*Lưu ý: đây chỉ là những quy trình cơ bản.Và nó chỉ được sử dụng trong các* ***MÔ PHỎNG****.*

***Quy trình trong chuyến bay bình thường***

***Phần I: Chuẩn bị***

1. ***Khởi động***
2. *Khởi động hệ thống điện*

* *Hệ thống điện có sẵn và hệ thống điện bổ sung (bao gồm EPU và APU)*

1. *Khởi động đèn hiệu (NAV và Logo) và bật các bảng thông báo (seat-bell sign, no-smoking sign, no-devices sign)*
2. *Khởi động hệ thống thủy lực*
3. *Khởi động hệ thống định vị (NAV)*
4. *Khởi động hệ thống đièu áp, hệ thống khí nén và hệ thống chống đống băng (cho kính)*
5. *Nhập thông tin vào hệ thống máy tính của máy bay (FMC/MCDU)*

* *Nhập tọa độ vị trí hiện tại của máy bay*
* *Nhập ga đi, ga đến, số hiệu chuyến bay và độ cao hành trình*
* *Nhập tọa độ các điểm (waypoint) của chuyến bay*
* *Nhập SID (yêu cầu liên hệ ATC – Delivery và ATC - ATIS để nhận thông tin bay)*
* *Nhập tình trạng hiện tại của máy bay (khối lượng, CG, mức tiêu thụ nhiên liệu, vận tốc cất cánh, vận tốc an toàn)*

1. *Khởi động hệ thống bơm nhiêu liệu*
2. *Thông báo đến tất cả hành khách và bộ phận mặt đất về việc chuẩn bị khởi động động cơ và đẩy lùi*
3. *Kiểm tra hệ thống (bao gồm hệ thống tự động lái, hệ thống đèn hiệu, hệ thống báo cháy và hệ thống TCAS)*
4. *Khởi động động cơ (Lưu ý: cần bật đền beacon trước khi khởi động ít nhất 30s – 1p)*
5. ***Đẩy lùi***
6. *Kiểm tra xung quanh máy bay để chắc rằng không có vật cản*
7. *Liên hệ ATC – Ground khi sẵn sàng*
8. *Bật TCAS – TA*
9. *Sau khi đẩy lùi xong, yêu cầu kiểm tra lại hệ thống thủy lực để đảm bảo rằng không có gì va chạm gây hư hỏng.*
10. *Liên hệ với ATC – Ground khi đã đẩy lùi xong*
11. ***Taxi***
12. *Liên lạc với ATC - Ground để nhận lệnh taxi ra đường băng*
13. *Bật đèn taxi và thông báo với hành khách*
14. *Bật flap trước khi taxi*
15. *Kiểm tra đèn hiệu, hệ thống thủy lực cùng bật TCAS trước khi vào đường băng*

***\*Lưu ý:***

*i. Tốc độ taxi <20kt và khi quẹo cua thì tốc độ <10kt*

*ii. Nếu trên đường taxi có bất cứ đường băng nào, hãy liên lạc với ATC – Ground để nhận lệnh chuyển kênh qua ATC – Tower. Sau đó tuyệt đối chấp hành lệnh của Tower*

*iii. Trước mỗi đường băng sẽ luôn có một vạch kẻ. Trừ khi có lệnh của ATC, không được tiến vào đường băng mà phải dừng máy bay trước vạch kẻ. Nếu không có, hãy dừng máy bay trước đường băng ít nhất bằng 2/3 chiều dài máy bay*

***Phần II: Cất cánh, nâng độ cao và bay bằng***

1. ***Cất cánh***
2. *Kiểm tra lại hệ thống thủy lực, đèn hiệu, TCAS, flap, autobrake.*
3. *Thông báo đến phi hành đoàn*
4. *Liên lạc với ATC - Tower và ATC – Departure*
5. *Khi cất cánh, chỉ đặt hiệu suất động cơ <95%, cũng như chỉ nâng càng đáp khi đã đạt ít nhất 500ft (152m)*
6. ***Nâng độ cao***
7. *Sau khi đã đạt được 500ft và đã nâng càng hạ, hãy bật autopilot*
8. *Nâng độ cao theo sự hướng dẫn của ATC – Depature hoặc ATC – Radar hoặc UNICOM*
9. *Nâng về flap 0 từ từ, cũng như tắt đèn càng hạ, tắt APU (nếu APU vẫn còn bật)*
10. ***Bay bằng***

*\*Lưu ý: đây là phần tuy quan trọng, nhưng khá chán. Trong phần này gồm*

*1. Giữ liên lạc với ATC*

*2. Liên tục giám sát máy bay như động cơ, hệ thống thủy lực, điện,...*

*3. Khi đã nâng bay bằng được 30p, hãy tắt seat bell đi hoặc chuyển sang auto.*

***Phần III: Giảm độ cao, hạ cánh, taxi và về chế độ ngủ đông***

1. ***Hạ độ cao***
2. *Hạ độ cao dần dần theo lệnh của ATC*
3. *Kiểm tra lại đèn, thông báo đến hành khách*
4. *Chuẩn bị hạ cánh*
5. ***Hạ cánh***
6. *Kiểm tra lại hệ thống NAV, Radar, flap, autobrake, seatbell sign, APU*
7. *Hạ càng đáp*
8. *Thông báo với ATC – Tower*
9. *Thông báo với hành khách*
10. ***Taxi và về chế độ ngủ đông***
11. *Taxi về bãi đậu theo chỉ dẫn của ATC – Ground*
12. *Khi đến bãi đậu, nhìn theo hướng dẫn của người kiểm soát tại cổng đó hoặc VDGS*
13. *Về chế độ ngủ đông: làm ngược lại quy trình với phần khởi động*

***Quy trình khẩn cấp***

*Đối với dòng 777 và Airbus A320 trở đi, toàn bộ các bước xử lý khi gặp trường hợp khẩn cấp đã có trong Checklist hoặc Upper Display*