

PSS Airbus A340-300 – Solució de problemes

CATALÀ:

1. Esgotament de la bateria

Aquest avió té el problema que se li esgoten ràpidament les bateries i al cap de pocs minuts ja no tindrem energia per els llums ni per retraure el tren d'aterratge.

Per solucionar-ho, obriu el fitxer "aircraft.cfg" d'aquest avió i, al final de tot, afegiu el següent:

```
[electrical]  
electric_always_available=1
```

Per no confondre aquesta secció amb d'altres en aquest fitxer, us suggerim que deixeu una línia en blanc abans de [electrical].

2. Velocitats inicials d'ascens i descens anormals

Aquest avió acostuma a ascendir inicialment a velocitats que arriben fins a 11.000 peus per minut, la qual cosa és poc real. Si l'avió va carregat això no és tan manifest.

Per solucionar-ho cal deixar el valor del camp "FLEX TO TEMP" de l'apartat "TAKE OFF" de l'FMC (botó "PERF") tal com està a 42°.

Si comencem el descens exactament arribant al punt TOD ("Top Of Descent") calculat per l'FMC, l'avió adoptarà una actitud de musell avall de fins a 10°. Per evitar-ho i començar el descens de forma més realista i sense accelerar-se anormalment, convé iniciar el descens, com a mínim, cinc milles nàutiques abans d'arribar al TOD.

3. Actitud anormal en aproximació

Aquest avió mostra una actitud anormal de musell amunt amb configuració d'aterratge degut al valor original del paràmetre "lift_scalar=1.0" que hi ha a la secció "[Flaps.0]" del fitxer "aircraft.cfg".

Per solucionar-ho cal canviar el valor del paràmetre "lift_scalar=1.0" per "lift_scalar=1.1" amb la qual cosa, amb configuració d'aterratge, estarà perfectament anivellat amb l'horitzontal.

En cas de voler que el musell quedi més aixecat cal reduir aquest valor o, en cas de voler-lo més baix, cal augmentar-lo. Un valor de "lift_scalar=1.2" fa que el musell quedi a uns 3° per sota de l'horitzontal en configuració d'aterratge.

Lluís del Cerro (malarmat@gmail.com)
Octubre de 2012

PSS Airbus A340-300 – Solution to flight problems

ENGLISH:

1. Batteries exhausted

The batteries of this aircraft become rapidly exhausted and after few minutes we will not have lights or will be unable to retract the landing gear after takeoff.

To solve this problem, open the "aircraft.cfg" file of this aircraft and at the end of it add the following two lines:

```
[electrical]  
electric_always_available=1
```

We suggest you to leave a blank line before [electrical] to ease the reading of this file.

2. Abnormal climb and descent speeds

The initial climb speed of this aircraft can reach up to 11.000 feet per minute which is absolutely unrealistic. This is not so much if the aircraft is heavily loaded.

To solve this attitude we should leave the default value of 42° in the field "FLEX TO TEMP" in the "TAKE OFF" window of the FMC (button "PERF").

If we start the descent exactly reaching the TOD (Top Of Descent) point calculated by the FMC the aircraft will display a nose down attitude of up to 10°. To avoid this and perform a more realistic descent at a more reasonable speed we suggest to start the descent not later than five nautical miles before reaching the TOD.

3. Unrealistic approach attitude

This aircraft shows an unrealistic nose up attitude in landing configuration due to the default value "lift_scalar=1.0" found in section "[Flaps.0]" in the file "aircraft.cfg".

To solve this problem we need to change the value of this parameter to display "lift_scalar=1.1" what will modify the approach attitude to make it horizontal in full landing configuration.

If we wish a nose up attitude we should change this value to somewhat lower or increase it if we wish a nose down attitude. For example, using a value of "lift_scalar=1.2" will bring the nose about 3° under the horizon in full landing configuration.

Lluís del Cerro (malarmat@gmail.com)
October 2012