

A utiliser avec les dessins  
de la notice en anglais

FLIGHT PATH 737

Si un pilote de ligne, vous devez décoller votre bi-réacteur Boeing 737 d'un aéroport entouré de montagnes, grimper vite et haut pour les franchir avant de redescendre pour atterrir sur une piste des vallées.

1. FIRST SOLO. Montagnes de 5000 ft et piste d'atterrissage de 3na pour le tout nouveau qualifié sur "737". Atterrissage dur toléré.
2. STUNT PILOT. Montagnes de 6000 ft, piste de 3 na, incendie réacteurs garanti cesse à tous les niveaux suivants. Vous êtes "rouille" mais vous savez déclencher les extincteurs avant de perdre trop de puissance. Atterrissage dur encore toléré.
3. PART-TIME PILOT. Montagnes de 7000 ft, piste de 2,5 na. pour le pilote à temps partiel que vous êtes. Atterrissage très doux obligatoire.
4. EXPERIENCED. Montagnes de 8000 ft, piste de 2000 ft avec vent de travers en 100 knots. Vous ne connaissez un rayon... Alors, attention pas l'inversion de poussée pour stopper avant la fin de piste.
5. PROFESSIONAL. Montagnes de 9000 ft, piste de 1,8 na seulement pour le commandant de bord que vous êtes. Ça n'a rien d'une sinécure...
6. TEST PILOT. Vous êtes encore en vie, les incendies, les vents de travers et les pistes courtes ne vous émeuvent plus. Vous contrôlez en vol les aptitudes des pilotes, vous essayez en vol des "737" revisés. Pour jouer d'une proche retraite ne vous tuez pas bêtement sur des montagnes de 9200 ft ou en fin d'une piste de 1,5 na.

Optez d'abord sagement pour "First Solo". On ne devient pas pilote en un jour même avec des montagnes basses, une longue piste, pas d'incendie, pas de vents de travers. Gardez la tête froide. Réussir un vol, c'est avant tout prévoir. Soyez calme et vous survivrez pour de nouveaux vols... Ne vous découragez surtout pas en cas d'échec. Etudiez mieux les réactions de l'avion à chacune des commandes sans vous soucier de cette fichue piste qui vous attend...

## COMMANDES.

Sur pavé numérique. Sens des flèches sur manettes de jeu.

- Virage à gauche
- Virage à droite
- Montée
- Descente

Sur clavier.

- Accélération: + 20 kts ( 7 )  
+ 10 kts ( 4 )
- Décelération: - 20 kts ( 0 )  
- 10 kts ( 1 )
- Volets  
Sortie ( V )  
Retour ( F )
- Atterrisseur  
Retour ( A )  
Sortie ( Z )
- Extincteurs Activation ( E )
- Inverseurs de poussée Activation ( R )

## INSTRUMENTS.

- ALT: Altimètre. Altitude en ft. ( 1 pied ou ft = 30,4 cm. )
- HDG: Compas. Donne cap avion en degrés. Décroît en virage à gauche, croît à droite.
- ASI: Anémomètre. Indique la vitesse par rapport à l'air en noeuds. ( 1 noeud ou kn = 1,852 kmh. )
- U/C: Témoin d'atterrisseur. UP: train en route  
DOWN: train sorti
- Des témoins d'approche et de survol des montagnes.

**ARTIFICIAL HORIZON:** En vol sans visibilité, l'horizon artificiel indique si l'avion monte ( pitch up ) ou descend ( pitch down ) ce qu'indique l'index central à déplacement vertical. Il signale aussi les virages à gauche ou à droite, ce que fait la flèche centrale à déplacement horizontal. Plus l'action en cours est marquée, plus grande est la variation des indexes. Centres l'un et l'autre, le "737" vole droit.

**RATE OF CLIMB-DESCENT:** Variomètre. Indique la vitesse verticale de montée ou de descente. En général mètre par seconde ou pieds par minute. Ici, affichage relatif.

- FLP: Témoin de volets. UP: Retour
- FI: Avertisseur d'incendie. Ruez vous sur ( E ) dès qu'il se manifeste ....
- RH: Orientation piste d'atterrissage. Quand sa valeur apparaît prenez le cap correspondant.
- DIST: Indicateur D.M.E.. Donne la distance en milles nautiques séparant le "737" de la piste de destination. ( 1 mille nautique ou nm = 1852 mètres. )
- FUEL: jauge carburant. Indique le kérosène restant.
- TIME: Chronomètre de bord. Indique le temps de vol.

## PARAMETRE D'UTILISATION.

- Roulage au sol: 20 kts uniquement..
- Décollage: 170-190
- Atterrissage: 161-170 kts
- Minimum volets sortis: 161 kts.
- Maximum volets sortis: 199 kts.
- Minimum volets entrés: 181 kts.
- Maximum volets entrés: A vous de trouver... - Retour du train: Augmente la vitesse de 5 kts - Sortie du train: Diminue la vitesse de 5 kts - Après décollage ne jamais rentrer train et volets en dessous de 300 ft - Avant atterrissage, toujours sortir train et volets dessus de 300 ft.

## ROULAGE AU SOL.

Tapez < 7 > pour rouler à 20 kts. Lisez l'orientation piste, virez à droite ou à gauche pour aligner le " 737 " sur l'axe median doit visuellement au travers du pare-brise, soit en aenant la valeur HDG a egalite avec RM. Presse < 0 > pour stopper, puis < V > pour abaisser les volets.

## DECOLLAGE ET MONTEE.

Appuyez < 7 > jusqu'a la vitesse de decollage, ou < 7 > puis < 4 > sans atteindre les 200 kts fatals aux volets. Tirez doucement le manche ( ou pressez < > pour decoller. Controlez la vitesse tant pour dépasser 300 ft que pour rentrer alors train et volets. Ces rentrées sont diaboliques en soutes, tres simples en palier a vitesse stabilisee... Accelerez alors et montez le plus vite possible jusqu'a dépasser le sommet des montagnes l'apose par le choix de votre niveau d'experience.

Le teadin rouge GW signale l'approche et le survol du relief. A son extincteur vous devez aussitot entamer la descente.

## CROISIERE.

Mettez vous en vol horizontal pendant le court survol des montagnes. Des l'affichage de l'orientation de la piste d'atterrissage, elle change a chaque vol, prenez un cap identique pour ne plus avoir de soucis.

## DESCENTE.

L'extinction du teadin GW a lieu a 25 nm de l'entree de piste. Poussez le manche pour descendre ou pressez < >. Pensez a controler la vitesse qui augmente et l'altitude qui baisse. Apprenez a poser vos actions sur les commandes.

## APPROCHE.

A 10 nm de l'atterrissage la piste apparait. Axel vous s'icite est par de ja fait. Descendez regulierement, a vitesse moderee, a l'air de descente, faible. Selon votre goutz sortez plus ou moins tot train et volets en respectant l'altitude prescrite et bien sur les parametres de vitesse etres contrainants voire diaboliques, a tenir...

## ATTERRISSAGE.

Maintenez la vitesse entre 101 kts et 170 kts. Lorsque l'indicateur DIST affiche 0, et surtout pas avant, descendez jusqu'a l'altitude 0. Des que vous etes tirez sur le manche ou pressez < > pour mettre le " 737 " a l'horizontale. Vous avez atterri.

Pressez aussitot < R > pour inverser la poussée des reacteurs, puis < V > pour freiner et stopper avant la fin de piste dont vous connaissez la longueur avant l'envol. DIST, en valeur negative vous indique parcoure sur cette piste.

#### SCORE.

Vous verrez, à tous les niveaux, que la réussite n'est pas évidente. Pour toute faute de pilotage la sanction tombera: une ausique gentilette qui finira de vous mettre les nerfs en pelote et un écran vous signifiant votre péché sorti...

Si vous vous êtes posé sans casse, vous êtes crédité d'un score.

Plus le parcours a été rapide, meilleur il est.

La clef des grandes réussites tient en une phrase: en montée rapide après le décollage et la rentrée du train et des volets, en un taux de montée élevé à une vitesse de l'ordre de 420 kts.

Vous devez pouvoir passer les sommets les plus élevés pour plonger aussi vite vers les vallées tout en perdant de la vitesse et en redressant assez tôt pour mener à bien toutes les actions nécessaires à une arrivée à bon aéroport...

#### CARBURANT.

Aucun tracés, il n'y en pas pour tenter plus d'un atterrissage. Alors, sans scrupules, soyez "energivorace"...

# AMIRAL

## Flight Path 737



### AMSTRAD