUTO / OFF
Annunciator & Digital Lights	Tested
Flood / Anti Coll Lights	OFF
Wing / Nacl. Lights	R ONLY
Position / Strobe	BOTH
Flight Directors 1 & 2	FD
Speed Selector	Set a $V_2 + 10$ ♦
Auto Throttle	OFF
Autoland *	Tested
Heading Selector	Set Rwy QFU ♦
Bank Limit	15°
Auto Pilot	OFF
DFGC	1 ou 2 dépendant de qui est PF
Altitude Alert *	Tested
ALT SEL	Set ♦
Course	Set ♦
VHF Freq.	Set ♦
Fire Detector *	Tested (Sauf si APU utilisé)
ART	AUTO / OFF (si Flex TO) ♦
Altimeter	SET QNH
TRI *	Test
TRI	TO ou TO FLX ♦
Engine Instruments	Checked
Landing Gear *	Tested
Hyd Aux / Trans *	Tested
Static Air	NORMAL



Cockpit Crew Checklist

Demandée

B/ Start Preparation – Capt.

Avant Push Back et Taxi

Fuel Qty / ZFW	Checked / Set
Fuel Pump	ON
Pitot Heat	CAPT
Ignition	A ou B
Seat Belts	ON

Après Start Clearance

Galley Power & Packs	OFF / OFF
Pneu X-Feed / Press	ON / Checked (36 PSI min.)

Before Start Checklist

Demandée

C/ Starting – Capt.

Annoncer «STARTING ENGINE N° __ »
Augmentation N ₂ --- Checked
Augmentation N ₁ --- Checked
N ₂ Stable (15 % minimum) --- Fuel sur ON
Contrôle augmentation FF et EGT
Contrôle stabilisation des paramètres



Radar *	Tested
TCAS Range / Code / Alt / SEL	5 Miles / Set / ABOVE / Dépendant de qui est PF
TCAS *	Tested
Long Trim / Alt Long Trim	Tested
Rudder	HYD CONT
Takeoff Warning, Throttles	Checked
Fuel Levers	OFF
Cabin Altitude Ctrl	Checked AUTO

B/ Start Preparation – F/O

Avant Push Back et Taxi

Anti Collision	ON
Aux & Trans Hyd Pumps	ON
Hyd Pumps	HI
Doors	Closed Checked
Clairance de Push Back	Demandée
Push Back	Start ♦

C/ Starting – F/O

START sur ON et maintenu
Augmentation N2 --- Checked
Augmentation Oil Press --- Checked
Annoncer « OIL PRESSURE »
Augmentation N1 --- Checked
Contrôle augmentation FF et EGT
N2 > 40 % --- Relâcher START et annoncer « START VALVE CLOSED »
Contrôle stabilisation des paramètres



External Air / APU Air	OFF
External Power / APU Power	OFF Sauf si pluie : APU Power & BUS ON → Takeoff
AC X-Tie *	Checked
AC Volt / Freq / Load	Checked
AC / DC Load	Checked
Ignition	OFF
Galley Power	ON
Engine Anti Ice	ON si OAT < 6°C et humidité visible ou OAT – Point de rosée différents de 3° C ou moins
Fuel Heat	ON si Fuel Temp. ≤ 0°C. Attention : Lights OFF avant takeoff
Doors Light	Checked Out
<u>After Start Checklist</u>	Demandée

D/ Taxiing – Capt.

Demander “FLAPS __ , TAXI CLEARANCE” →

Nose / Wing Land Lights	DIM / EXT OFF
Flights Controls	Checked
Takeoff Data	Revues / X-Checked
	<i>Piste en service</i>
	<i>Température</i>
	<i>Flaps Setting</i>
	<i>Power Setting</i>
	<i>Flex TO</i>
Speed Bugs	Set
FMA	TAK OFF
Takeoff Warning	Tested
Instruments	Checked No Flag

Takeoff Briefing	Completed
------------------	-----------

*Conditions de décollage particulières
Revue de la procédure de décollage
Revue de l'altitude de transition*

<u>Taxiing Checklist</u>	Demandée
---------------------------------	----------



Packs
Hydraulics

AUTO
AUX, TRANS, HI, Checked > 3000 PSI

D/ Taxiing – F/O

→ Flaps ___ / Clearance	Set / Obtenue
DFDR : TOW / CF / 000	Set
Flights Controls	Checked
Takeoff Data	Revue / X-Checked
<i>Piste en service</i>	
<i>Température</i>	
<i>Flaps Setting</i>	
<i>Power Setting</i>	
<i>Flex TO</i>	
Speed Bugs	Set
ART	FLEX TO → OFF sinon AUTO (Checked)
Flex TO Temp.	Set
Flaps / CG Computer	Set
Long Trim	Set
Instruments	Checked No Flag
Takeoff Briefing	Completed

←
←
←



E/ Prepare for Takeoff – Capt.

Ignition	BOTH
EOAP / WAAP	Checked
Radar	Comme nécessaire
Nose / Wing Land Lights	BRT / EXT ON
<u>Before Takeoff Checklist</u>	Demandée

F/ Takeoff – PF

Throttles ajustés pour obtenir 1.4 EPR
Demander « AUTOTHROTTLES ON »
60 kt → Demander « CHECK POWER »
Rotation
Nose / Wing Land Lights : OFF / RET OFF. Demander « GEAR UP »
400' AAL → Demander « HEADING SEL »
1000' AAL → Demander « CLIMB POWER »
3000' AAL → Demander « ALF RATE SPEED 250 »
Demander quand nécessaire la rentrée des flaps puis des slats.
Vers 245 kt, passer en mode IAS HOLD

Clean Man. Speed :

Ignition	OFF
Auto Pilot	1000' AGL minimum
<u>Takeoff Checklist</u>	Demandée



E/ Prepare for Takeoff – F/O

TO Clearance	Obtenue
Brake Temp	Checked
Pneumatic X-feed	OFF
TCAS	TARA
Flood Lights	ON

F/ Takeoff – PM

Autothrottles sur ON
Annoncer « POWER CHECK __ % » Annoncer « 100 KNOTS, V ₁ , ROTATE
Vario positif alti confirmant → Annoncer « POSITIVE RATE »
Gear UP
Mode HDG SEL enclenché sur le MCP
Mode CL enclenché sur le TRI
Sélectionner 1200 ft/min pour VS et 250 pour IAS
Rentrer les flaps et les slats à la demande.

Hydraulics / Aux Hyd / Trans	LOW / OFF / OFF
Bank Lim.	30°



Montée – techniques

Operations avec l'Auto Pilot engagé

Le PF paramètre le FGS et rapporte verbalement ses actions.

Le PM contrôle les actions du PF.

Le PM rapporte verbalement les clairances d'altitude de l'ATC et le PF règle et arme ces altitudes.

Operations sans l'Auto Pilot engagé

Le PF commande au PM les réglages du FGS qu'il désire.

Le PM règle et arme les altitudes dictées par l'ATC, rapporte verbalement son action, et le PF confirme les entrées dans l'affichage ALT SEL.

Montée

Sans consigne contraire, la montée s'effectue à 290 KIAS / .72 mach

Après la c/l de décollage et dès que la charge de travail diminue, le PM contrôle :

- L'OEAP et le WAAP
- La température des CSD
- La tension et la fréquence des générateurs AC
 - Les réchauffe sonde
 - La pressurisation
- La température en cabine

Gestion carburant

Il est de la responsabilité des deux membres de surveiller que la quantité de carburant est en accord avec celle calculée dans la feuille de route.

Les contrôles sont effectués régulièrement au cours du vol et rapportés verbalement.

Packs d'air conditionné

Un pack en mode manuel peut rapidement surchauffer et conduire à une auto-extinction. Utiliser en permanence au moins un des deux packs en mode automatique.

Eclairages

Flood lights : OFF au dessus de FL100

Wing Landing Lights : RET au-delà de 200 kt



Croisière – techniques

Mise en palier sans l'autothrottle

La puissance de montée est maintenue jusqu'à au moins 0.01 de plus que la vitesse de croisière voulue puis réduite à la puissance de croisière.

Mise en palier avec l'autothrottle

Le mode IAS est préféré au mode Mach car ce dernier, dépendant de l'OAT, conduit à d'inconfortables et fréquents changements de régime.

Contrôles des paramètres

Croiser régulièrement les indications IAS, EPR, N_1/N_2 et Fuel Flow avec les tables de performances.

Contrôle du compensateur

Déconnecter périodiquement le pilote automatique et contrôler la bonne compensation de l'avion.

Synchronisation moteurs

Engager la synchro lorsque la puissance de croisière est stabilisée et que les N_1 diffèrent de 1% au plus l'une de l'autre.

La synchronisation doit être désactivée avant d'amorcer la descente.

Avant la descente

Contrôle de la météo à l'arrivée.

Indexation de l'ASI.

Désynchronisation des moteurs.



G/ Descent preparation – PF

Avant de commencer la descente

Eng. Sync	OFF
Briefing d'approche	Effectué
Anti-Ice	Comme nécessaire

Après le TOD

Altimeter & Stby altimeter	Set
Speed bugs	Set
TRI	GA
Seat Belts	ON

Détermination de la vitesse d'approche ---

Correction Vent = $\frac{1}{2}$ Vitesse Vent Fixe + Vitesse Rafales

Vitesse d'approche = $V_{\text{Flaps } 40^\circ/28^\circ}$ + Correction Vent
ou $V_{\text{Flaps } 40^\circ/28^\circ}$ si Autoland utilisé

Descent Checklist

Demandée

H/ Approach preparation – PF

Altimeter Bug / DH	SET
Radios / Course	SET

Approach Checklist

Demandée



G/ Descent preparation – PM

Avant de commencer la descente

Météo à destination	Renseignée
Auto pressurisation Alt & Press	Set
V-Speed	Déterminées

Après le TOD

Hydraulics	AUX, TRANS, HI, Checked > 3000 PSI
Altimeter	Set
Speed bugs	Set

--- Conditions d'usage de l'Autoland

Correction ≤ 15 kt

Autoland interdit si ½ Vitesse Vent Fixe > 15 kt ou Vitesse Rafales > 10 kt
ou vent transversal > 15 kt ou vent de dos > 10 kt

H/ Approach preparation – PM

Altimeter Bug / DH	SET
--------------------	-----



Procédures

Approche stabilisée :

Target Speed – 5 kt < IAS < Target Speed + 15 kt
VS < 1500' / min ou N₁ > 55%

**« Monitored
A utiliser en cas**

Tâches du Capt.

Contrôle des actions du F/O, de l'approche dans son ensemble et surveillance des instruments.

Annonce des hauteurs :

1000 Feet

500

400

300

200

A 100', annoncer « APPROACHING MINIMUMS, I'M GOING HEADS UP »

SI Décision d'atterrissage :

Annoncer « I HAVE THE AIRCRAFT »

Prise de contrôle et atterrissage ou remise de gaz

SI Décision de remise de gaz avant 100' :

Annoncer « GO-AROUND »

Surveiller les actions du F/O

Autoland

Remplacer l'annoncer « 100 '
Si non aligné à 100',



d'approche (condensées)

Interruption et remise des gaz

Obligatoire si l'approche n'est pas stabilisée à 500' AGL en VFR ou à 1000' AGL en IFR

Approach »
de faible visibilité

Tâches du F/O

Responsable de l'AutoPilot et de l'AutoThrottle.

La prise de contrôle se fait avant l'interception du LOC et pas plus tard que 3 nautiques avant l'Outer Marker

SI Annonce du Capt. « I HAVE THE AIRCRAFT » :

Surveiller les instruments et annoncer les hauteurs « 50 », « 30 », « 20 », « 10 », et "MINIMUMS" à la DA ou DH

SI Annonce du Capt. « GO-AROUND »

OU Atteignant la DA ou DH :

Effectuer une remise des gaz

callouts

par « ALIGN » ou « NO ALIGN »
effectuer l'atterrissage en manuel



I/ Final – PF

Intructions au PM :

Ignition

Bank Angle 15°

Flaps (28° en conditions difficiles. Sinon, 40°)

Gear

Spoilers

Final Checklist

Demandée

Autopilot OFF

50' maximum

J/ After Landing – Capt.

Nose Light / Wing Landing Lights

DIM / RET OFF

Pitot Heat / Ice Protection

OFF / OFF

IGN

OFF

After Landing Checklist

Demandée

K/ Parking – Capt.

Taxiing to parking

Seat Belts

OFF

Fuel Pumps / Start Pump

OFF / ON (Si APU utilize)

APU

ON (Si nécessaire)

Elec / Pneumatics

APU / Ground

Parking Brakes Press / Brakes

Checked / SET

Parking Checklist

Demandée

L/ Leave the airplane – Capt.

Battery Charger

Checked

Galley Pwr

OFF

Windshield Heat

OFF

FD & Ext. Lts

OFF

Emmer Lts

OFF

APU

OFF

Fuel Pumps

OFF

Battery

OFF

Leaving the Airplane Checklist

Demandée



I/ Final – PM

	<u>Sur demande du PF :</u>
Ignition	BOTH
Bank Angle	15°
Flaps	28° / 40°
Landing Gear	DOWN, 3 Green
Spoilers	ARM
EOAP	Checked

J/ After Landing – F/O

Flaps	15°
Radar / TCAS	OFF / Standby
Spoilers	Retracted
<u>After Landing Checklist</u>	Lue silencieusement

K/ Parking – F/O

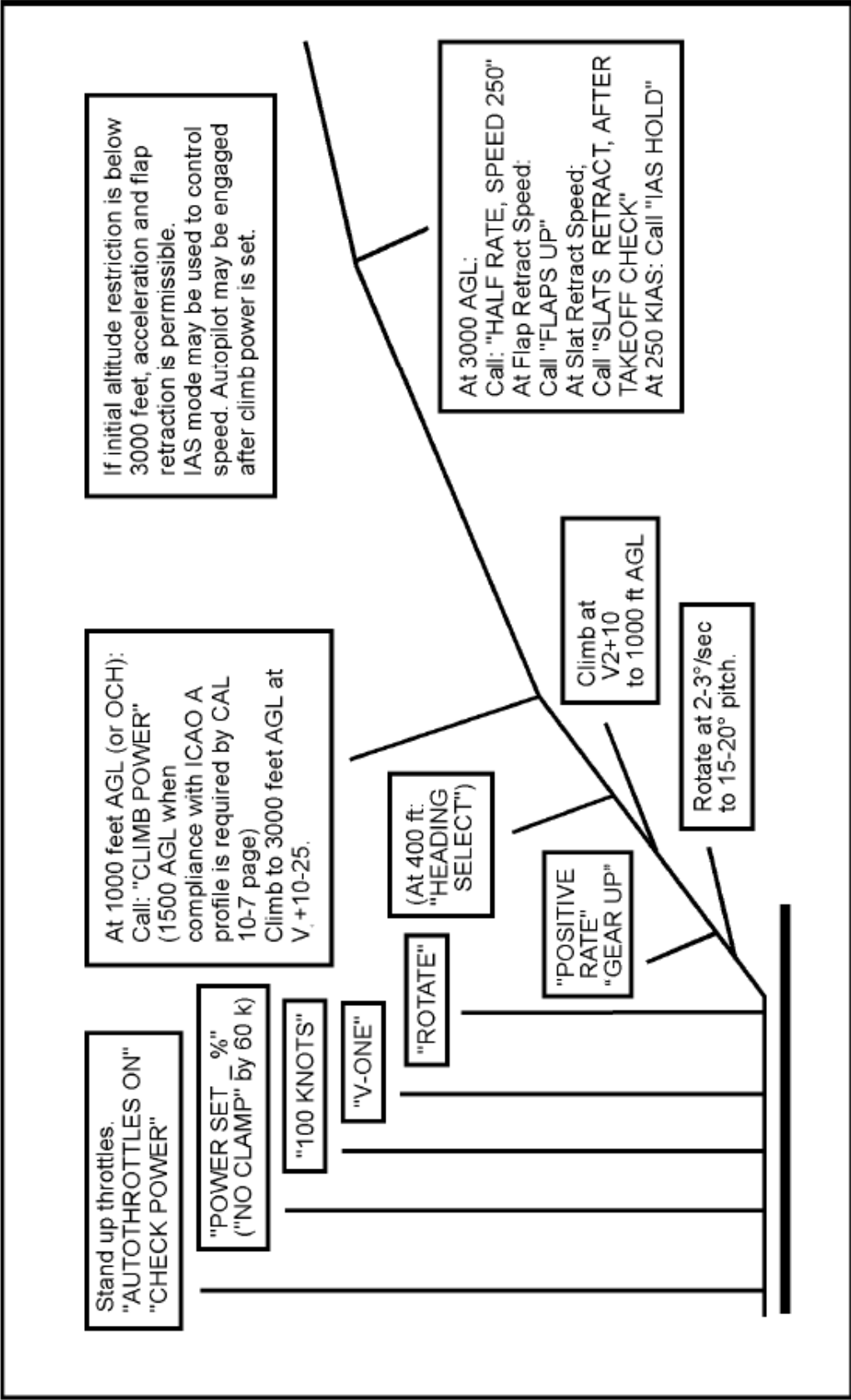
Flaps	0° / Retracted
Fuel Valves	OFF
Bacons	OFF
Hydraulics / Stby / Trans.	OFF / OFF / OFF

L/ Leave the airplane – F/O

Packs	OFF
FD & Ext. Lts	OFF



TO Procedures



COCKPIT CREW CHECKLIST		
Challenge	CM	Respond
DFDR	2	SET
AHRS ALIGNMENT	1/2	CHECKED
FMS	PF	SET
EMER LTS	1	TESTED & ARMED
NO SMOK	1	ON
WINDSHIELD ANTI-ICE	1	ON
ENG SYNC	1	OFF
STALL WARNING	2	TESTED
AIR COND SUPPLY	1	AS REQUIRED
POS / STROBE	2	BOTH
FIRE PROTECTION	2	TESTED
TRI	2	TESTED
FUEL QUANTITY	1	___ KG
ALTIMETERS	1/2	QNH / X-CHECKED
FUEL SHUTOFF	1	CLOSED
CABIN PRESS	1	AUTO

BEFORE START CHECKLIST		
Challenge	CM	Respond
PARKING BRAKES / PRESS	1	SET / CHECKED
PNEUMATIC PRESS	1	___ PSI
ENG IGNITION	1	AS REQUIRED
TANK PUMP	1	AS REQUIRED
SEAT BELTS	1	ON
ANTI COLLISION	2	ON
APU NORM/ECON	1	NORM
AIR COND SUPPLY	1	OFF
GALLEY POWER	1	OFF
PNEUMATIC X-FEED	1	OPEN
THRUST	1	IDLE

AFTER START CHECKLIST		
Challenge	CM	Respond
ELECTRICAL SYSTEM	1	CHECKED
GALLEY POWER	1	ON
ENG IGNITION	1	OFF
PITOT & STATIC HEATERS	1	CAPT
ANTI-ICE	1	AS REQUIRED
AIR COND SUPPLY	1	AUTO
DOORS LIGHT	1	OFF
HYD SYSTEM	2	ON & HI

TAXIING CHECKLIST		
Challenge	CM	Respond
TRI / ART	1	AS REQUIRED
V BUGS	1/2	___ / ___ / ___ / ___
FGS	1	AS REQUIRED
FLIGHT CONTROLS	1/2	TESTED
FLAPS / SLATS	1	___ / EXT
TO BRIEFING & DATA	1/2	PERFORMED

BEFORE TAKEOFF CHECKLIST		
Challenge	CM	Respond
TRIM	1	ZERO / ZERO / SET
FUEL HEAT	1	OFF
APU AIR	1	OFF
PNEU X-FEED	1	CLOSED
BRAKE TEMP	2	CHECKED
ENG IGNITION	1	BOTH
EOAP	1	CHECKED



AFTER TAKEOFF CHECKLIST		
Challenge	CM	Respond
BRAKE TEMP	2	CHECKED
LANDING GEAR	PF	UP / NO LTS
FLAPS / SLATS	PF	0 / RET
ENG IGN	PF	OFF
FUEL TANK PUMP	PF	AS REQUIRED
ALTIMETERS	1/2	1013 / X-CHECKED

DESCENT CHECKLIST		
Challenge	CM	Respond
APP & LND BRIEFING	PF/PM	PERFORMED
FGS	PF	AS REQUIRED
TRI	PF	GA
LANDING DATA	PF/PM	CONFIRMED
V BUGS	PF/PM	___ / ___ / ___ / ___
ALTIMETERS	PF/PM	X-CHECKED
HYD SYSTEM	2	AUX / TRANS / HI
PRESSURISATION	PF	CHECKED

APPROACH CHECKLIST		
Challenge	CM	Respond
CABIN SIGNS	PF	ON / ON
FUEL SYSTEM	PF	SET
ALTIMETERS & BUGS	PF/PM	X-CHECKED

FINAL CHECKLIST		
Challenge	CM	Respond
LANDING GEAR	1/2	DOWN 3 GREEN
FLAPS / SLATS	PM	___ / EXT
SPEED BRAKES	PM	ARMED
ENG IGNITION	PM	BOTH
EOAP	PM	CHECKED

AFTER LANDING CHECKLIST		
Challenge	CM	Respond
FLAPS / SLATS	2 (SILENT)	15 / EXT
SPEEDBRAKE	"	RET
ENG IGNITION	"	OFF
PITOT & STATIC HEATERS	"	OFF
ANTI-ICE	"	OFF
RADAR	"	OFF

PARKING CHECKLIST		
Challenge	CM	Respond
FUEL TANK PUMP	1	AS REQUIRED
AUX & TRANS HYD	2	OFF / OFF
PARKING BRAKES / PRESS	1	SET

LEAVING THE AIRPLANE CHECKLIST		
Challenge	CM	Respond
EMER LTS / GALLEY PWR	1	OFF / OFF
PACKS	1	OFF
FD / FLIGHT INSTR	1	OFF
APU	1	AS REQUIRED
BATT	1	AS REQUIRED



Postface

Nos objectifs majeurs pour la rédaction de ces procédures ont été de pouvoir voler plus facilement, plus rapidement, sans que ce soit au détriment du réalisme et sans simplification castratrice. Nous tenions aussi à rendre le Maddog attrayant, accessible et sympathique aux autres pilotes, notamment ceux de notre compagnie aérienne virtuelle CyberAvia, sans qu'ils soient obligés de passer les heures de tâtonnements que nous avons vécues.

Nous espérons que vous prendrez autant de plaisir à lire ce livret que nous en avons pris à le rédiger.

« Si vous prenez le temps de l'apprivoiser, avec la patience et la passion nécessaires, le Chien Fou deviendra fidèle. »

---***---

Cyril MURAT, FCY-MC, Jean-Luc POURROY, FCY-JLP et Guy NOEL, FCY-NOE
Pour CyberAvia, la Première Compagnie Aérienne Virtuelle Française
<http://www.cyberavia.org/>

Remerciements

La compagnie CyberAvia pour tout ce qu'elle apporte à la communauté des simeurs.

Pour toutes remarques, questions et critiques, écrivez à

murat.com@orange.fr

