

INTÉGRATION LNAV / VNAV

Procédure FMC & guidage • Boeing 737-800 NG • Formation

HEADING

- 1 Contrôler en heading et intercepter le cap final.
À faire : Tourne le MCP au cap d'interception. Tu restes en HDG SEL jusqu'à ce que la ligne magenta soit devant toi.

Piège : Engage LNAV trop tôt = le FMS te ramène avant d'être aligné.

FMC

- 2 Page CRZ : altitude actuelle + FIX 9 NM avant la piste.
À faire : Entre ton altitude actuelle (ex. 4000) dans CRZ. Crée un FIX à 9 NM — point de dev clair pour le direct-to.

Piège : CRZ vide = le FMS calcule son propre path et tu risques VNAV ALT trop tôt.

LNAV

- 3 Engager LNAV sur le bon cap.
À faire : Direct-to le point de dev (scratchpad → L1 → EXEC). Dès que le cap est bon, LNAV.

Piège : Oublier EXEC après le direct-to — la route ne se met pas à jour.

VNAV

- 4 Appuyer sur VNAV (indication VNAV PTH).
À faire : Le FMS calcule le path à partir de l'altitude CRZ. Tu dois voir VNAV PTH, pas VNAV ALT.

Piège : MCP trop bas = capture en VNAV ALT au lieu du path.

DESCENTE

- 5 Descendre l'altitude MCP à l'altitude de remise des gaz.
À faire : Pas 1500 — mets l'altitude de missed approach. Ça garde le path actif.

Piège : Mettre 1500 dans le MCP capture l'altitude et te sort du path.

MISSED APPROACH

- 6 Remettre l'altitude de remise des gaz après ~300 ft d'écart.
À faire : À ~300 ft sous l'overshoot (500 ft si tu veux plus de marge) : monte le MCP + ALT INTV.

Piège : Cranker sans ALT INTV = le FMS peut capturer avant la fin.

PIÈGES À ÉVITER

- VNAV ALT : si tu mets 3000 dans le MCP pendant la descente, le FMS capture et te met à niveau.
- Cranker sans ALT INTV : le FMS peut capturer avant la fin de ta descente.
- FLCH : ramène vers l'altitude de la boîte. Il te sort pas du path. Utilise ALT INTV.
- Marge : le standard Boeing est ~300 ft sous l'overshoot. 500 ft = marge plus confortable.