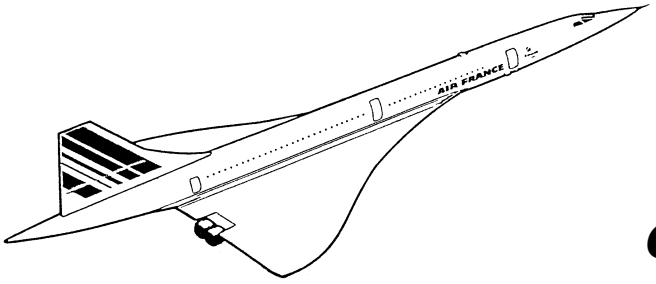
DIRECTION GENERALE DES OPERATIONS AERIENNES
OA.NT



QRH
Concorde

Révision du 20 Mars 2003

Cette révision comprend principalement :

- la modification de la check-list EXTINCTION DES 4 REACTEURS,
- le complément du BILAN ELECTRIQUE,
- la prise en compte des coquilles signalées.

A noter également, le changement de 2 titres de check-lists :

- 01.12 EXTINCTION REACTEUR,
- 07.08 ALLUMAGE VOYANT BRAKES OVERLOAD

Les pages concernées du chapitre Navigation sont rééditées avec les couleurs.

Conformément au GEN.OPS, il n'y a pas de trait de modification de texte pour les check-lists du QRH.

La date d'application de cette révision sera précisée en RCT.

Visa OA.OV	Michel LANDRIN	Bernard ALEXANDRE
Jean-François MICHEL	Adjoint CDB	Chef du service avions
Chef de la Division *Concorde*	Avions Européens	

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

Liste de mise à jour
Révision 2 du 20 MAR 03

A *PAGES AJOUTEES* | **D** PAGES DETRUITES | TOUTES AUTRES PAGES REVISEES

Partie 00	
00.11/12	00.23/24
00.13/14	00.51/52
00.21/22	

Partie 01	
01.01/02	01.17/18
01.05/06	01.19/20
01.07/08	01.23/24
01.09/10	01.25/26
01.11/12	01.27/28
01.13/14	01.29/30
01.15/16	01.31/32

Partie 02	
02.05/06	

Partie 03	
03.09/10	03.13/14
03.11/12	

Partie 04	
04.07/08	04.15/16
04.13/14	

Partie 06	
06.03/04	06.15/16
06.07/08	06.19/20
06.09/10	06.21/22

Partie 07	
07.01/02	07.13/14
07.05/06	07.15/16
07.07/08	07.17/18
07.09/10	07.19/20
07.11/12	07.21/22

Partie 09	
09.03/04	09.09/10
09.05/06	

Partie 10	
10.07/08	

Cette page peut être conservée pour information, mais ne fait pas partie du manuel

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

Liste de mise à jour
Révision 2 du 20 MAR 03

A *PAGES AJOUTEES* | **D** PAGES DETRUITES | TOUTES AUTRES PAGES REVISEES

Partie 11	
11.03/04	11.07/08
11.05/06	

Partie 12	
12.01/02	12.07/08
12.03/04	12.09/10
12.05/06	

Couverture arrière	
CL.07/08	

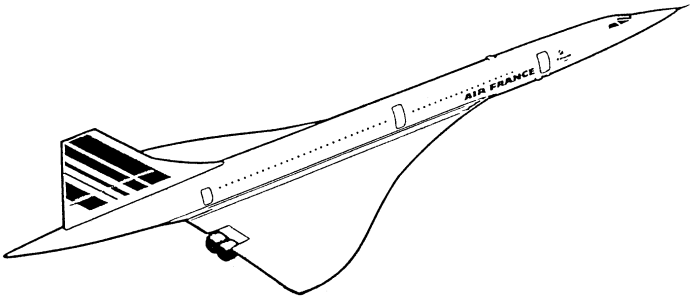
© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE DE GARDE

QRH
Concorde



AIR FRANCE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

Couverture avant CL.01

PAGE DE GARDE CL.01

Liste des P.A.C. du Manuel TU 00.21

Liste des pages 00.51

REACTEUR. 01.03

FEU OU DEGATS IMPORTANTS REACTEUR. 01.04

POIGNÉE COUPE FEU ALLUMÉE FIXE 01.06

EXTINCTION des QUATRE REACTEURS 01.08

ARRET DE PRECAUTION D'UN REACTEUR. 01.11

EXTINCTION REACTEUR 01.12

RALLUMAGE MANUEL 01.13

POMPAGE REACTEUR à MACH SUPERIEUR à 1,3. . . . . 01.14

POMPAGE REACTEUR à MACH INFERIEUR à 1,3. . . . . 01.16

PANNE TCU 01.17

DEFAUT REACTEUR SANS ALARME TCU 01.18

INVERSION INTEMPESTIVE DE POUSSEE EN VOL 01.20

PANNE INVERSION DE POUSSEE EN VOL 01.20

ALARME INDICATEUR EGT 01.21

ALLUMAGE VOYANT CON. 01.22

VOYANT REHEAT ALLUME 01.23

NON EXTINCTION RECHAUFFE 01.23

PANNE RECHAUFFAGE SONDE T1 . . . . . 01.24

ALARME NAC/WING O/HEAT 01.24

COLMATAGE FILTRE CARBURANT. 01.25

SURCHAUFFE CARBURANT 01.25

POSITION ANORMALE TUYERE SECONDAIRE 01.26

POSITIONNEMENT ANORMAL D'UNE PAIRE SYMETRIQUE DE TUYERES SECONDAIRES A 21° 01.28

ALARME NOZZLE SANS PANNE ADC 01.29

SECONDARY AIR DOORS NON "OPEN" APRES DECOLLAGE 01.30

SURCHAUFFE HUILE REACTEUR. 01.32

ENTREE D'AIR 02.03

PANNE HYDRAULIQUE ENTREE(S) D'AIR. 02.03

PANNE CHAINE ENTREE AIR 02.03

VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME A MACH SUPERIEUR A 1.7 . . . . . 02.04

VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME A MACH INFERIEUR A 1.7. . . . . 02.07

DECEL/DESCENTE avec VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME 02.08

ALARME REDUCTION AUTOMATIQUE DE N1 . . . . . 02.10

VOYANT N1 SIG ALLUME. 02.11

VOYANT α ALLUME 02.11

PANNE AUXILIARY INLET. 02.12

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

CARBURANT 03.03

VIDANGE CARBURANT EN VOL 03.04

CONDUITE AVEC DES QUANTITES CARBURANT ANORMALEMENT FAIBLES 03.06

PRESSION ANORMALE DANS RESERVOIR CARBURANT 03.07

BAISSE PRESSION CARBURANT ALIMENTATION REACTEUR 03.08

BAISSE DE PRESSION ACCUMULATEUR NOURRICE 03.08

DEPASSEMENT LIMITES DE CENTRAGE 03.09

PERTE TOTALE INFORMATION DE CENTRAGE 03.10

TRANSFERT CARBURANT EN SECOURS VERS L'AVANT 03.13

COMMANDES DE VOL 04.03

BAISSE PRESSION HYDRAULIQUE COMMANDES DE VOL 04.03

GRIPPAGE TIROIR SERVOCOMMANDE DE PUISSANCE 04.04

GRIPPAGE TIROIR SERVOCOMMANDE RELAIS 04.05

GRIPPAGE CHAINE MECANIQUE 04.06

PERTE DE CONTROLE ELEVON(S) INTERNE(S) 04.07

PANNE CONVERTISSEUR DE COMMANDES DE VOL 04.08

INDICATION CHANGEMENT DE MODE COMMANDES DE VOL 04.09

PERTE D'UN SYSTEME OU D'UN VERIN DE SENSATION MUSCULAIRE . . .04.10

PERTE TOTALE SENSATION MUSCULAIRE SUR UN AXE 04.11

BLOCAGE DU MANCHE EN PROFONDEUR OU GAUCHISSEMENT 04.12

PERTE DES DEUX TRIMS ELECTRIQUES 04.13

PERTE TOTALE AUTOSTAB SUR UN AXE 04.14

PANNE D'UN OU DE PLUSIEURS AXES SUR UN MEME SYSTEME D'AUTOSTABILISATION 04.15

ALARME(S) ANTI STALL 04.16

HYDRAULIQUE 05.03

BAS NIVEAU BACHE HYDRAULIQUE 05.04

BILAN HYDRAULIQUE 05.06

BAISSE DE PRESSION POMPE HYDRAULIQUE 05.08

DEFAUT DE PRESSURISATION BACHE(S) HYDRAULIQUE(S) 05.09

SURPRESSION CIRCUIT HYDRAULIQUE PRINCIPAL (4500 PSI) 05.10

SURPRESSION CIRCUIT HYDRAULIQUE JAUNE (4500 PSI) 05.11

SURCHAUFFE HYDRAULIQUE 05.12

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ELECTRICITE 06.03

PANNE UN OU DEUX ALTERNATEURS 06.03

PERTE DE TROIS ALTERNATEURS 06.04

PERTE DES QUATRE ALTERNATEURS 06.06

ALARMES MULTIPLES ASSOCIEES A UN DEFAUT DE GENERATION ELECTRIQUE. 06.10

PERTE BUS ESSENTIELLE ALTERNATIVE 06.11

PERTE BUS PRINCIPALE ALTERNATIVE 06.12

DEBIT NUL ou DESEQUILIBRE DE TENSION ALTERNATEUR EN VOL 06.14

PANNE ALTERNATEUR DE SECOURS 06.15

SURCHAUFFE ALTERNATEUR DE SECOURS 06.15

PERTE BUS ESSENTIELLE CONTINUE 06.16

PERTE BUS PRINCIPALE CONTINUE 06.17

SURCHAUFFE TRANSFO REDRESSEUR (TRU). 06.17

PANNE DE CHARGE BATTERIE. 06.18

BAISSE DE PRESSION HUILE CSD 06.18

TEMPERATURE HUILE ENTREE CSD ELEVEE 06.19

TEMPERATURE DIFFERENTIELLE HUILE CSD ELEVEE. 06.19

BILAN ELECTRIQUE 06.20

TRAIN D'ATTERRISSAGE. 07.03

ALLUMAGE VOYANTS TYRE. 07.03

ALARME WHEEL (au sol). 07.04

ALARME WHEEL (en vol). 07.05

ALARME SYSTEM 07.07

ALLUMAGE VOYANT BRAKES OVERLOAD 07.08

PERTE DIRECTION ROUES AVANT 07.09

RENTREE ANORMALE DU TRAIN 07.10

DEVERROUILLAGE HAUT D'UN TRAIN. 07.11

SORTIE DU TRAIN EN SECOURS 07.12

SORTIE DU TRAIN PAR GRAVITE 07.13

ATTERRISSAGE EN CONFIGURATION ANORMALE DE TRAIN 07.14

FREINAGE EN SECOURS ou PANNE ANTIPATINAGE 07.22

NEZ - VISIERE 08.03

VOYANT ROUGE UNLOCK ALLUME 08.03

VOYANT 5°L ALLUME 08.04

DESCENTE EN SECOURS VISIERE ET NEZ de 0° A 5° 08.05

DESCENTE EN SECOURS NEZ DE 5° A DOWN 08.05

DESCENTE DU NEZ PAR GRAVITE. 08.06

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

CDT AIR - PRESSSURISATION 09.03

SURPRESSION CABINE. 09.03

ALTITUDE EXCESSIVE CABINE 09.04

DESCENTE D'URGENCE 09.05

PANNE VENTILATION D'UN MEUBLE ELECTRONIQUE AVANT GAUCHE ou DROIT 09.06

PANNE TOTALE VENTILATION DES MEUBLES ELECTRONIQUES AVANT . .09.08

PANNE VENTILATION DES MEUBLES ELECTRONIQUES ARRIERE. 09.10

SURPRESSION PRELEVEMENT D'AIR. 09.11

SURCHAUFFE ECHANGEUR PRIMAIRE 09.12

SURCHAUFFE ECHANGEUR SECONDAIRE 09.12

ALLUMAGE VOYANT DUCT. 09.13

PROTECTION INCENDIE 10.03

ALARME SMOKE. 10.03

FEU ou FUMEE D'ORIGINE ELECTRIQUE AVEC OU SANS ALARME 10.04

FUMEE CONDITIONNEMENT D'AIR 10.08

DEFAUT BOUCLE DE DETECTION INCENDIE. 10.09

FEU DE FREINS 10.09

NAVIGATION. 11.03

ALARME ADS (écart d'information entre ADC1 et ADC2) 11.04

PANNE D'UN ADC 11.06

PANNE D'UN SECOND ADC 11.08

DIVERS 12.03

ALARME PORTE DEVERROUILLEE EN VOL 12.03

INCIDENT GLACE. 12.04

BOMBE A BORD 12.06

RADIATION EXCESSIVE 12.07

AMERRISSAGE. 12.08

ATTERRISSAGE FORCE 12.10

Couverture arrière CL.05

PANNEAUX DISJONCTEURS CL.05

EVACUATION PASSAGERS CL.08

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PREAMBULE 03.03.10.01

1. DESCRIPTION ET UTILISATION 03.03.10.01

ATA 21 - CONDITIONNEMENT D'AIR. 03.03.21.01

COUPURE GROUPE(S) CONDITIONNEMENT D'AIR 03.03.21.01

VARIO CABINE ANORMAL APRES DECOLLAGE 03.03.21.02

DEFAUT DE VANNE DE PRELEVEMENT 03.03.21.03

SURCHAUFFE ECHANGEUR AIR / CARBURANT. 03.03.21.03

ALLUMAGE VOYANT LEAK 03.03.21.03

ALLUMAGE VOYANT COMPARATOR 03.03.21.04

PANNE INDICATEUR MASS FLOW 03.03.21.04

CONTROLE DE TEMPERATURE EN MODE STAND BY. 03.03.21.05

DEPART AVEC UN GROUPE DE CONDITIONNEMENT D'AIR INOPERANT. 03.03.21.06

ATA 23 - COMMUNICATIONS 03.03.23.01

PANNE RADIO. 03.03.23.01

ATA 24 - ELECTRICITE 03.03.24.01

PROCEDURE "PARALLEL ASSIST" 03.03.24.01

MISE EN PARALLELE MANUELLE. 03.03.24.02

VOYANT BATTERIE ISOL ALLUME 03.03.24.02

ATA 28 - CARBURANT 03.03.28.01

NON FONCTIONNEMENT DES NOURRICES 1 ET/OU 4 EN MODE "NORM" 03.03.28.01

NON FONCTIONNEMENT DES NOURRICES 1 ET/OU 4 EN MODE "AFT TRIM" 03.03.28.01

PANNE POMPE RESERVOIR 5 OU 7. . . . . 03.03.28.02

PANNE POMPE RESERVOIR 5A OU 7A 03.03.28.04

PANNE POMPE RESERVOIR 6 OU 8. . . . . 03.03.28.04

PANNE POMPE RESERVOIR 9 . . . . . 03.03.28.05

PANNE POMPE RESERVOIR 10 . . . . . 03.03.28.06

PANNE POMPE RESERVOIR 11 . . . . . 03.03.28.07

FONCTIONNEMENT INTEMPESTIF POMPE DE RECUPERATION 03.03.28.07

ALARME O / FULL 03.03.28.08

DEPART AVEC UNE CHAINE DE JAUGEAGE HORS SERVICE. 03.03.28.09

CONDUITE CIRCUIT CARBURANT APRES UN ARRET REACTEUR. . . 03.03.28.11

INTERCOMMUNICATION CARBURANT. 03.03.28.12

FUITE PROBABLE TUYAUTERIE DE TRANSFERT D'EQUILIBRAGE EN AMONT DU RESERVOIR 11 . . . . . 03.03.28.13

FUITE PROBABLE TUYAUTERIE DE TRANSFERT D'EQUILIBRAGE DANS LE RESERVOIR 11 . . . . . 03.03.28.14

ATA 29 - HYDRAULIQUE. 03.03.29.01

ESSAIS HYDRAULIQUES APRES MISE EN ROUTE. 03.03.29.01

FUITE LENTE CIRCUIT HYDRAULIQUE BLEU ou VERT (1ère partie). . . 03.03.29.12

FUITE LENTE CIRCUIT HYDRAULIQUE BLEU ou VERT (2ème partie) . . 03.03.29.13

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ATA 30 - PROTECTION GIVRE ET PLUIE 03.03.30.01

DEGIVRAGE SECOURS GLACES FRONTALES 03.03.30.01
PANNE RECHAUFFAGE SONDES ADS 03.03.30.01
PANNE RECHAUFFAGE PARE BRISES 03.03.30.02
PANNE RECHAUFFAGE VISIERE 03.03.30.02
PANNE DESEMBUAGE GLACES LATERALES 03.03.30.03
ALLUMAGE VOYANT MAST 03.03.30.03
PANNE DEGIVRAGE REACTEUR 03.03.30.04
PANNE DEGIVRAGE VOYANTS JAUNES INT ET CYCLIC ALLUMES . . .03.03.30.05
PANNE DEGIVRAGE VOYANT(S) JAUNE(S) CYCLIC ALLUME(S) 03.03.30.06
PANNE DEGIVRAGE VOYANT(S) JAUNE(S) INT ALLUME(S) 03.03.30.08

ATA 31 - INSTRUMENTS 03.03.31.01

GONG REPETITIF 03.03.31.01

ATA 32 - TRAIN D'ATTERRISSAGE 03.03.32.01

SORTIE DU TRAIN AVEC VISIERE HAUTE 03.03.32.01
LEVIER DE TRAIN SUR UP EN VOL 03.03.32.01

ATA 34 - NAVIGATION 03.03.34.01

DRAPEAU G SUR UN ADI 03.03.34.01
ALLUMAGE VOYANT INS COMP (Planche de bord CDB) 03.03.34.02
INS - PANNES AU SOL 03.03.34.03
INS - PANNES EN VOL 03.03.34.07
ANOMALIES DE NAVIGATION EN ESPACES MNPS / BRNAV 03.03.34.31
CONSIGNES EN CAS DE PANNE EN ESPACE RVSM 03.03.34.34

ATA 35 - OXYGENE 03.03.35.01

UTILISATION CIRCUIT OXYGENE POSTE 03.03.35.01
UTILISATION CIRCUIT OXYGENE PASSAGERS 03.03.35.01

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ATA 70 - PROPULSEUR 03.03.70.01

DEBALOURDAGE MANUEL 03.03.70.01
NON AUTO-MAINTIEN DU SELECTEUR START/RELIGHT. 03.03.70.02
OUVERTURE MANUELLE DE LA VANNE DE DEMARRAGE 03.03.70.02
NON ALLUMAGE DU VOYANT "START PUMP". 03.03.70.02
PAS DE DEBIT CARBURANT 03.03.70.03
DEFAUT D'ALLUMAGE 03.03.70.03
MISE EN ROUTE APRES DEFAUT D'ALLUMAGE. 03.03.70.03
SURCHAUFFE OU ACCROISSEMENT RAPIDE D'EGT. 03.03.70.04
NON FERMETURE DE LA VANNE DE DEMARRAGE 03.03.70.04
TUYERE PRIMAIRE NON TOTALEMENT OUVERTE. 03.03.70.04
NON ARRET AU REGIME DE DEBALOURDAGE. 03.03.70.05
PANNE DE GENERATION ELECTRIQUE PENDANT LA SEQUENCE DE DEBALOURDAGE 03.03.70.05
DEFAUT D'ACCELERATION 03.03.70.05
LIBERATION MANUELLE DU REGIME DE DECROCHAGE TOURNANT 03.03.70.06
BLOCAGE MANETTE EN RETOUR D'INVERSION DE POUSSEE 03.03.70.08
BLOCAGE EN INVERSION DE POUSSEE 03.03.70.08
ELEVATION DE TEMPERATURE TCA EN CROISIERE. 03.03.70.08
ALLUMAGE DU VOYANT HAUT NIVEAU HUILE REACTEUR. 03.03.70.09
LE VOYANT START PUMP RESTE ALLUME 03.03.70.09
VOYANT NOZZLE OVERRIDE ALLUME. 03.03.70.10

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

Couverture avant

CL.01/02 31 OCT 02

Sommaire général

00.11/12 20 MAR 03
00.13/14 20 MAR 03

Liste des P.A.C. du Manuel TU

00.21/22 20 MAR 03
00.23/24 20 MAR 03

Liste des pages

00.51/52 20 MAR 03

Sommaire REACTEUR

01.01/02 20 MAR 03

REACTEUR

01.03/04 31 OCT 02
01.05/06 20 MAR 03
01.07/08 20 MAR 03
01.09/10 20 MAR 03
01.11/12 20 MAR 03
01.13/14 20 MAR 03
01.15/16 20 MAR 03
01.17/18 20 MAR 03
01.19/20 20 MAR 03
01.21/22 31 OCT 02
01.23/24 20 MAR 03
01.25/26 20 MAR 03
01.27/28 20 MAR 03
01.29/30 20 MAR 03
01.31/32 20 MAR 03

Sommaire ENTREE D'AIR

02.01/02 31 OCT 02

ENTREE D'AIR

02.03/04 31 OCT 02
02.05/06 20 MAR 03
02.07/08 31 OCT 02
02.09/10 31 OCT 02
02.11/12 31 OCT 02

Sommaire CARBURANT

03.01/02 31 OCT 02

CARBURANT

03.03/04 31 OCT 02
03.05/06 31 OCT 02
03.07/08 31 OCT 02
03.09/10 20 MAR 03
03.11/12 20 MAR 03
03.13/14 20 MAR 03

Sommaire COMMANDES DE VOL

04.01/02 31 OCT 02

COMMANDES DE VOL

04.03/04 31 OCT 02
04.05/06 31 OCT 02
04.07/08 20 MAR 03
04.09/10 31 OCT 02
04.11/12 31 OCT 02
04.13/14 20 MAR 03
04.15/16 20 MAR 03

Sommaire HYDRAULIQUE

05.01/02 31 OCT 02

HYDRAULIQUE

05.03/04 31 OCT 02
05.05/06 31 OCT 02
05.07/08 31 OCT 02
05.09/10 31 OCT 02
05.11/12 31 OCT 02

Sommaire ELECTRICITE

06.01/02 31 OCT 02

ELECTRICITE

06.03/04 20 MAR 03
06.05/06 31 OCT 02
06.07/08 20 MAR 03
06.09/10 20 MAR 03
06.11/12 31 OCT 02
06.13/14 31 OCT 02
06.15/16 20 MAR 03
06.17/18 31 OCT 02
06.19/20 20 MAR 03
06.21/22 20 MAR 03

Sommaire TRAIN D'ATTERRISSAGE

07.01/02 20 MAR 03

TRAIN D'ATTERRISSAGE

07.03/04 31 OCT 02
07.05/06 20 MAR 03
07.07/08 20 MAR 03
07.09/10 20 MAR 03
07.11/12 20 MAR 03
07.13/14 20 MAR 03
07.15/16 20 MAR 03
07.17/18 20 MAR 03
07.19/20 20 MAR 03
07.21/22 20 MAR 03

Sommaire NEZ - VISIERE

08.01/02 31 OCT 02

NEZ - VISIERE

08.03/04 31 OCT 02
08.05/06 31 OCT 02

Sommaire CDT AIR - PRESSURISATION

09.01/02 31 OCT 02

CDT AIR - PRESSSURISATION

09.03/04 20 MAR 03
09.05/06 20 MAR 03
09.07/08 31 OCT 02
09.09/10 20 MAR 03
09.11/12 31 OCT 02
09.13/14 31 OCT 02

Sommaire PROTECTION INCENDIE

10.01/02 31 OCT 02

PROTECTION INCENDIE

10.03/04 31 OCT 02
10.05/06 31 OCT 02
10.07/08 20 MAR 03
10.09/10 31 OCT 02

Sommaire NAVIGATION

11.01/02 05 DEC 02

NAVIGATION

11.03/04 20 MAR 03
11.05/06 20 MAR 03
11.07/08 20 MAR 03
11.09/10 05 DEC 02

Sommaire DIVERS

12.01/02 20 MAR 03

DIVERS

12.03/04 20 MAR 03
12.05/06 20 MAR 03
12.07/08 20 MAR 03
12.09/10 20 MAR 03

Couverture arrière

CL.05/06 31 OCT 02
CL.07/08 20 MAR 03

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

FEU OU DEGATS IMPORTANTS REACTEUR 01.04

POIGNÉE COUPE FEU ALLUMÉE FIXE. 01.06

EXTINCTION des QUATRE REACTEURS 01.08

ARRET DE PRECAUTION D'UN REACTEUR 01.11

EXTINCTION REACTEUR 01.12

RALLUMAGE MANUEL 01.13

POMPAGE REACTEUR à MACH SUPERIEUR à 1,3 . . . . . 01.14

POMPAGE REACTEUR à MACH INFERIEUR à 1,3 . . . . . 01.16

PANNE TCU 01.17

DEFAUT REACTEUR SANS ALARME TCU 01.18

INVERSION INTEMPESTIVE DE POUSSEE EN VOL. 01.20

PANNE INVERSION DE POUSSEE EN VOL. 01.20

ALARME INDICATEUR EGT 01.21

ALLUMAGE VOYANT CON 01.22

VOYANT REHEAT ALLUME. 01.23

NON EXTINCTION RECHAUFFE. 01.23

PANNE RECHAUFFAGE SONDE T1 . . . . . 01.24

ALARME NAC/WING O/HEAT 01.24

COLMATAGE FILTRE CARBURANT 01.25

SURCHAUFFE CARBURANT. 01.25

POSITION ANORMALE TUYERE SECONDAIRE 01.26

POSITIONNEMENT ANORMAL D'UNE PAIRE SYMETRIQUE DE TUYERES SECONDAIRES A 21°. 01.28

ALARME NOZZLE SANS PANNE ADC 01.29

SECONDARY AIR DOORS NON "OPEN" APRES DECOLLAGE 01.30

SURCHAUFFE HUILE REACTEUR 01.32

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

FEU OU DEGATS IMPORTANTS REACTEUR



rouge



rouge

C/P Cde de train, au décollage. . . . . .UP
CPM AUDIO CANCEL . . . . . .Pressé
C Manette de poussée . . . . . .Ralenti
M Poignée coupe-feu . . . . . Tirée

Quand voyant vert FIRE FLAPS allumé ou après 7 secondes :

M Bouton 1 SHOT . . . . . Appuyé
M I.m. FIRE EXT PRESSURE. . . . . Vérifié

si l'i.m. FIRE EXT PRESSURE indique FULL :

M Bouton 2 SHOT . . . . . Appuyé
M I.m. FIRE EXT PRESSURE . . . . . Vérifié

Après 30 secondes :

si le voyant rouge poignée coupe-feu clignote toujours et le 2 shot n'a pas été utilisé :

M Bouton 2 SHOT . . . . . Appuyé
M I.m. FIRE EXT PRESSURE . . . . . Vérifié
M Attente 30 secondes. . . . . .Effectuée

si le voyant rouge poignée coupe-feu clignote toujours et le 2 shot a été utilisé :

ATTERRIR SUR L'AEROPORT APPROPRIE LE PLUS PROCHE

Disjoncteurs		Panneau	Position
ENG 1 et 4 FIRE EXT	SHOT 1	1-213	N19
	SHOT 2	15-216	C26
ENG 2 et 3 FIRE EXT	SHOT 1	1-213	N20
	SHOT 2	15-216	D26

ATTENTION

La réduction de la manette des gaz concernée peut provoquer la déconnexion de l'automanette. cela doit faire l'objet d'une attention particulière si la procédure est exécutée en approche.

M Sél. THROTTLE MASTER réacteur adjacent . . . . . MAIN
M Inter. CSD . . . . . .DISC

SUITE -

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

si en vol supersonique :

CPM Procédure NORMALE de descente à 325 kt . . . . . Appliquée

M Inter. AUTO IGNITION . . . . . OFF
M Inter. AUTO THROTTLE . . . . . OFF
M Inter. HP VALVE (voyant blanc allumé) . . . . . SHUT
M Sél. REHEAT . . . . . OFF
M Inter. ENGINE RECIRCULATING VALVES . . . . . OPEN
M Sél. SECONDARY AIR DOORS . . . . . SHUT
M Inter. BLEED VALVE. . . . . SHUT
M Inter. CROSS BLEED . . . . . Les 2 sur SHUT
M Sél. COND . VALVE . . . . . OFF
M Sél. LP VALVE . . . . . SHUT
M Sél. pompe hyd. réacteur arrêté . . . . . Un ou les 2 sur SHUT
M Sél. pompe hyd. jaune réacteurs en fonct. . . . . Un ou les 2 sur ON
M Sél. relais de ligne alternateur (GCB) . . . . . OFF
C Transpondeur / TCAS . . . . . TA ONLY
M Procédures de panne des systèmes affectés . . . . . Appliquées
M Réacteur affecté . . . . . Surveillé

si en vol subsonique, vibrations et/ou réacteur bloqué :

M Inter. RAMP/SPILL MASTER. . . . . MAN
M Mach . . . . . Observé

Note : *ne pas laisser la rampe s'écarter de plus de 10% de la position retenue.*

<u>à Mach supérieur à 0.7 :</u>

M Positionner manuellement . . . . . RAMP = 0 % / SPILL = 70 %

<u>à Mach inférieur à 0.7 :</u>

M Positionner manuellement . . . . . RAMP = 45 % / SPILL = 45 %

<u>Avant atterrissage - à la sortie des trains :</u>

M Inter. RAMP/SPILL MASTER. . . . . AUTO / Sous cache

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

POISNÉE COUPE FEU ALLUMÉE FIXE



C/P	Cde de train, au décollage	UP
C	Manette de poussée	Ralenti
M	Poignée coupe-feu	Tirée

ATTENTION

La réduction de la manette des gaz peut provoquer la déconnexion de l'automanette. L'application de la procédure en approche sera effectuée avec une attention particulière.

M	Sél. THROTTLE MASTER réacteur adjacent	MAIN
	si voyant engine O/HEAT ou TCA allumé :	
M	Sél. rot. ENG O/HEAT TEST	RESET puis OFF
	si voyant BP pression d'huile ou LEAK allumé :	
	Pas de RESET possible	
M	Voyant FIRE FLAPS	Appuyé
M	Inter. CSD	DISC
	si en vol supersonique :	
CPM	Procédure NORMALE de descente à 325 kt	Appliquée
M	Inter. AUTO IGNITION	OFF
M	Inter. AUTO THROTTLE	OFF
M	Inter. HP VALVE (voyant blanc allumé)	SHUT
M	Sél. REHEAT (shut off valve)	OFF
M	Inter. ENGINE RECIRCULATING VALVES	OPEN
M	Sél. SECONDARY AIR DOORS	SHUT
M	Inter. BLEED VALVE	SHUT
M	Inter. CROSS BLEED	Les 2 sur SHUT
M	Sél. COND. VALVE	OFF
M	Sél. LP VALVE	SHUT
M	Sél. pompe hyd. réacteur arrêté	Un ou les 2 sur SHUT
M	Sél. pompe hyd. jaune réacteurs en fonct.	Un ou les 2 sur ON
M	Sél. relais de ligne alternateur (GCB)	OFF
C	Transpondeur / TCAS	TA ONLY
M	Procédures de panne des systèmes affectés	Appliquées

SUITE -

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

si circuits hydrauliques non affectés par la panne :

M Poignée coupe-feu . . . . . Repoussée

M Sél. pompe hyd. réacteur arrêté. . . . . Un ou les 2 sur OFF ou AUTO

M Réacteur affecté . . . . . Surveillé

si en vol subsonique, vibrations et/ou réacteur bloqué :

M Inter. RAMP/SPILL MASTER. . . . . MAN

M Mach . . . . . .Observé

Note : *ne pas laisser la rampe s'écarter de plus de 10% de la position retenue.*

à Mach supérieur à 0.7 :

M Positionner manuellement . . . . . RAMP = 0 % / SPILL = 70 %

à Mach inférieur à 0.7 :

M Positionner manuellement . . . . . RAMP = 45 % / SPILL = 45 %

Avant atterrissage - à la sortie des trains :

M Inter. RAMP/SPILL MASTER. . . . . AUTO / Sous cache

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

EXTINCTION des QUATRE REACTEURS

➤ **Mach supérieur à 1,2**

P	Inter. FUEL FWD TRANS	O/RIDE
M	Sél. PUMPS R9 et R10	Vérifié OFF
C	Sél. rot. jaune SERVO CONTROLS	YELLOW GREEN
C	Vitesse de descente	IAS = 380 kt
M	Inter. Pompes nourrices	Les 12 sur ON
M	Sél. ventilateurs FWD EXTRACT	Les 2 sur ON

si N2 < 75%

C	Manette(s) de poussée réacteur(s) affecté(s)	Ralenti
M	Inter. HP VALVE réacteur(s) affecté(s)	SHUT
M	Inter. AUTO IGNITION	Les 4 vérifiés ON
M	Alimentation carburant réacteurs	Vérifiée
M	Transfert carburant	Surveillé
M	Sél. START/RELIGHT réacteur(s) affecté(s)	RELIGHT

30 secondes après fermeture des HP VALVES :

M	Inter. HP VALVE	Les 4 sur OPEN

o au moins un des réacteurs ralllume dans les 20 secondes :

M	Sél. START/RELIGHT du(es) réacteur(s) rallumé(s)	OFF
M	Inter. HP VALVE des réacteurs non rallumés	SHUT
M	Sél.relais de ligne (GCB) alternateur(s) en fonctionnement	ON

Pour les réacteurs non rallumés :

CPM	Check-list RALLUMAGE MANUEL	Appliquée ➔ **01.13**

[FIN]

o aucun réacteur ne se rallume :

A Mach 1,2 environ :

M	Sél. INLET VALVE O/RIDE R9	Les 2 sur OPEN
M	Sél. GREEN et BLUE PUMP R11	Les 2 sur ON
M	Sél. TRIM TRANS AUTO MASTER	OFF
P	Inter. FUEL FWD TRANS	OFF / cache rabattu
M	Transfert carburant manuel vers 53.5%	Effectué
M	Sél. RAT	ON
M	Inter. ventilateur REAR EXTRACT STANDBY	ON
M	Sél. alternateur de secours	MANUAL
M	Sél. rot. AIR INTAKES LANE	1 et 3 sur A
M		2 et 4 sur B
M	Sél. AIR INTAKES HYD	1 sur GREEN / 3 sur BLUE
M		2 et 4 sur YELLOW
M	Sél. THROTTLE MASTER	Les 4 sur MAIN
P	Sél. de mode anémomètre et altimètre droits	"S"
P	Inter. ADC 2	OFF

Continuer la check-list en haut de la page 01.10.

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

➤ **Mach inférieur à 1,2**

M Sél. RAT . . . . . ON
M Transfert carburant manuel vers 53.5% . . . . . Effectué
M Sél. INLET VALVE O/RIDE R9 . . . . . Les 2 sur OPEN
M Sél. INLET VALVE O/RIDE R5, 7, 11 . . . . . SHUT
M Sél. GREEN et BLUE PUMP R11 . . . . . ON

C Sél. rot. jaune SERVO-CONTROLS . . . . . YELLOW GREEN
C Sél. rot. noir SERVO-CONTROLS (Si M ≤ 0.90) . . . . . GREEN ONLY
C Vitesse de descente . . . . . IAS = 380 kt
M Inter. Pompes nourrices . . . . . Les 12 sur ON

M Inter. ventilateur REAR EXTRACT STANDBY . . . . . ON
M Sél. alternateur de secours . . . . . MANUAL
M Sél. rot. AIR INTAKES LANE . . . . . 1 et 3 sur A
M . . . . . 2 et 4 sur B
M Sél. AIR INTAKES HYD . . . . . 1 sur GREEN / 3 sur BLUE
M . . . . . 2 et 4 sur YELLOW
P Sél. de mode anémomètre et altimètre droits . . . . . "S"
P Inter. ADC 2 . . . . . OFF

si N2 < 75%

C Manette(s) de poussée réacteur(s) affecté(s) . . . . . Ralenti
M Inter. HP VALVE réacteur(s) affecté(s) . . . . . SHUT
M Inter. AUTO IGNITION . . . . . Les 4 vérifiés sur ON
M Alimentation carburant réacteurs . . . . . Vérifiée
M Transfert carburant vers 53.5% . . . . . Surveillé
M Sél. THROTTLE MASTER . . . . . Les 4 sur MAIN
M Sél. START/RELIGHT réacteur(s) affecté(s) . . . . . RELIGHT

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

M Sél. rot. EMERG RELIGHT BUS BAR 2

Après 30 secondes de drainage :

M Inter. HP VALVE réacteur n° 2. . . . . OPEN

- **le réacteur 2 rallume dans les 20 secondes**

M Sél. START/RELIGHT réacteur 2 . . . . . OFF
M Sél.relais de ligne (GCB) alternateur 2 . . . . . ON
M Sél. rot. EMERG RELIGHT BUS BAR. . . . . OFF

Pour les réacteurs 4, 3, 1

CPM Check-list RALLUMAGE MANUEL. . . . . .Appliquée ➔ **01.13**

[FIN]

- **le réacteur 2 n'a pas rallumé dans les 20s. :**

M Inter. HP VALVE réacteur 2 . . . . . SHUT
M Sél. rot. EMERG RELIGHT BUS BAR. 4
M Appliquer la même procédure pour les réacteurs 4, 3, 1
M Effectuer un drainage d'une minute, si possible entre les tentatives de rallumage d'un même réacteur

si aucun réacteur ne se rallume :

A Mach 0.90 :

C Sél. rot. noir SERVO CONTROLS . . . . . GREEN ONLY
CPM Check list AMERRISSAGE ou ATTERRISSAGE FORCE . . . . . Revue ➔ **12.08 / 12.10**

si atterrissage forcé envisagé :

CPM Check-list DESCENTE EN SECOURS VISIERE et NEZ . . . . . .Appliquée ➔ **08.05**

A 10.000 ft :

C Sél. de mode anémomètre et altimètre gauches . . . . . ."S"
C Inter. ADC 1 . . . . . OFF
C Vitesse . . . . . IAS = 270 kt
M Inter. alternateur de secours . . . . . ISOL
M Inter. RAMP/SPILL MASTER . . . . . Les 4 sur MAN
M Check-list SORTIE DU TRAIN EN SECOURS . . . . . .Appliquée ➔ **07.12**
P Levier de freins. . . . . EMERG
C Vitesse d'approche. . . . . IAS = 250 kt
C Vitesse d'atterrissage. . . . . IAS ≥ 200 kt
C Vitesse d'amerrissage . . . . . IAS = 170 kt
CPM Check list AMERRISSAGE ou ATTERRISSAGE FORCE . . . . . .Appliquée ➔ **12.08 / 12.10**

[FIN]

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ARRET DE PRECAUTION D'UN REACTEUR

M Inter. AUTO THROTTLE . . . . . OFF
C Manette de poussée . . . . . Ralenti
M Inter. HP VALVE . . . . . SHUT
M Sél. THROTTLE MASTER (réacteur adjacent) . . . . . MAIN
M Inter. AUTO IGNITION . . . . . OFF
M Sél. REHEAT . . . . . OFF
M Inter. ENGINE RECIRCULATING VALVE . . . . . OPEN
M Inter. BLEED VALVE. . . . . SHUT
M Inter. CROSS BLEED . . . . . Les 2 sur OPEN
M Sél. relais de ligne alternateur (GCB) . . . . . OFF

si en vol supersonique :

CPM Procédure NORMALE de descente à 325 kt . . . . . Appliquée

C Transpondeur / TCAS . . . . . TA ONLY
M Procédures de panne des systèmes affectés . . . . . Appliquées
M Réacteur affecté . . . . . Surveillé

si en vol subsonique, vibrations et/ou réacteur bloqué :

M Inter. RAMP/SPILL MASTER. . . . . MAN
M Mach . . . . . Observé

à Mach supérieur à 0.7 :

M Positionner manuellement . . . . . RAMP = 0 % / SPILL = 70 %

Note : *ne pas laisser la rampe s'écarter de plus de 10% de la position retenue.*

à Mach inférieur à 0.7 :

M Positionner manuellement . . . . . RAMP = 45 % / SPILL = 45 %

Avant atterrissage - à la sortie des trains :

M Inter. RAMP/SPILL MASTER. . . . . AUTO / Sous cache

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

EXTINCTION REACTEUR

➤ **Indicateur magnétique robinet HP indique SHUT**

CPM Check-list ARRET DE PRECAUTION D'UN REACTEUR . . . . . .
. . . . . .Appliquée ➔ **01.11**

[FIN]

➤ **Indicateur magnétique robinet HP indique OPEN**

N2 . . . . . Observé

- **N2 inférieur à 75%**

CPM Check-list RALLUMAGE MANUEL. . . . . .Appliquée ➔ **01.13**

[FIN]

- **N2 supérieur à 75%**

Voyants LH IGN, RH IGN et START PUMP. . . . . Observés

- **Voyants LH IGN, RH IGN et START PUMP sont éteints**

CPM Check-list RALLUMAGE MANUEL . . . . . .Appliquée ➔ **01.13**

[FIN]

- **Voyants LH IGN, RH IGN et START PUMP sont allumés**

  - **EGT n'augmente pas avant que le N2 soit inférieur à 75% ou si un décrochage se produit**

CPM Check-list RALLUMAGE MANUEL. . . . . .Appliquée ➔ **01.13**

[FIN]

  - **EGT augmente avant que le N2 soit inférieur à 75%**

M N2, N1 et EGT . . . . . Surveillés

Quand le régime est stabilisé :

M Voyant START PUMP. . . . . Vérifié éteint

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

RALLUMAGE MANUEL

C Manette de poussée . . . . . Ralenti
M Inter. HP VALVE . . . . . SHUT
M Inter. AUTO IGNITION . . . . . Vérifié ON
M Sél. THROTTLE MASTER . . . . . Autre chaîne
M Inter. Pompes nourrice du réacteur affecté . . . . . Les 3 sur ON

Après un drainage d'au moins 30 secondes :

M Sél. START/RELIGHT . . . . . RELIGHT
M Inter. HP VALVE . . . . . OPEN
M Indic. EGT . . . . . Surveillé

si EGT n'augmente pas au bout de 20 s. :

M Inter. HP VALVE . . . . . SHUT
M Sél. START/RELIGHT . . . . . OFF
M Renouveler la tentative de rallumage à plus basse vitesse ou à vitesse supérieure.

Note : *si possible, effectuer un drainage d'une minute entre les tentatives de rallumage.*

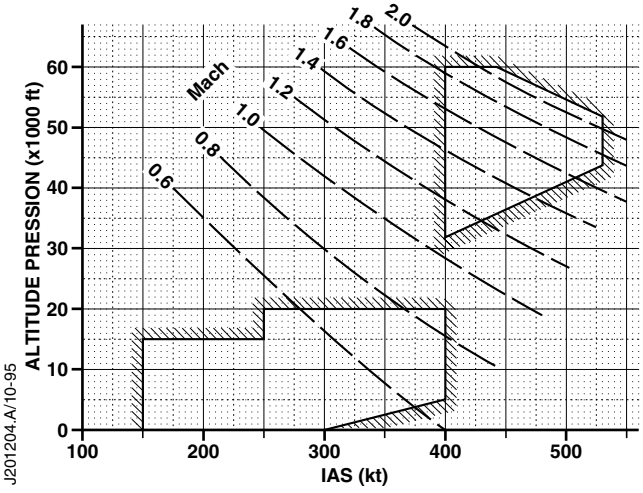
Quand EGT augmente :

M Sél. START/RELIGHT . . . . . OFF
M Indic. N2, N1 et EGT . . . . . Surveillés

Lorsque le ralenti est stabilisé :

M Voyants START PUMP et IGN . . . . . Vérifiés éteints
M Systèmes affectés . . . . . Rétablis

Note : *le système de rallumage automatique sur OFF arrête la pompe de démarrage et l'allumage.*



Note : *le rallumage peut être tenté en dehors du domaine, mais il n'est pas assuré. En dehors de l'enveloppe, une vitesse de 375-400 kt pour des altitudes inférieures à 45 000 ft favorise les tentatives de rallumage.*

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

POMPAGE REACTEUR à MACH SUPERIEUR à 1,3

C Manettes de poussée .... Les 4 rapidement sur ralenti
C PA .... PITCH HOLD
P Inter. FUEL FWD TRANS .... O/RIDE si nécessaire
M Sél. rot. AIR INTAKES LANE .... Les 4 sur autre chaîne
M Sél. AIR INTAKES HYD .... Les 4 sur YELLOW
M Sél. THROTTLE MASTER .... Les 4 sur autre chaîne
M Sél. REHEAT... Les 4 sur OFF

Précaution -
Si la température EGT augmente anormalement vite, arrêter immédiatement le réacteur. S'il y a des alarmes ou des indications de panne réacteur, appliquer la procédure appropriée.
- -

➤ **Le pompage cesse**

C Manettes de poussée (l'une après l'autre) .... Avancées lentement
Reprendre la croisière supersonique si possible.

si un réacteur pompe pendant l'avance des manettes :

C Manette de poussée................................. Ralenti
C Vitesse avion .... Subsonique

<u>A Mach < 1.3 :</u>

Pour le(s) réacteur(s) affecté(s) :
C Manette de poussée (l'une après l'autre)....... Avancée lentement

si le pompage réapparaît :

M Inter. RAMP/SPILL MASTER du réacteur affecté....... MAN
M RAMP .... Positionné 0 %
M SPILL DOOR.......................... Positionné 0 %

Adopter la puissance maximale disponible sans atteindre le pompage
P Inter. FUEL FWD TRANS (si utilisé) .... OFF / cache rabattu

[FIN]

➤ **Le pompage persiste**

M Sél. ENGINE CONTROL SCHEDULE .... LO
C/M Réacteur(s) affecté(s) .... Identifié(s)
En cas de doute, traiter les deux réacteurs du même côté.
Pour le(s) réacteur(s) affecté(s) :
M Inter. RAMP/SPILL MASTER .... MAN
M RAMP .... Positionné à 70 %
M SPILL DOOR.................................. Positionné à 50 %

SUITE - - - - - - - - - - - - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

Le pompage cesse

C Vitesse avion . . . . . Subsonique

A Mach < 1.3 :

Pour le(s) réacteur(s) affecté(s) :

M RAMP . . . . . Positionné 0 %
M SPILL DOOR . . . . . Positionné 0 %
M Sél. ENGINE CONTROL SCHEDULE. . . . . AUTO
C Manettes de poussée . . . . . Comme nécessaire
M Inter. RAMP/SPILL MASTER . . . . . AUTO

[FIN]

Le pompage persiste

M Pour le réacteur affecté :
CPM Inter.HP VALVE. . . . . SHUT
M Inter. AUTO THROTTLE . . . . . OFF
M Sél. THROTTLE MASTER réacteur adjacent . . . . . MAIN
M RAMP . . . . . Positionnée à 100 %
M SPILL DOOR . . . . . Positionnée à 100 %
C Vitesse . . . . . Subsonique

A Mach < 1,3 :

Pour le réacteur arrêté :

M RAMP . . . . . Positionnée à 0 %
M SPILL DOOR . . . . . Positionnée à 0 %
M Sél. ENGINE CONTROL SCHEDULE. . . . . AUTO
CPM Check-list RALLUMAGE MANUEL . . . . . Appliquée → **01.13**
C Manette de poussée . . . . . Avancée

si le pompage réapparaît :

C/M Réduire à un régime ne provoquant pas le pompage
M Inter. RAMP/SPILL MASTER du réacteur affecté . . . . . AUTO

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

POMPAGE REACTEUR à MACH INFERIEUR à 1,3

Précaution -

Si la température EGT augmente anormalement vite, arrêter immédiatement le réacteur. S'il y a des alarmes ou des indications de panne réacteur, appliquer la procédure appropriée.

- -

C PA .... PITCH HOLD
M Réacteur affecté.................................... Identifié

Pour le réacteur affecté :

C Manette de poussée .... Ralenti
M Sél. rot. AIR INTAKES LANE .... Autre chaîne
M Sél. AIR INTAKES HYD .... YELLOW
M Sél. THROTTLE MASTER .... Autre chaîne

M Sél. REHEAT .... Les 4 sur OFF

➤ **Le pompage cesse**

C Manette de poussée du réacteur affecté............ Avancée lentement

si le réacteur pompe pendant l'avance des manettes :

C Manette de poussée du réacteur affecté .... Ralenti
M Inter. RAMP/SPILL MASTER du réacteur affecté .... MAN
M RAMP.................................... Positionné 0 %
M SPILL DOOR .... Positionné 0 %
C Manette de poussée........................ Avancée lentement
Adopter le régime réacteur maximum exempt de pompage.

[FIN]

➤ **Le pompage persiste**

M Inter. RAMP/SPILL MASTER du réacteur affecté................ MAN
M RAMP .... Positionnée à 0%
M SPILL DOORS .... Positionnée à 0%

⭘ **Le pompage cesse**

C Manette de poussée du réacteur affecté ....
.... Avancée comme nécessaire
Adopter le régime réacteur maximum exempt de pompage.

[FIN]

⭘ **Le pompage persiste**

M Inter. RAMP/SPILL MASTER du réacteur affecté .... AUTO
CPM Check list ARRET DE PRECAUTION D'UN REACTEUR..........
.... Appliquée ➔ **01.11**

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PANNE TCU

THROT rouge   **THROT** rouge

Cette procédure est également valable en inversion de poussée.

Précaution *- -*

AU DECOLLAGE : la panne des deux amplis peut entraîner une légère baisse de poussée sur le réacteur associé.

En cas d'interruption du décollage pour une autre raison que cette panne, si le réacteur ne suit pas au ralenti manette, couper immédiatement le réacteur incriminé.

EN INVERSION DE POUSSEE : si l'alarme survient quand l'inversion de poussée est sélectée, ne pas tenter de passer en poussée directe avant l'extinction de l'alarme ou l'arrêt du réacteur.

- -

M   Sél. THROTTLE MASTER allumé . . . . OFF / Autre position

si le voyant THROTTLE reste allumé :

CPM   Check-list ARRET DE PRECAUTION REACTEUR . . . .
. . . . Appliquée ➔ **01.11**

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

DEFAUT REACTEUR SANS ALARME TCU

M Sél. THROTTLE MASTER . . . . .Autre chaîne
M Fonctionnement réacteur . . . . Observé

si le mauvais fonctionnement persiste :

➤ **Variations intempestives de poussée ou régime instable**

C Manette de poussée. . . . . Ralenti
M Fonctionnement réacteur . . . . Observé

- **Stabilisé sur ralenti**

M Poursuivre l’utilisation sur ralenti à condition que toutes les indications soient normales.

[FIN]

- **L’anomalie persiste**

CPM Check-list ARRET DE PRECAUTION D’UN REACTEUR. . . . . .Appliquée ➔ **01.11**

Précaution -
En cas d’augmentation intempestive du régime réacteur lors de l’utilisation de l’inversion de poussée, ne pas annuler la sélection inversion de poussée tant que le régime n’est pas revenu au ralenti ou que le réacteur n’est pas arrêté.
- -

[FIN]

➤ **Panne tuyère primaire**

M Position de la tuyère. . . . . .Vérifiée

Si nécessaire, faire varier le régime du réacteur symétrique pour confirmer le blocage de la tuyère.

- **Bloquée à plus de 15 %**

CPM Check-list ARRET DE PRECAUTION D’UN REACTEUR. . . . . .Appliquée ➔ **01.11**

[FIN]

- **Bloquée à 15 % ou moins**

C Vitesse avion . . . . Subsonique

Ne pas utiliser la réchauffe et l’inversion de poussée sur le réacteur affecté.

Note : *à la puissance maximale, le N2 peut se trouver réduit de 5%*

[FIN]

➤ **Voyants IGN et START PUMP allumés**

M Inter. AUTO IGNITION . . . . OFF

[FIN]

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

➤ **Voyant WIND DOWN allumé sans mouvement de coquilles**

C Manette de poussée . . . . . Ralenti

Note : *Le système WIND DOWN ne fonctionne pas lorsque la manette est sur réduit.*

M Disjoncteurs WIND DOWN . . . . . Tirés

Disjoncteur	Panneau	Position
ENG.1 WIND DOWN CONT SUP. 1 ENG.1 WIND DOWN CONT SUP. 2	5.213 1.213	B 1 C 7
ENG.2 WIND DOWN CONT SUP. 1 ENG.2 WIND DOWN CONT SUP. 2	1.213 5.213	F 4 C 1
ENG.3 WIND DOWN CONT SUP. 1 ENG.3 WIND DOWN CONT SUP. 2	1.213 5.213	F 5 C 2
ENG.4 WIND DOWN CONT SUP. 1 ENG.4 WIND DOWN CONT SUP. 2	5.213 1.213	B 2 C 8

C Manette de poussée . . . . . Comme nécessaire

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

INVERSION INTEMPESTIVE DE POUSSEE EN VOL

REV
bleu

CPM Check-list ARRET DE PRECAUTION D'UN REACTEUR . . . . . .
. . . . . .Appliquée ➔ **01.11**
[FIN]

PANNE INVERSION DE POUSSEE EN VOL

si voyant bleu REV éteint ou clignotant lorsque la reverse est sélectée :

C Passage en inversion de poussée . . . . . Annulé
C Voyant bleu REV. . . . . Observé

➤ **Voyant bleu REV allumé fixe ou clignotant**

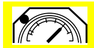
CPM Check-list ARRET DE PRECAUTION D'UN REACTEUR . . . . . .
. . . . . .Appliquée ➔ **01.11**
[FIN]

➤ **Voyant bleu REV éteint et position SECONDARY NOZZLE < 27°**

CPM Poursuivre normalement le vol
CPM Ne pas réutiliser l'inversion de poussée sur le réacteur affecté.
[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALARME INDICATEUR EGT



jaune

M Sél. THROTTLE MASTER . . . . Autre chaîne

si le témoin reste allumé :

M N2 et EGT . . . . .Surveillés en permanence

C Manette de poussée. . . . . Comme nécessaire pour respecter limitations

Précaution -

Si l'indicateur EGT associé devient inopérant et que le N2 chute en-dessous de 70 %, réduire le réacteur au ralenti.
Ne plus remettre en poussée ni sélecter l'inversion de poussée.
Le rallumage en vol n'est autorisé avec le voyant allumé que si l'indicateur EGT fonctionne correctement.

- -

Note : *le moteur peut être maintenu en fonctionnement mais N2 et EGT doivent être surveillés en permanence.*
La perte d'information EGT réduira le N2 nominal de 0,5 %.

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALLUMAGE VOYANT CON

CON
ambre

➤ **Réchauffe sélectée**

M Indications F/F et AJ . . . . . Comparées

si anomalie réchauffe constatée :

O Au décollage

si vitesse inférieure à 60 kt :

M Sél. REHEAT . . . . . OFF puis RHT

si anomalie réchauffe persiste à vitesse supérieure à 60 kt et 4 RHT nécessaires au décollage :

M Annonce . . . . . "PANNE"

si vitesse entre 60 kt et 100 kt et 4 RHT nécessaires au décollage :

M Annonce. . . . . "PANNE"

si vitesse entre 100 kt et V1 et N2 ≤ N2 de panne :

M Annonce. . . . . "PANNE"

[FIN]

O En accélération transsonique

M Sél. REHEAT . . . . . OFF puis RHT

si les tentatives de rallumage échouent :

M Sél. REHEAT . . . . . OFF

Note : *Deux réchauffes au moins sont nécessaires pour l'accélération transsonique. Avec une réchauffe en panne, les conséquences sur la consommation en route sont à considérer.*

[FIN]

➤ **Poussée inverse sélectée**

M Indic. AJ. . . . . Confirmé > 15 %

Note : *Avec une surface de tuyère supérieure à 15%, une surchauffe de l'ensemble tuyère secondaire peut se produire en inversion de poussée supérieure au ralenti.*

O Au sol

C Manette inversion de poussée correspondante . . . . . Ralenti

[FIN]

O En vol

C Inversion de poussée . . . . . Annulée

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

VOYANT REHEAT ALLUME

REHEAT
jaune

➤ **Réchauffe sélectée**

M Indications F/F et AJ. . . . . Comparées

si anomalie réchauffe constatée :

M Sél. REHEAT. . . . . OFF puis RHT

Note : *si une panne réchauffe apparaît simultanément, les tentatives de rallumage de la réchauffe seront probablement insatisfaisantes.*

si tentatives rallumage échouent :

M Sél. REHEAT . . . . . OFF

Note : *Deux réchauffes au moins sont nécessaires pour l'accélération transsonique. Avec une réchauffe en panne, les conséquences sur la consommation en route sont à considérer.*

[FIN]

➤ **Réchauffe NON sélectée**

M Indic. FUEL FLOW . . . . . .Observé

si débit carburant anormal (drapeau FT apparent) :

CPM Check-list ARRET DE PRECAUTION D'UN REACTEUR . . . . . Appliquée ➔ **01.11**

M Sél. LP VALVE correspondant . . . . . SHUT

M Inter. CSD correspondant . . . . . DISC

[FIN]

NON EXTINCTION RECHAUFFE

si débit de carburant réacteur et AJ ne décroissent pas (drapeau FT apparent) :

M Disjoncteurs réchauffe réacteur correspondant . . . . . Tirés

Le voyant CON s'allumera probablement pendant 15 secondes à la coupure des disjoncteurs.

Disjoncteur	Panneau	Position
ENG 1 REHEAT AMP SUP	14.215	C 12
ENG 1 REHEAT CONT	15.216	E 9
ENG 2 REHEAT AMP SUP	13.215	B 14
ENG 2 REHEAT CONT	15.215	D 15
ENG 3 REHEAT AMP SUP	13.216	B 7
ENG 3 REHEAT CONT	15.215	D 16
ENG 4 REHEAT AMP SUP	14.216	D 7
ENG 4 REHEAT CONT	15.216	E 10

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PANNE RECHAUFFAGE SONDE T1



jaune

M Sél. THROTTLE MASTER réacteur affecté . . . . . ALTERN
M Sél. THROTTLE MASTER réacteur adjacent . . . . . MAIN

[FIN]

ALARME NAC/WING O/HEAT



ambre



ambre

M Inter. BLEED VALVE . . . . . SHUT
M Inter. CROSS BLEED . . . . . Les 2 sur SHUT
CPM P.A.C. COUPURE GROUPE COND. D'AIR . . . . . Appliquée TU 03.03.21.01

Note : *si le voyant NAC / WING O/HEAT reste allumé plus de 2 minutes après la fermeture de la vanne de prélèvement d'air, il y a probablement une fuite d'air chaud sans gravité dans la nacelle.*
La poussée du réacteur correspondant peut continuer à être utilisée normalement.

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

COLMATAGE FILTRE CARBURANT

ENG x
ambre

FUEL FILTER
ambre

Précaution -
Avec un filtre carburant colmaté, une perte de poussée peut survenir.
- -

M Inver. ENGINE RECIRCULATION VALVE . . . . SHUT
M Indic. température carburant. . . . . .Observé

si température carburant < 70°C :
M Sél. FUEL HEATER . . . . .ON

<u>Quand la température devient supérieure à 70°C :</u>

M Sél. FUEL HEATER . . . . .OFF
M Température carburant . . . . Surveillée

[FIN]

SURCHAUFFE CARBURANT

ENG x
ambre


ambre

M Sél. FUEL HEATERS correspondant . . . . .OFF
M Indic. température carburant. . . . . .Observé

si la température carburant augmente :
M Inver. ENGINE RECIRCULATING VALVE . . . . OPEN

Note : *Pendant la décélération et la descente, les robinets de recirculation doivent normalement être ouverts, sauf procédure particulière exigeant leur fermeture.*

C Vitesse avion . . . . .Subsonique

si la température carburant reste supérieure à 150° pendant plus de 2 minutes ou atteint 170°C. :
CPM Check-list ARRET DE PRECAUTION REACTEUR . . . .
. . . . Appliquée ➔ **01.11**

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

POSITION ANORMALE TUYERE SECONDAIRE

➤ **Position anormale au roulage**

Le décollage est autorisé avec une tuyère secondaire hors de la plage 18-24° à condition que cette position soit située entre 10 et 27°, sous réserve que les restrictions de performances prévues soient appliquées (TU 04.02.36.xx).

Position tuyère. . . . . Vérifiée

Disjoncteur tuyère secondaire en panne. . . . . Tiré

Disjoncteur	Panneau	Position
ENG. 1 BUCKET CONT UNIT SUP	14.215	E 12
ENG. 2 BUCKET CONT UNIT SUP	13.215	G 14
ENG. 3 BUCKET CONT UNIT SUP	13.216	C 6
ENG. 4 BUCKET CONT UNIT SUP	14.216	C 6

Note : *avec le disjoncteur déclenché, l'aiguille de l'indicateur de position tuyère se positionnera en dessous de 0°.*

[FIN]

➤ **Deux tuyères symétriques positionnées à 21°**

Check-list POSITIONNEMENT ANORMAL D'UNE PAIRE SYMETRIQUE DE TUYERES SECONDAIRES A 21° . . . . . .Appliquée ➔ **01.28**

[FIN]

➤ **Une ou plusieurs tuyères n'ont pas quitté la position décollage à M.0.7 et l'avion est dans le domaine d'utilisation des réverses en vol** (370 kt max et Z < 30000 ft).

Cette procédure est également utilisable sur les réacteurs 1 ou 4.

ATTENTION ———————————————————

Si plusieurs réacteurs sont affectés, appliquer cette procédure réacteur par réacteur.

———————————————————

Sur le réacteur affecté :

M Inter. AUTO THROTTLE. . . . . OFF

C Manette de poussée . . . . . Ralenti

C Manette inversion de poussée . . . . . .Butée reverse . . . . . puis ralenti normal

M Position tuyère. . . . . Vérifiée

C Manette de poussée . . . . . Comme nécessaire

M Inter. AUTO THROTTLE. . . . . ON

[FIN]

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

➤ **Supérieure à 15° avant accélération transsonique**

. Vol subsonique autorisé sans restriction avec tuyères secondaires positionnées entre 16 et 27°,

. Vol supersonique autorisé mais la réchauffe du réacteur affecté ne doit pas être utilisée.

CPM Performances Tuyère secondaire en position anormale TU 04.02.36 xx et Réchauffes inopérantes en accélération transsonique TU 04.02.43.xx . . . . . Revues

[FIN]

➤ **Supérieure à 5° à M = 1,1**

Pas de restriction d'utilisation.

CPM Performances Tuyère secondaire en position anormale TU 04.02.36 xx . . . . . Revues

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

POSITIONNEMENT ANORMAL D'UNE PAIRE SYMETRIQUE DE TUYERES SECONDAIRES A 21°

Note : *Une cause probable de cette panne est la perte par le NASU du signal de Mach sans panne de l'ADC correspondante. Cette panne particulière n'est pas signalée par l'allumage du voyant NOZZLE.*
Le contrôle de la tuyère ainsi que l'ensemble des fonctions peuvent être transférés du NASU affecté à l'autre NASU par l'intermédiaire du sélecteur NASU TEST.

si tuyères secondaires 1 et 4 sont à 21° :

M Sél. NASU TEST. . . . . Sur position 1

si tuyères secondaires 2 et 3 sont à 21° :

M Sél. NASU TEST. . . . . Sur position 2

Note : *Cette manoeuvre aura pour effet d'allumer le voyant NOZZLE et de confier à un seul NASU le contrôle des 4 tuyères secondaires.*
En conséquence, toute panne éventuelle de ce NASU ne sera pas indiquée par le voyant NOZZLE déjà allumé.

M Voyant NOZZLE. . . . . Allumé
M Voyants ENGINE CONTROL SCHEDULE . . . . . Surveillés
M Paramètres réacteurs. . . . . Surveillés

si indications anormales :

CPM Check-list ALARME NOZZLE SANS PANNE ADC. . . . . .
. . . . . .Appliquée ➔ **01.29**

[FIN]

M Fonctionnement tuyères secondaires . . . . . Observé

➤ **Fonctionnement correct des tuyères**

M Sél. NASU TEST. . . . . Le laisser sur position sélectionnée

[FIN]

➤ **Fonctionnement anormal des tuyères secondaires**

M Sél. NASU TEST. . . . . NORMAL
CPM Pas de restriction d'utilisation dans le domaine de vol subsonique
Ne pas utiliser les réchauffes sur les réacteurs affectés.
Tenir compte de l'augmentation de la consommation carburant due à la position non optimale des tuyères secondaires.
TU 04.0218.xx et 04.02.19.xx

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALARME NOZZLE SANS PANNE ADC

NOZZLE
jaune

M Sél. ENGINE CONTROL SCHEDULE . . . . . Vérifié NORMAL

M Voyants ENGINE CONTROL SCHEDULE . . . . . .Observés

➤ **Tous les voyants indiquent un fonctionnement CORRECT de l'ensemble**

M Paramètres N2, N1 et EGT . . . Surveillés pendant croisière supersonique

si les valeurs normales de croisière sont dépassées sur deux réacteurs symétriques à température statique inférieure à -51°C:

M Sél. THROTTLE MASTER réacteurs affectés. . . . . Autre position

[FIN]

➤ **Fonctionnement INCORRECT sur une paire symétrique de réacteurs**

M Sél. THROTTLE MASTER réacteurs affectés . . . . . Autre position

[FIN]

➤ **Tous les voyants indiquent un fonctionnement INCORRECT**

M Sél. ENGINE CONTROL SCHEDULE . . . . . .à IAS > 220 kt . . . . . HI
. . . . . .à IAS < 220 kt . . . . .LO

M Paramètres N2, N1 et EGT . . . Surveillés pendant croisière supersonique

si les valeurs normales de croisière sont dépassées à température statique inférieure à - 51°C :

M Manettes de poussée . . . . . .
. . . . . .Ajustées pour respecter les limitations croisière

[FIN]

Note : *en fonction de la nature du défaut, toutes les tuyères secondaires peuvent se placer à 0°. Aucune action n'est demandée dans ce cas, mais il est probable que la protection contre une sélection involontaire de FLYOVER au dessus de Mach 1 sera perdue.*

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

SECONDARY AIR DOORS NON "OPEN" APRES DECOLLAGE

C/P Vitesse minimale possible . . . . . Mini 250 kt / maxi 300 kt M 0.93

C Poussée réacteur affecté . . . . . Réduite

➤ **I.m. est RAYÉ**

M Sél. SECONDARY AIR DOORS correspondant . . . . . OPEN

si l'i.m. reste rayé :

M Sél. SECONDARY AIR DOORS correspondant . . . . . SHUT

M I.m. SECONDARY AIR DOORS affecté . . . . . Observé

- **L'i.m. indique SHUT au bout de 5 à 7 s**

Note : *le passage de rayé à SHUT indique que le moteur répond aux sélections.*

M Sél. SECONDARY AIR DOORS correspondant . . . . . OPEN

si l'i.m est rayé et les disjoncteurs enclenchés :

Poursuivre le vol normal.

[FIN]

- **L'i.m. reste rayé**

M Disjoncteurs . . . . . Vérifiés et renclenchés si nécessaire

M Sél. SECONDARY AIR DOORS correspondant . . . . . OPEN

si l'i.m. n'indique toujours pas OPEN :

CPM Vol subsonique M. 0.95 . . . . . Planifié

[FIN]

[FIN]

➤ **I.m. indique SHUT**

M Sél. SECONDARY AIR DOORS . . . . . OPEN

si l'i.m. n'indique toujours pas OPEN :

M Sél. SECONDARY AIR DOORS . . . . . SHUT

M Disjoncteurs . . . . . Vérifiés et renclenchés si nécessaire

M Sél. SECONDARY AIR DOORS correspondant . . . . . OPEN

si l'i.m. n'indique toujours pas OPEN :

CPM Vol subsonique M. 0.95. . . . . Planifié

[FIN]

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

Disjoncteur SIGNALISATION	Panneau	Position
ENG. 1 SEC AIR DOOR POSN IND	1.213	F 2
ENG. 2 SEC AIR DOOR POSN IND	5.213	C 3
ENG. 3 SEC AIR DOOR POSN IND	5.213	C 4
ENG. 4 SEC AIR DOOR POSN IND	1.213	F 3

Disjoncteur PUISSANCE	Panneau	Position
ENG. 1 SEC AIR DOOR MTR SUP	2.213	C 10
ENG. 2 SEC AIR DOOR MTR SUP	2.213	F 10
ENG. 3 SEC AIR DOOR MTR SUP	4.213	A 19
ENG. 4 SEC AIR DOOR MTR SUP	4.213	F 19

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

SURCHAUFFE HUILE REACTEUR

ENG x
ambre


ambre

M Température carburant . . . . . Observée

➤ **Température carburant inférieure à 70°C**

M Inter. ENG RECIRC VALVE correspondant . . . . . OPEN

Note : *Pendant la décélération et la descente, les robinets de recirculation doivent normalement être ouverts, sauf procédure particulière exigeant leur fermeture.*

C Vitesse avion . . . . . Subsonique

CPM Procédures Normales “Décélération” et “Descente” . . . . . Appliquées

M Température d’huile . . . . . Surveillée

- **Stabilisée inférieure à 190°C**

C Vitesse avion . . . . . Subsonique

[FIN]

- **Dépasse 195°C ou reste sup. à 190°C plus de 5 mn**

CPM Check-list ARRET DE PRECAUTION D’UN REACTEUR. . . . . .Appliquée ➔ **01.11**

[FIN]

➤ **Température carburant supérieure à 70°C**

M Sél. FUEL HEATERS correspondant . . . . . OFF

M Température d’huile . . . . . Surveillée

- **Stabilisée inférieure à 190°C**

CPM Vol normal . . . . . .Poursuivi

[FIN]

- **Augmente vers la valeur limite**

M Inter. ENG. RECIR. VALVE correspondant . . . . . OPEN

Note : *Pendant la décélération et la descente, les robinets de recirculation doivent normalement être ouverts, sauf procédure particulière exigeant leur fermeture.*

C Vitesse avion . . . . . Subsonique

CPM Procédures Normales “Décélération” et “Descente”. . . . . Appliquées

M Température d’huile . . . . . Surveillée

- **Stabilisée inférieure à 190°C**

C Vitesse avion . . . . . Subsonique

[FIN]

- **Dépasse 195°C ou reste sup. à 190°C plus de 5 mn**

CPM Check-list ARRET DE PRECAUTION D’UN REACTEUR . . . . . .Appliquée ➔ **01.11**

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PANNE HYDRAULIQUE ENTREE(S) D'AIR 02.03

PANNE CHAINE ENTREE AIR 02.03

VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME A MACH SUPERIEUR A 1.7 . . . . . 02.04

VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME A MACH INFERIEUR A 1.7 . . . . . 02.07

DECEL/DESCENTE avec VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME 02.08

ALARME REDUCTION AUTOMATIQUE DE N1 . . . . . 02.10

VOYANT N1 SIG ALLUME 02.11

VOYANT α ALLUME 02.11

PANNE AUXILIARY INLET 02.12

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PANNE HYDRAULIQUE ENTREE(S) D'AIR

INT X
ambre

HYD
ambre

M Sél. AIR INTAKES HYD entrée(s) d'air affectée(s) . . . . . YELLOW
M Sél. YELLOW PUMPS . . . . . Les 2 sur ON

si voyant(s) HYD reste(nt) allumé(s) :

M Inter. RAMP/SPILL MASTER entrée(s) d'air affectée(s). . . . . MAN
M Sél. REHEAT . . . . . Les 4 sur OFF
M Inter. AUTO THROTTLE entrée(s) d'air affectée(s) . . . . . OFF
C/P Mach Hold du PA . . . . . .Engagé
CPM Vol. . . . . Subsonique
CPM Check-list DECEL/DESC AVEC VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME . .
. . . . . .Appliquée ➔ **02.08**

[FIN]

Note : *si le voyant HYD reste allumé après sélection du circuit jaune, le vérin de porte est automatiquement isolé lorsque le sélecteur RAMP/SPILL MASTER est sur AUTO; avant la sélection sur MAN du sélecteur RAMP/SPILL MASTER, les rampes restent actives dans une plage restreinte permettant des mouvements lents et limités des manettes des gaz.*

PANNE CHAINE ENTREE AIR

INT x
ambre

L
A
N
E
ambre

M Sél. rot. AIR INTAKES LANE . . . . . A fixe ou B fixe de la chaine en état

si le voyant LANE s'éteint :

M Sél. rot. AIR INTAKES LANE. . . . . .
. . . . . .AUTO A ou AUTO B de la chaine en état

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME A MACH SUPERIEUR A 1.7



rouge



rouge

ATTENTION

Cette check-list ne couvre pas la poursuite de la croisière supersonique avec deux INTAKES ROUGES.

POUR L'ENTREE D'AIR AFFECTEE

M Sél. rotatif AIR INTAKE LANE . . . . . A fixe ou B fixe

➤ **Voyant INTAKE s'éteint**
[FIN]

➤ **Voyant INTAKE reste allumé**

M Sél. rotatif AIR INTAKE LANE . . . . . B fixe ou A fixe

Précaution

Afin d'éviter tout risque de pompage réacteur, ne pas effectuer d'autre sélection de chaîne.

- **Voyant INTAKE s'éteint**
  [FIN]
- **Voyant INTAKE reste allumé**

M Inter. RAMP SPILL MASTER. . . . . MAN

M Sél. REHEAT . . . . . .Les 4 sur OFF

M Inter. AUTO THROTTLE entrée air affectée . . . . . .OFF

si accélération en cours :

C Mach Hold du PA . . . . . Engagé

M Indic. IPRE entrée air affectée . . . . . Observée

si indication IPRE suspecte :

C Vitesse. . . . . Retour subsonique

CPM Check-list DECEL/DESC. AVEC VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME . . . . . .Appliquée ➔ **02.08**
[FIN]

M Entrée air /réacteur affectés . . . . . Adaptés

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

M Systèmes hydrauliques . . . . . Vérifiés

◆ **Circuits principal associé et jaune en état**

Pour tenter de récupérer le contrôle automatique, un reset de l'entrée d'air peut être appliquée en vol stabilisé à altitude suffisante et à condition que :

1- l'aiguille de l'IPRE soit centrée,

2- la SPILL soit à zéro,

3- les rampes soient dans une position identique à celle d'un moteur au même régime de poussée (à 10 % près).

Pour l'entrée d'air affectée :

M Sélecteur HYD . . . . . YELLOW

M Sél. rotatif AIR INTAKE LANE . . . . . A fixe ou B fixe

M Inter RAMP/SPILL MASTER. . . . . AUTO

si voyant INTAKE s'éteint :

CPM Reprendre le vol normal avec ces sélections

[FIN]

M Sél. rotatif AIR INTAKE LANE . . . . . B fixe ou A fixe

si voyant INTAKE s'éteint :

CPM Reprendre le vol normal avec ces sélections

[FIN]

M Inter RAMP / SPILL MASTER. . . . . MAN

si circuit hydraulique principal associé en état :

M Sélecteur HYD entrée d'air affectée . . . . . BLUE / GREEN

C Phase de vol . . . . . .Observée

si descente en cours :

CPM Check-list DECEL./DESC. AVEC VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME . . . . . Appliquée ➔ **02.08**

[FIN]

C Vitesse MAXI . . . . MACH DE PANNE ou si M ≥ 1,98, MMO/TMO

M Entrée d'air affectée . . . . . Surveillée

Note : *avec une seule entrée d'air en panne et à Mach* ≥ 1,98*, il est recommandé d'effectuer la croisière au PA en mode MAX CRUISE avec les automanettes des réacteurs non affectés engagées.*

M SPILL DOOR (entrée d'air affectée). . . . . Maintenue fermée

si la spill door ne peut être maintenue fermée ou si les manoeuvres occasionnent une perte significative de liquide hydraulique :

CPM Check-list DECEL./DESC. AVEC VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME . . . . . Appliquée ➔ **02.08**

[FIN]

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

Pour la décélération :

CPM Check-list DECEL./DESC. AVEC VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME . . . . . .Appliquée ➔ **02.08**
[FIN]

◆ **Circuit principal associé perdu et circuit jaune en état**

M Sélecteur HYD entrée d'air affectée . . . . . YELLOW

C Phase de vol . . . . . Observée

si descente en cours :

CPM Check-list DECEL./DESC. AVEC VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME . . . . . .Appliquée ➔ **02.08**
[FIN]

C Vitesse MAXI . . . . MACH DE PANNE ou si M ≥ 1,98, MMO/TMO

M Entrée d'air affectée. . . . . Surveillée

Note : *avec une seule entrée d'air en panne et à Mach* ≥ 1,98*, il est recommandé d'effectuer la croisière au PA en mode MAX CRUISE avec les automanettes des réacteurs non affectés engagées.*

M SPILL DOOR (entrée d'air affectée) . . . . . Maintenue fermée

si la spill door ne peut être maintenue fermée ou si les manoeuvres occasionnent une perte significative de liquide hydraulique :

CPM Check-list DECEL./DESC. AVEC VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME . . . . . .Appliquée ➔ **02.08**
[FIN]

Pour la décélération :

CPM Check-list DECEL./DESC. AVEC VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME . . . . . .Appliquée ➔ **02.08**
[FIN]

◆ **Circuits principal associé et jaune perdus**

M Sélecteur HYD. . . . . YELLOW

C Vitesse. . . . . Retour subsonique

CPM Check-list DECEL/DESC. AVEC VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME . . . . . .Appliquée ➔ **02.08**
[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME A MACH INFERIEUR A 1.7

INT x rouge — INTAKE rouge

POUR L'ENTREE D'AIR AFFECTEE

M Sél. rotatif INTAKE LANE . . . . .A fixe ou B fixe

➤ **Voyant INTAKE s'éteint**
[FIN]

➤ **Voyant INTAKE reste allumé**

M Sél. rotatif AIR INTAKE LANE . . . . .B fixe ou A fixe

Précaution -
Afin d'éviter tout risque de pompage réacteur,
ne pas effectuer d'autre sélection de chaîne.
- -

● **Voyant INTAKE s'éteint**
[FIN]

● **Voyant INTAKE reste allumé**

M Inter. RAMP SPILL MASTER . . . . .MAN
M Sél. REHEAT . . . . Les 4 sur OFF
M Inter. AUTO THROTTLE entrée air affectée . . . . OFF

si accélération en cours :

C Mach Hold du PA . . . . Engagé

M Alimentation hydraulique entrée air affectée . . . . .Observée

si circuit hydraulique principal en état :

M Sélecteur HYD entrée air affectée . . . . .BLUE / GREEN

C Vitesse . . . . Subsonique.
CPM Check-list DECEL./DESC. AVEC VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME . . . . Appliquée ➔ **02.08**
[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

DECEL/DESCENTE avec VOYANT ROUGE INTAKE ALLUME

INT x
rouge

INTAKE
rouge

M IPRE (entrée d'air affectée) . . . . . Observée

si indication suspecte et Mach supérieur à 1.8 :

CPM Position manette réacteur affecté . . . . . Maintenue jusqu'à M. 1.8

CPM Réacteurs non affectés . . . . . Procédures normales

A Mach 1.8 :

M N1 du réacteur affecté . . . . . Réduit de 3%

CPM Position manette réacteur affecté . . . . . Maintenue jusqu'à M. 1.4

si indication suspecte et Mach inférieur à 1.8 :

CPM Position manette réacteur affecté . . . . . Maintenue jusqu'à M. 1.4

Réacteurs non affectés . . . . . Procédures normales

si indication non suspecte :

M IPRE (entrée d'air affectée) . . . . . Maintenue centrée

M Entrée air /réacteur affectés . . . . . Adaptés

CPM Réacteurs non affectés . . . . . Procédures normales

A Mach 1.4 :

M Position manette réacteur affecté . . . . . Ralenti

A Mach 1.3 :

M RAMP entrée(s) d'air affectée(s) 0%

Précaution

Ajuster les rampes à 0% avant les spill doors car du liquide hydraulique peut être perdu pendant le réglage des spill doors.

M SPILL DOOR entrée(s) d'air affectée(s) . . . . . Ajustée et maintenue à 0%

➤ **RAMP et SPILL DOOR à 0%**

M Procédures normales . . . . . .Poursuivies

[FIN]

➤ **RAMP et SPILL DOOR non à 0%**

CPM Position manette réacteur affecté . . . . . Maintenue sur Ralenti

CPM Réacteurs non affectés . . . . . Procédures normales

Précaution

Ne pas utiliser la réverse en vol sur les réacteurs dont les rampes et les spill doors ne sont pas à 0%.

Limiter l'emploi de la réverse au ralenti à l'atterrissage lorsque la position des rampes est supérieure à 20%.

SUITE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

A Mach 0.6 :

M Position(s) RAMP entrée(s) d'air affectée(s) . . . . . Observée(s)

- **Position RAMP supérieure à 60%**

CPM Position manette réacteur affecté . . . . . Maintenue sur Ralenti

[FIN]

- **Position RAMP inférieure ou égale à 60%**

M Sél. THROTTLE MASTER réacteur affecté. . . . . ALTERN

M Sél. THROTTLE MASTER réacteur adjacent . . . . . MAIN

M Sél. ENGINE CONTROL SCHEDULE. . . . . LO

M Quatre voyants verts LO . . . . . Observés

- ◆ **Voyant LO réacteur affecté non allumé**

CPM Position manette réacteur affecté . . . . . Maintenue sur Ralenti

[FIN]

- ◆ **Voyant LO réacteur affecté allumé**

M Manette de poussée réacteur affecté . . . . . Avancée lentement

si RAMP et SPILL non à 0 % et Mach > 0.6 :

M Manette de poussée réacteur affecté . . . . . Ralenti

[FIN]

Note : *la spill door peut se déplacer sous l'effet des charges aérodynamiques. Si possible, maintenir la porte à 0% par la commande manuelle.*
Si cela ne peut être obtenu, la procédure tient compte d'une dérive possible de la position de la porte.

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALARME REDUCTION AUTOMATIQUE DE N1

INT X
ambre


ambre

M Sél. THROTTLE MASTER . . . . Autre chaîne

si le voyant N1 reste allumé :

M Sél. rot. INTAKES LANE . . . . Autre position AUTO

si le voyant N1 reste encore allumé :

➤ **Mach supérieur à 1,95**

M Manette de poussée correspondante réduite lentement . . . . . .
. . . . Jusqu'à extinction voyant

Précaution -

Ne plus avancer la manette de poussée au-delà de la position correspondant à l'extinction de la lampe.

Si la lampe s'allume à nouveau, réduire à nouveau la poussée et prendre la nouvelle position comme limite.

- -

[FIN]

➤ **Mach inférieur à 1,95**

Pas d'autre action

[FIN]

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

VOYANT N1 SIG ALLUME



M Sél. rot. AIR INTAKES LANE . . . . . A fixe ou B fixe de la chaîne en état

➤ **Voyant N1 SIG reste allumé**

Perte complète du signal N1 sur les deux chaînes A et B.
Eviter les changements de régime des réacteurs affectés si M ≥ 1,8.

[FIN]

➤ **Voyant N1 SIG s'éteint**

M Sél. rot. AIR INTAKES LANE . . . . . .AUTO A ou AUTO B de la chaîne en état

[FIN]

Note : *si les pannes d'incidence et de signal N1 apparaissent sur une même entrée d'air, la chaîne concernée par la panne du signal d'incidence devra être sélectée car étant la moins limitative.*

VOYANT α ALLUME



M Entrée d'air affectée . . . . . Identifiée

M Sél. rot. AIR INTAKES LANE correspondant . . . . . Autre position AUTO

si le voyant reste allumé :

C A Mach >1.8, maintenir autant que possible un facteur de charge de 1.

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PANNE AUXILIARY INLET

➤ **Ne s'ouvre pas**

C Vitesse avion . . . . . Observée

- **IAS < 200 kt**

C/M N2 du réacteur affecté . . . . . Réduit à moins de 85%

Note : *la consigne précédente ne s'applique qu'en configuration poussée positive.*

[FIN]

- **IAS > 200 kt**

Pas d'action

[FIN]

➤ **Ne se ferme pas**

si l'une des 3 conditions suivantes est observée pendant l'accélération transsonique :

- Pompage réacteur
- ou indicateur IPRE sensiblement décalé par rapport aux autres indicateurs à M > 1,30
- ou indication P7 sensiblement inférieure aux autres indications.

C Vitesse maxi. . . . . M. 0,95

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

VIDANGE CARBURANT EN VOL. 03.04

CONDUITE AVEC DES QUANTITES CARBURANT ANORMALEMENT FAIBLES 03.06

PRESSION ANORMALE DANS RESERVOIR CARBURANT 03.07

BAISSE PRESSION CARBURANT ALIMENTATION REACTEUR 03.08

BAISSE DE PRESSION ACCUMULATEUR NOURRICE. 03.08

DEPASSEMENT LIMITES DE CENTRAGE 03.09

PERTE TOTALE INFORMATION DE CENTRAGE 03.10

TRANSFERT CARBURANT EN SECOURS VERS L'AVANT 03.13

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

VIDANGE CARBURANT EN VOL

***Note :** le délestage carburant lors de la vidange est de l'ordre de 2000 kg/mn.*

CPM Vitesse MAXI .... M. 0.93
M Sél. REHEAT .... OFF

ATTENTION
Si l'emploi des réchauffes est indispensable, celles-ci peuvent être maintenues en fonctionnement sous réserve de NE PAS OUVRIR LE ROBINET DE VIDANGE DES NOURRICES ALIMENTANT LES REACTEURS EN FONCTIONNEMENT AVEC RECHAUFFE (risque d'extinction du réacteur par réduction du débit carburant).

Précaution
La seule indication utilisable pendant la vidange est celle de l'indicateur TOTAL CONTENTS.
Eviter les zones orageuses et les zones où du carburant a déjà été vidangé.

M Sél. TRIM TRANS AUTO MASTER .... OFF
M Inter. DE AIR PUMPS Rés 11 .... OFF
M Inter. AFT / TRIM .... NORM
CM Quantité carburant restant après vidange .... Déterminée
M Quantité carburant Rés. 9 et 10 pour atterrissage .... Déterminées

Précaution
Pour un atterrissage à masse supérieure à 111 t., les Rés. 9 et 11, 5A et 7A doivent être vides et la quantité Rés. 10 inférieure à 5 t.

M Transfert carburant Rés.9 ou Rés. 10 .... Comme nécessaire

***Note :** la vidange sera effectuée, en maintenant le centrage dans les limites, en commençant par les réservoirs d'équilibrage (Rés. 9, 10 et 11), puis les principaux.*

si vidange des réservoirs d'équilibrage :

M Panneau de vidange .... Ouvert
M Sél. JETTISON MASTER VALVES .... Les 2 sur OPEN
M Sél. PUMP Rés. 9, 10 et 11 .... Les 8 sur ON, à la demande

<u>Quand les quantités déterminées sont atteintes dans les réservoirs d'équilibrage :</u>

M Sél. PUMPS Rés. 9, 10 et 11 .... Les 8 sur AUTO

SUITE ------------------------ ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

si vidange des réservoirs principaux :

C Sél. REHEAT . . . . . Vérifiés / OFF

ATTENTION ———————————————————

La vidange des réservoirs principaux ne doit être effectuée qu'après coupure des réchauffes.

———————————————————————

M Inter. Pompes nourrices . . . . . Les 12 sur ON

M Inter et sél. PUMPS Rés. transfert principal (Rés. 5, 7, 6, 8 et 5A, 7A) . . . . . Les 12 sur ON

M Inter. TRANS VALVES 5A - 5 et 7A - 7 . . . . . Les 2 sur OPEN

M Inter. INTER CON VALVES 6 - 7 et 5 - 8 . . . . . Les 2 sur OPEN

M Sél. JETTISON MASTER VALVES . . . . . Les 2 sur OPEN

M Inter. JETTISON VALVES 1 - 2 - 3 - 4 . . . . . Les 4 sur OPEN

CM Indic. TOTAL CONTENTS . . . . . Les 2 surveillés

Lorsque la quantité restante après vidange est atteinte :

M Inter. JETTISON VALVES 1 - 2 - 3 - 4 . . . . . .Les 4 sur SHUT

M Sél. JETTISON MASTER VALVES. . . . . .Les 2 sur SHUT

M I.m. JETTISON MASTER VALVES. . . . . Les 2 en croix

M Sél. JETTISON MASTER VALVES. . . . . Les 2 sur OFF

M Panneau de vidange . . . . . Refermé

M Indic. double TOTAL FUEL REM et AC WEIGHT. . . . . Réactualisé

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

CONDUITE AVEC DES QUANTITES CARBURANT ANORMALEMENT FAIBLES

Note 1 : *cette procédure suppose que :*
- *pendant et après le transfert vers l'avant, les 4 nourrices sont équilibrées en utilisant les pompes principales de transfert,*
- *le carburant dans le réservoir 9 est réduit à la quantité nécessaire pour l'atterrissage.*

Note 2 : *commencer cette procédure le plus tôt possible en descente*

si un voyant ambre LOW LEVEL allumé :

M Sél. CROSS FEED . . . . Les 4 sur OPEN / i.m. en ligne

Note : *la restriction de fonctionnement en intercom pour l'atterrissage ne s'applique pas dans le cas de l'application de cette procédure.*

Utilisation totale du carburant des réservoirs principaux et auxiliaires (dans tous les cas) :

Note : *Si cette procédure n'est pas appliquée, il en résulte une diminution de 300 kg de la quantité de carburant consommable.*

M Commandes PUMPS carburant R5, R6, R7, R8, R5A, R7A . . . . ON

M Inver. TRANS VALVES 5A-5 et 7A-7. . . . . .OPEN

Quand voyants LOW PRESS allumés:

M Sél. gauche PUMP R5. . . . . OFF

M Inter. gauche PUMP R6. . . . . OFF

M Inter. droit PUMP R7 . . . . OFF

M Inter. droit PUMP R8 . . . . OFF

Toutes les autres pompes doivent rester en fonctionnement pour permettre le drainage des réservoirs.

si utilisation totale du carburant du rés. 9
(cas où du carburant lest n'est pas nécessaire) :

Note : *Si cette procédure n'est pas appliquée, il en résulte une perte supplémentaire de carburant consommable de 200 kg.*

M Sél. PUMPS carburant R9, R10, R11. . . . . ON

M Sél. INLET VALVES MAIN R5, R7 . . . . Les 2 sur OPEN

M Inver. STANDBY INLET VALVES R6, R8. . . . . Les 2 sur OPEN

Quand deux voyants LOW PRESS R9 allumés :

M Inver. TRIM PIPE DRAIN . . . . .OPEN

Quand deux voyants LOW PRESS R10 et quatre R11 allumés :

M Sél. INLET VALVES MAIN R9 et R11 . . . . .OPEN

Précaution -
si la quantité de carburant utilisable restant est anormalement faible (inférieure à 1360 kg), ne pas tenter de remise de gaz et éviter les régimes réacteurs élevés et les attitudes excédant celle nécessaire pour obtenir la pente minimale de montée.
- -

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PRESSION ANORMALE DANS RESERVOIR CARBURANT

FUEL
ambre

TANK PRESS
ambre

➤ **En montée**

M Indic. TANK PRESSURE . . . . . Vérifié
M Voyants O / FULL. . . . . Les 8 observés

● **Un ou plusieurs voyants O/FULL allumés**

CPM P.A.C. ALARME O / FULL . . . . . Appliquée TU 03.03.28.08
[FIN]

● **Voyants O/FULL éteints**

M Taux de montée. . . . . .
. . .Réduit pour maintenir la pression indiquée dans l'arc jaune ou vert
[FIN]

➤ **En croisière à Z > 45 000 ft**

M Indic. TANK. PRESSURE . . . . . Vérifié
M Inter. Pompes nourrices . . . . . Les 12 sur ON
M Voyants LOW PRESS Pompes nourrices . . . . . .Surveillés

si un voyant LOW PRESS allumé :

M Inv. RECIRCULATING VALVE associé . . . . . .
. . . . . SHUT jusqu'à la réduction

si deux voyants LOW PRESS d'une même nourrice allumés :

M Inv. RECIRCULATING VALVE associé . . . . . .
. . . . . .SHUT jusqu'à la fin du vol

M Voyants LOW PRESS alimentation réacteur . . . . . Les 4 surveillés

● **Deux voyants LOW PRESS ou plus allumés**

CPM Descendre à 45 000 ft ou au-dessous
[FIN]

● **Moins de deux voyants LOW PRESS allumés**

CPM Maintenir au moins :
1500 kg dans les nourrices 1 et 4 et,
2500 kg dans les nourrices 2 et 3

si ces quantités ne peuvent être maintenues :

CPM Descendre à 45 000 ft ou au-dessous

C Taux de descente . . . . . Réduit
[FIN]

➤ **En descente**

M Indic. TANK PRESSURE . . . . . Vérifié
C Taux de descente. . . . . Réduit pour maintenir la pression
. . . . . .indiquée négative dans le secteur jaune ou vert
[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

BAISSE PRESSION CARBURANT ALIMENTATION REACTEUR

FUEL (ambre) — LOW PRESS (ambre)

M Sél. Pompes nourrice correspondantes . . . . . Les 3 sur ON
M Inter. ENGINE RECIRCULATING VALVES associé . . . . . SHUT

si l'alarme subsiste :

M Voyant ACC et paramètres réacteur . . . . . Surveillés

[FIN]

BAISSE DE PRESSION ACCUMULATEUR NOURRICE

ACC (jaune)

M Inter. Pompes nourrices . . . . . Les 12 sur ON
M Voyants LOW PRESS associés . . . . . Observés

si voyant(s) LOW PRESS allumé(s) :

CPM Check-list BAISSE PRESSION CARBURANT ALIMENTATION REACTEUR . . . . . .Appliquée ➔ **03.08**

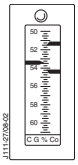
[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

DEPASSEMENT LIMITES DE CENTRAGE

M/CG
rouge

M/CG
rouge



➤ 1ère alarme

M Transfert carburant (pour annuler l'alarme) . . . . . Comme nécessaire

[FIN]

➤ Alarme renforcée

○ Limite arrière

PF Nombre de Mach . . Ne pas diminuer le Mach, l'augmenter si possible

P Sél. FUEL FWD TRANS . . . . . O / RIDE

M Sél. INLET VALVES et PUMP des R9, R10, R11 . . Les 12 sur AUTO

M Sél. TRIM TRANSFER AUTO MASTER . . . . . OFF

Lorsqu'un centrage normal est obtenu :

M Procédure de transfert normal. . . . . Réappliquée

[FIN]

○ Limite avant

PF Nombre de Mach . Ne pas augmenter le Mach, le diminuer si possible

P Sél. FUEL FWD TRANS . . . . . OFF / Cache rabattu

M Sél. TRIM TRANSFERT AUTO MASTER . . . . . OFF

M Sél. INLET VALVES et PUMP des R9, R10, R11 . . Les 12 sur AUTO

M Affichages quantités respectées R9, R10 et R11 . . . . . Vérifiés

M Sél. TRIM TRANFER AUTO MASTER . . . . . REARWARD

Lorsqu'un centrage normal est obtenu :

M Procédure de transfert normal. . . . . Réappliquée

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PERTE TOTALE
INFORMATION DE CENTRAGE

CG
ambre

1
M
2
ambre

➤ **Avec indication de quantités des réservoirs d'équilibrage.**

- **En montée subsonique (CG < 55% avant perte d'info)**

C Vitesse . . . . . Subsonique

M Sél. LOAD LIMIT R9, R10 . . . . . .Quantité décollage - 2500 Kg

M Sél. LOAD LIMIT R11. . . . .Comme néc. pour la croisière subsonique

A Mach 0,70 :

M Sél. TRIM TRANS AUTO MASTER . . . . . REARWARD

A la fin du transfert automatique :

M Quantités réservoirs 9, 10 et 11 . . . . . .Ajustées pour obtenir 55%

Note : *une répartition de carburant conduisant à un braquage d'équilibre de 2 degrés à piquer assure la sécurité pour la croisière subsonique à M. 0.93.*

Continuer la check-list

- **Accélération transsonique (CG ≥ 55% avant perte d'info)**

M Sél. LOAD LIMIT R9, R10 . . . . . .ZERO

M Sél. LOAD LIMIT R11. . . Comme néc. pour la croisière supersonique

A Mach 1 :

M Sél. TRIM TRANS AUTO MASTER . . . . . REARWARD

ATTENTION ———————————————————

. *Arrêter la montée si le braquage devient plus cabreur que 3°.*
. *Arrêter le transfert vers l'arrière si le braquage d'équilibre devient plus piqueur que 2° à M > 1,3.*
. *Si la montée doit être interrompue, arrêter le transfert et le reprendre à la reprise de la montée.*

———————————————————————————

Après épuisement réservoir 10 :

M Contenu des R 5A et R 7A . . . . . Transféré

Quand le CG croisière est obtenu :

M Sél. TRIM TRANS AUTO MASTER . . . . . OFF / cache rabattu

M Sél. LOAD LIMIT R9, R10 . . . . . 8000 Kg

M Sél. LOAD LIMIT R11. . . . . .Comme néc. pour l'atterrissage

M Sél. INLET VALVE R11 . . . . . .SHUT

M Inter. AFT TRIM R1, R4 . . . . . Comme nécessaire

Continuer la check-list

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

O En croisière supersonique

M Remplissage des différents réservoirs. . . . . Ajusté pour maintenir . . . . . le braquage élevons entre 0° et 1° à piquer

Continuer la check-list

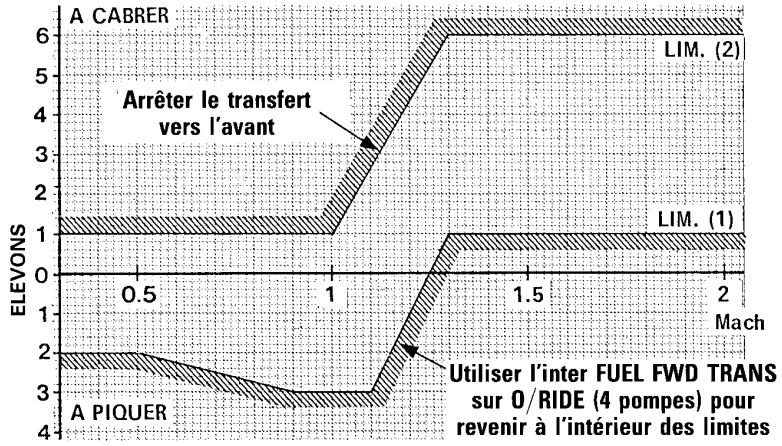
O En descente

ATTENTION ———————————————————

- *Maintenir le braquage d'équilibre dans le domaine suivant après réduction des gaz.*
- *Si plus à piquer que la limite (1), utiliser le Sél. FUEL FWD TRANS O/RIDE*
- *Si plus à cabrer que la limite (2), arrêter le transfert vers l'avant*
- *Si la descente est interrompue, arrêter le transfert et le reprendre à la reprise de la descente.*

———————————————————————————

Braquage d'équilibre en descente.



◆ **En supersonique**

M Pompes électriques R11. . . . . OFF

M Sél. LOAD LIMIT R9, R10. . . . . Quantité existante + 2500 Kg

M Sél. LOAD LIMIT R11 . . . . . .2500 Kg

Note : *Après transfert, le CG sera d'environ 55 %.*

M Sél. TRIM TRANS AUTO MASTER (à M = 1,60) . . . . FORWARD

M Loi de descente . . . . . Suivant la procédure normale

Note : *une répartition de carburant conduisant à un braquage d'équilibre de 2 degrés à piquer assure la sécurité pour la croisière subsonique à M. 0.93.*

Quand le centrage estimé à 55% :

M Sél. TRIM TRANS AUTO MASTER . . . . . OFF

M En descente continue, poursuivre le transfert vers. 53%

Continuer la check-list

◆ **A Mach ≤ 0,93**

M Centrage . . . . . Vers 53%

Voir TU - 06.01.70.05 pour répartition dans le réservoir.

[FIN]

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

➤ **Sans indication de quantité d'un réservoir d'équilibrage**

Procéder comme pour la perte totale d'indication de centrage mais en effectuant le contrôle manuel de transfert d'équilibrage comme suit :

- **Pendant le transfert AR avec un CG < 55%**

si indication quantité R9 en panne :

M Arrêter le transfert lorsque la quantité dans le R11 est égale à la quantité décollage plus 2500 kg.

si indication quantité R11 en panne :

M Arrêter le transfert lorsque la quantité dans le R9 est égale à la quantité décollage moins 2500 kg.

Continuer la check-list

- **Pendant la descente**

si indication de quantité R9 en panne :

M Transférer 2500 Kg du R11 vers R9 puis continuer le transfert R11 vers R5 et R7 jusqu'à ce que la quantité dans le R11 soit égale à 2500 kg.
Surveiller la position des élevons.

si indication de quantité R11 en panne :

M Transfert du R11 vers le R9 jusqu'à ce que la quantité dans le R9 soit supérieure à 2500 kg à la quantité au moment de la panne.
Continuer le transfert R11 vers R5 et R7 jusqu'à ce que la quantité totale de carburant restant moins la somme des quantités des R1 à R10 soit égale à 2500 kg.
Surveiller la position des élevons.

[FIN]

Note : *un transfert de 1 % de la masse avion produit approximativement une variation de centrage de 1 % pour des tranferts entre R9 et R11 et de 0.5 % pour des transfert entre le R11 et les nourrices.*

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

TRANSFERT CARBURANT EN SECOURS VERS L'AVANT

P Inter. FUEL FWD TRANSFER . . . . . O / RIDE
M Sél. MAIN INLET VALVE R9. . . . . Les 2 sur AUTO
M Sél. PUMP R11 . . . . . Les 4 sur AUTO
M Affichage LOAD LIMIT SELECTOR R9, R10 . . . . . R10 + 8000 Kg
M Affichage LOAD LIMIT SELECTOR R11 . . . . . ZERO
M Sél. TRIM TRANS AUTO MASTER . . . . . FORWARD

ATTENTION ———————————————————————

Avant de replacer l'interrupteur FUEL FWD TRANSFER sous cache, il est important de vérifier que le sél. TRIM TRANS AUTO MASTER n'est pas sur REARWARD.

———————————————————————

P Inter. FUEL FWD TRANSFER . . . . . OFF / cache rabattu

Quand le centrage requis est obtenu :

CM Indic. de centrage . . . . . Surveillé
M Sél TRIM TRANS AUTO MASTER. . . . . .OFF

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

BAISSE PRESSION HYDRAULIQUE COMMANDES DE VOL 04.03

GRIPPAGE TIROIR SERVOCOMMANDE DE PUISSANCE 04.04

GRIPPAGE TIROIR SERVOCOMMANDE RELAIS 04.05

GRIPPAGE CHAINE MECANIQUE 04.06

PERTE DE CONTROLE ELEVON(S) INTERNE(S) 04.07

PANNE CONVERTISSEUR DE COMMANDES DE VOL 04.08

INDICATION CHANGEMENT DE MODE COMMANDES DE VOL 04.09

PERTE D'UN SYSTEME OU D'UN VERIN DE SENSATION MUSCULAIRE . . 04.10

PERTE TOTALE SENSATION MUSCULAIRE SUR UN AXE 04.11

BLOCAGE DU MANCHE EN PROFONDEUR OU GAUCHISSEMENT 04.12

PERTE DES DEUX TRIMS ELECTRIQUES 04.13

PERTE TOTALE AUTOSTAB SUR UN AXE 04.14

PANNE D'UN OU DE PLUSIEURS AXES SUR UN MEME SYSTEME D'AUTOSTABILISATION 04.15

ALARME(S) ANTI STALL 04.16

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

BAISSE PRESSION HYDRAULIQUE COMMANDES DE VOL

PFC (rouge) — BLUE L/PRESS (rouge) — GREEN L/PRESS (rouge)

CM Sél. rotatif jaune SERVO CONTROL . . . . . Observé

➤ **Sélecteur rotatif jaune sur NORMAL**

C Sél. rotatif jaune SERVO CONTROLS . . . . . Vers voyant allumé

C ICOVOL. . . . . Observé

C Mode électrique (si nécessaire) . . . . . RESET

M Sél. PUMPS jaunes. . . . . ON

Niveau circuit hydraulique jaune stable
[FIN]

Niveau circuit hydraulique jaune baisse

C Sél. rotatif jaune SERVO CONTROLS . . . . . Position maintenue

Continuer la procédure ci-dessous à l'item : "Voyants BLUE L/PRESS et GREEN L/PRESS"

➤ **Sélecteur rotatif jaune sur YELLOW-BLUE ou YELLOW-GREEN**

CM Voyants BLUE L/PRESS et GREEN L/PRESS. . . . . Observés

si un voyant L/PRESS allumé :

C Sél. rotatif jaune SERVO CONTROLS. . . . . Position maintenue

si deux voyants L/PRESS allumés :

C Sél. rotatif jaune SERVO CONTROLS. . . . . Vers autre position

C Mode électrique (si nécessaire) . . . . . RESET

C Vitesse avion MAXI . . . . . M. 0.93

ATTERRIR SUR L'AEROPORT APPROPRIE LE PLUS PROCHE

ATTENTION

Avec les commandes de vol alimentées par un seul circuit hydraulique, la maniabilité en transsonique est réduite.

Si Mach > 0.93, rejoindre 350 kt à altitude constante en limitant les facteurs de charge puis descendre à 350 kt pour rejoindre la limitation M 0.93.
Eviter les valeurs de centrage extrêmes.

CPM BILAN HYDRAULIQUE . . . . . Consulté ➔ **05.06**

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

GRIPPAGE TIROIR SERVOCOMMANDE DE PUISSANCE

PFC — rouge

BLUE JAM — rouge

GREEN JAM — rouge

C Sél. rot. noir SERVO-CONTROLS . . . . Vers voyant allumé

➤ **Le sélecteur est bloqué**

C Sél. rot. jaune SERVO-CONTROLS . . . . .NORMAL

C Sél. rot. noir SERVO-CONTROLS . . . . . Vers voyant initialement allumé

si vitesse supérieure à Mach 0,93 :

C/P Procédure NORMALE de descente à 350 kt pour respecter la limitation $M \leq 0{,}93$

C/P Vitesse MAXI . . . . M. 0.93

[FIN]

➤ **Le voyant JAM s'éteint et les indications commandes de vol sont normales**

Précaution -

Le repositionnement du sélecteur rot. noir SERVO-CONTROLS vers NORMAL doit être effectué à une altitude suffisante et avec l'avion stabilisé à l'inclinaison nulle.

UN SEUL repositionnement est autorisé pour l'ensemble du vol.

- -

C Sél. rot. noir SERVO-CONTROLS . . . . NORMAL

C Voyants ALARME . . . . Surveillés

si le voyant JAM se rallume avant la fin du vol :

C Sél. rot. noir SERVO-CONTROLS. . . . . Immédiatement vers voyant allumé

si vitesse supérieure à Mach 0,93 :

Si Mach > 0.93, rejoindre 350 kt à altitude constante en limitant les facteurs de charge puis descendre à 350 kt pour rejoindre la limitation M 0.93.
Eviter les valeurs de centrage extrêmes.

C/P Vitesse MAXI . . . . .M. 0.93

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

GRIPPAGE TIROIR SERVOCOMMANDE RELAIS



C Sél. RELAY JACK . . . . . Vers voyant allumé

si approche bi-PA en cours (2 PA engagés) et grippage circuit bleu :

C Sél. RELAY JACK . . . . . NORM

➤ **Le voyant reste éteint**

Fausse alarme provoquée par le désengagement du P.A.1 pendant une manoeuvre.

[FIN]

➤ **Le voyant se rallume**

C Sél. RELAY JACK . . . . . Vers voyant allumé

[FIN]

C Alarme Pilote Automatique . . . . . .Observée

si alarme PA :

C Voyant AP ou bouton débrayage PA . . . . . Appuyé

C Autre pilote automatique (si nécessaire) . . . . . Engagé

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

GRIPPAGE CHAINE MECANIQUE

PFC
rouge

MECH JAM
rouge

CPM Poursuivre le vol normalement.

ATTENTION ———————————————————————————

Ne pas sélecter le mode mécanique de contrôle des commandes de vol.

En conséquence, éviter toute manoeuvre qui pourrait conduire à un changement de chaîne.

———————————————————————————————————

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PERTE DE CONTROLE ELEVON(S) INTERNE(S)

PFC
rouge

INNER ELEVON
rouge

C Vitesse au moment de l'incident . . . . . .Observée

➤ **Vitesse > Mach 1.7**

CPM Continuer le vol normalement.
Pour la décélération,
utiliser la procédure ci-dessous Vitesse comprise entre M 1.7 et M. 0.93.

➤ **Vitesse comprise entre Mach 1.7 et Mach 0.93**

C/P Vitesse maximale autorisée M.0,93

Pour la décélération :

C Pilote automatique . . . . . .Débrayé
C Inclinaison latérale . . . . . Maxi 20°
C Décélération . . . . . Décélérer en palier jusqu'à 350 kt,
puis descendre à 350 kt jusqu'à M 0,93

Quand M ≤ 0,93 :

C Pilote automatique . . . . . Comme nécessaire
C/P Vitesse . . . . . 350 kt maxi
[FIN]

➤ **Vitesse inférieure ou égale à Mach 0,93**

C/P Vitesse maximale autorisée M.0,93
[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PANNE CONVERTISSEUR DE COMMANDES DE VOL

PFC (rouge) FAIL (rouge)

➤ **Deux convertisseurs en panne**

C Sél. convertisseurs . . . . . Les 2 sur OFF INV

C/P Pilote automatique. . . . . Débrayé

Successivement, effectuer une tentative de récupération de chaque convertisseur :

C BLUE INVERTER . . . . . ON

puis,

C GREEN INVERTER . . . . . ON

si rallumage du voyant FAIL :

C Sél. convertisseur concerné. . . . . OFF INV

CPM Check-list INDICATION CHANGEMENT DE MODE COMMANDE DE VOL. . . . . .Appliquée ➔ **04.09**

[FIN]

➤ **Un convertisseur en panne**

C Sél. convertisseur affecté . . . . . OFF INV

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

INDICATION CHANGEMENT DE MODE COMMANDES DE VOL

PFC rouge

ICOVOL rouge

C Groupe de gouvernes associé aux indications . . . . . Identifié
P ICOVOL bouton poussoir RESET . . . . . Appuyé
P Groupe de gouvernes affecté - bouton poussoir RESET . . . . . Appuyé
C I.M. mode d'utilisation gouvernes ICOVOL . . . . . .Observés

➤ **Tous les i.m. indiquent B ou G**

[FIN]

➤ **Les i.m. d'au moins un groupe de gouvernes indiquent M**

C/P Pilote automatique . . . . . .Debrayé

ATTENTION ———————————————————

Les efforts de manoeuvre sont diminués. Piloter avec précaution. En particulier, réaliser en permanence un équilibre soigné sur les 3 axes pour pouvoir lâcher le manche et bénéficier de l'amortissement naturel qui demeure satisfaisant.

Si élevons internes en mécanique, déplacer lentement les manettes de poussée.

———————————————————————————

CPM Limitations ci-dessous . . . . . Respectées

Si l'accélération transsonique n'a pas débuté, rester en subsonique (M = 0,93).

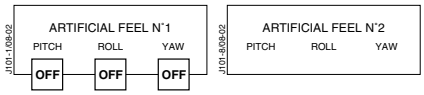
Groupe de gouvernes en mode **M**				Limitations			
DIRECTION	ELEVONS			Mach maxi	Centrage AR maxi	Utilisation Pilote Auto	VLA atterrissage
	INTERNES	MEDIANS	EXTERNES				
X				1.97		OUI	
X	X			1.97	Subsonique = 55 % (M = 0,93) Supersonique = 58,5 %	OUI	Vref + 10 kt
	X			1.97		OUI	Vref + 10 kt
		X	X	1.97		OUI	Vref + 10 kt
AUTRES CAS				1.97		NON	Vref + 10 kt

Dans le cas où l'utilisation du PA est autorisée, celui-ci ne devra être engagé qu'en vol stabilisé et avec surveillance particulière.

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PERTE D'UN SYSTEME OU D'UN VERIN DE SENSATION MUSCULAIRE



Note : *dans cette configuration, le pilotage au trim reste possible.*

C Système concerné . . . . . .Identifié
M Palette(s) . . . . . Confirmée(s) OFF

➤ **Sans sensation de blocage de cdes de vol**

[FIN]

➤ **Avec sensation de blocage de cdes de vol sur l'axe identifié**

si palette système 1 sur OFF :

M Sél. PUMPS circuit hydraulique BLEU. . . . . Les 2 sur OFF

si palette système 2 sur OFF :

M Sél. PUMPS circuit hydraulique VERT. . . . . Les 2 sur OFF

C Commandes de vol . . . . . Vérifiées

o La sensation de blocage cdes de vol disparue

CPM Check-list BAISSE PRESSION HYDRAULIQUE CDES DE VOL
. . . . . .Appliquée → **04.03**

[FIN]

o La sensation de blocage cdes de vol persiste

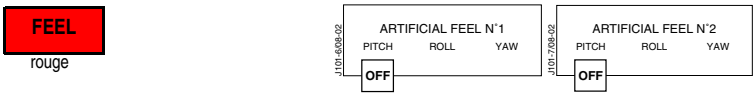
M Sél. PUMPS circuit hydraulique concerné. . . . . Les 2 sur ON

CPM Procédure BLOCAGE DU MANCHE EN PROFONDEUR OU GAUCHISSEMENT . . . . . Envisagée → **04.12**

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PERTE TOTALE SENSATION MUSCULAIRE SUR UN AXE



ATTENTION ———————————————————————————

Les efforts de manoeuvre sont diminués. Piloter avec précaution

———————————————————————————————————

C/P A effort sensiblement nul, essayer de rengager l'axe perdu sur au moins un système.

si axe de tangage perdu :

ATTENTION ———————————————————————————

En croisière subsonique, limiter le centrage AR à 55 % et la vitesse à M.0,93.
Le vibreur de manche et l'alarme immanquable sont perdus.

———————————————————————————————————

si axe de lacet perdu :

ATTENTION ———————————————————————————

Utiliser la direction avec précaution et seulement pour éviter le dérapage.

———————————————————————————————————

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

BLOCAGE DU MANCHE EN PROFONDEUR OU GAUCHISSEMENT

Précaution

L'emploi du pilotage en secours est limité au seul cas de BLOCAGE du manche, c'est-à-dire : si l'effort sur le manche ne produit AUCUN mouvement sur l'axe bloqué.

La sensation musculaire peut être à l'origine du blocage du manche.

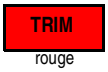
C	AUTOSTAB 1 ou 2 (PITCH et ROLL)	Engagé
	Le même système d'autostab doit être engagé en tangage et roulis	
C	Efforts sur le manche	Relachés
C	Pilotage en secours (EMERG CONTROL)	Engagé

P Transpondeur / TCAS . . . . . TA ONLY

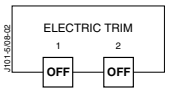
[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PERTE DES DEUX TRIMS ELECTRIQUES



rouge



P ELECTRIC TRIM 1 et 2. . . . . Rengagés

➤ **Au moins un trim reste engagé**

C Pilote(s) automatique(s) . . . . . Rengagé(s)

[FIN]

➤ **Aucun trim engagé**

ATTENTION ———————————————————

Tous les systèmes améliorant la stabilité statique sont inopérants (Mach trim, trim d'incidence, de vitesse, de Vc-VMO).

———————————————————————

C Trim manuel profondeur. . . . . Essayé

si dur ou blocage mécanique :

P PITCH ARTIFICIAL FEEL 1 et 2 . . . . . .OFF

ATTENTION ———————————————————

Après coupure des sensations musculaires, l'alarme immanquable et le vibreur de manche associé sont perdus.

Les efforts de manoeuvre sont diminués. Piloter avec précaution

———————————————————————

M Transfert carburant . . . Ajuster pour diminuer les efforts permanents

En croisière subsonique, limiter le centrage AR à 55 % et la vitesse à M.0,93.

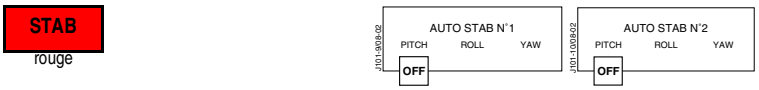
A l'atterrissage :

C/P Vitesse VLA . . . . . Vref + 10 kt

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PERTE TOTALE AUTOSTAB SUR UN AXE



ATTENTION

Les efforts de manoeuvre sont diminués. Piloter avec précaution

Si l'axe de tangage est perdu, déplacer lentement les manettes de poussée.

C Axe en défaut . . . . . .Identifié

si alarme(s) ANTI STALL :

Inter. ANTI STALL. . . . . OFF

ATTENTION

Quand les 2 interrupteurs ANTI STALL SYSTEM sont sur OFF, la protection contre les incidences élevées est notablement dégradée. Une attention particulière doit être portée à basse vitesse.

C AUTO STAB 1 ou AUTO STAB 2 de l'axe perdu. . . . . .Rengagé

➤ **Un système AUTOSTAB rengagé**

[FIN]

➤ **Aucun système AUTOSTAB rengagé**

Note : *Si l'autostabilisation en tangage et/ou roulis est perdue, la fonction pilotage en secours est perdue.*

- **Axe roulis ou lacet perdu**

C Vitesse maxi M.1,97

Note : *Avec les 2 auto stab de roulis coupés, la coordination en virage peut être inopérante.*

Avec les 2 auto stab de lacet coupés, la coordination en virage et l'auto rudder sont inopérants.

[FIN]

- **Axe tangage perdu**

M Centrage AR maxi en supersonique. . . . . 58,5 %

M Centrage AR maxi en subsonique . . . . . .55 %

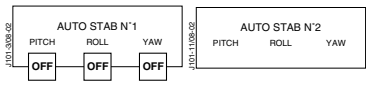
A l'atterrissage :

C/P Vitesse VLA . . . . . .Vref + 10 kt

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PANNE D'UN OU DE PLUSIEURS AXES SUR UN MEME SYSTEME D'AUTOSTABILISATION



C Autre chaîne pilote automatique (comme nécessaire) . . . . . Engagée

Note : *Le pilote automatique et le directeur de vol associés se dégagent automatiquement. Si la panne intervient au cours d'un approche automatique, avec les deux pilotes automatiques engagés, la capacité Land 3 sera perdue.*

C Palette(s) désengagée(s) PITCH, ROLL ou YAW de l'AUTOSTAB . . . . . Rengagée(s)

CPM Palettes AUTO STAB . . . . . Observées

si une palette PITCH d'AUTOSTAB désengage :

CPM Check-list ALARME ANTISTALL . . . . . Appliquée ➔ **04.16**

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALARME(S) ANTI STALL

SYST X FAIL
ambre

ATTENTION ———————————————————————————

Si les deux antistall sont perdus, la protection contre les hautes incidences est inopérante.
Une attention particulière devra être portée surtout en basse vitesse.

———————————————————————————————————

Note 1 : *Le voyant peut également s'allumer, quelle que soit la vitesse, dans le cas de perte d'alimentation électrique du SFC (Safety Flight Control) ; dans ce cas, il n'y a pas désengagement de l'auto-stabilisation.*

Note 2 : *Si la vitesse avion est inférieure à 270 kt, la perte d'un système ANTI STALL est accompagnée du désengagement du canal PITCH d'autostabilisation correspondante excepté en approche automatique avec LOC et GLIDE capturés.*

C Inter. ANTI STALL SYSTEM concerné . . . . . OFF

si les deux systèmes ANTI STALL sont perdus :

Quand la vitesse est inférieure à 270 kt :

C Palette PITCH AUTOSTAB N° 1 ou N° 2. . . . . .Engagée

Note : *Si la vitesse dépassait de nouveau 270 kt, les deux PITCH AUTOSTAB devraient être rengagés.*

A l'atterrissage :

C/P Vitesse VLA . . . . . .Vref + 10

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

BAS NIVEAU BACHE HYDRAULIQUE. 05.04

BILAN HYDRAULIQUE 05.06

BAISSE DE PRESSION POMPE HYDRAULIQUE. 05.08

DEFAUT DE PRESSURISATION BACHE(S) HYDRAULIQUE(S) 05.09

SURPRESSION CIRCUIT HYDRAULIQUE PRINCIPAL (4500 PSI) 05.10

SURPRESSION CIRCUIT HYDRAULIQUE JAUNE (4500 PSI). 05.11

SURCHAUFFE HYDRAULIQUE 05.12

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

BAS NIVEAU
BACHE HYDRAULIQUE

HYD
ambre

L/LEVEL
ambre

➤ **Bas niveau bâche circuit JAUNE seulement**

Quand le niveau hydraulique JAUNE est inférieur 1 USG :

M Inter. YELLOW PUMPS . . . . . MAN

si sélecteur rot. jaune S.C. sur YELLOW-GREEN ou YELLOW-BLUE :

CPM Procédure BAISSE PRESSION HYD CDES de VOL . . . . . Appliquée ➔ **04.03**

si une entrée d'air est alimentée en JAUNE :

CPM Procédure PANNE HYDRAULIQUE ENTREE D'AIR . . . . . Appliquée ➔ **02.03**

[FIN]

➤ **Bas niveau bâche circuit BLEU ou VERT (avec ou sans baisse de niveau circuit JAUNE)**

M Sél. AIR INTAKE HYD correspondants . . . . . Les 2 sur YELLOW

M Sél. PUMPS jaunes . . . . . ON

M Niveaux circuits hydrauliques . . . . . Surveillés

- **Niveaux hydrauliques stabilisés**

CPM BILAN HYDRAULIQUE . . . . . Consulté ➔ **05.06**

[FIN]

- **Baisse niveau circuit hydraulique JAUNE ou allumage voyant L/LEVEL circuit JAUNE**

CPM Procédure PANNE HYDRAULIQUE ENTREE D'AIR . . . . . Appliquée ➔ **02.03**

[FIN]

- **Le niveau hydraulique BLEU ou VERT continue à baisser**

C Sél. RELAY JACK . . . . . Vers le circuit en état

  - **Niveaux hydrauliques stabilisés**

CPM BILAN HYDRAULIQUE . . . . . Consulté ➔ **05.06**

[FIN]

SUITE -

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

◆ **Le niveau hydraulique BLEU ou VERT continue à baisser**

C Sél. RELAY JACK. . . . . NORM

C Sél. rotatif jaune SERVO CONTROLS . . . . . .
. . . . . si chute circuit bleu : YELLOW - BLUE
. . . . . si chute circuit vert : YELLOW-GREEN

❖ **Baisse niveau circuit JAUNE**

M Sél. PUMPS du circuit principal affecté . . . . . OFF

si le niveau circuit jaune continue à baisser :

M Sél. PUMPS du circuit princ. affecté . . . . . ON

Attendre l'isolement des commandes de vol.

CPM Procédure BAISSE PRESSION HYDRAULIQUE COMMANDES DE VOL . . . . . Appliquée → **04.03**
[FIN]

❖ **Niveau BLEU ou VERT continue à baisser**

M Sél. PUMPS du circuit principal affecté . . . . . OFF

CPM BILAN HYDRAULIQUE . . . . . Consulté → **05.06**
[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

BILAN HYDRAULIQUE

Circuit hydraulique VERT perdu :

- Perdu pendant manoeuvre nez visière :
  Check-list DESCENTE du NEZ par GRAVITE. . . . . .Appliquée ➔ **08.06**
- Perdu pendant manoeuvre de train :
  Check-list SORTIE du TRAIN en SECOURS. . . . . .Appliquée ➔ **07.12**

Circuit BLEU perdu et une pompe JAUNE en panne :

En approche automatique, utiliser le PA 2 et
Check-list SORTIE du TRAIN en SECOURS . . . . . .Appliquée ➔ **07.12**

Circuit BLEU perdu et alarme 1er ou 2ème bas niveau JAUNE :

Check-list DESCENTE en SECOURS VISIERE et NEZ. . .Appliquée ➔ **08.05**
Check-list SORTIE de TRAIN en SECOURS . . . . . .Appliquée ➔ **07.12**

Deux circuits hydrauliques entièrement perdus :

Check-list DESCENTE du NEZ par GRAVITE . . . . . .Appliquée ➔ **08.06**
Check-list SORTIE du TRAIN par GRAVITE. . . . . .Appliquée ➔ **07.13**

Circuit BLEU et deux autres pompes (1 verte + 1 jaune) perdus

Ne pas utiliser l'alternateur de secours.
Check-list SORTIE du TRAIN en SECOURS . . . . . .Appliquée ➔ **07.12**

CONSEQUENCES DE LA PERTE D'UN CIRCUIT HYDRAULIQUE PRINCIPAL AVEC OU SANS PERTE PARTIELLE DE LIQUIDE HYDRAULIQUE JAUNE

		SYSTEMES	PERTE Circuit BLEU	PERTE Circuit VERT
SYSTEMES RECUPERES	COMMUTATION AUTO	Entrées d'air.	3 et 4 commutent automatiquement sur jaune. Au 2ème bas niveau jaune, perte des SPILL DOORS en AUTO.	1 et 2 commutent automatiquement sur jaune.
		Orientation roues AV.		Commutation auto sur jaune, perdu si 1er bas niveau jaune
		Freinage normal avec anti-patinage.		Commutation auto sur jaune (EMERG si 1er bas niveau jaune)
	ACTION MANUELLE	S.C. puissance/ S.C. relais et P.A.	Corps bleu et PA 1 utilisables après commutation sél. rot. S.C. sur jaune/bleu. Inutilisable si 1er bas niveau jaune.	Corps vert et PA 2 utilisables après commutation sél. rot. S.C. sur jaune/vert.
		Sortie train.		Normale perdue.
		Descente nez-visière.		Normale perdue.
SYSTEMES DEFINTIVEMENT PERDUS		Sensation musculaire.	Sys 1 perdu.	Sys 2 perdu.
		Transfert réservoir 11.	Pompe bleue perdue.	Pompe verte perdue.
		Alternateur secours.		Perdu.
		Rentrée train.		Perdue.
		Fermeture trappes après sortie train.		Perdue.
		Relevage nez-visière		Perdu.

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

2 CIRCUITS HYDRAULIQUES PERDUS			
	Bleu + Jaune	**Vert + Jaune**	**Bleu + Vert**
S.C de puissance	Toutes les S.C. ne fonctionnent plus que sur un corps.		
S.C relais et P.A	P.A. 1 perdu. Corps bleu S.C. perdu	P.A. 2 perdu. Corps vert S.C perdu	Un P.A. disponible à surveiller avec attention. n° 1 si Y/B n° 2 si Y/G
Sensation musculaire	Sys 1 perdu	Sys 2 perdu.	Sys 1 et 2 perdus. Alarme immanquable et fonction vitesse perdues.
Transfert réservoir 11	Pompe bleue perdue.	Pompe verte perdue.	Pompes bleue et verte perdues.
Nez-visière	Descente normale disponible mais utiliser la descente par gravité (limitée à 5°). Secours perdu.	Descente normale et secours perdues. Descente par gravité (limitée à 5°).	Descente normale perdue. Descente en secours disponible mais utiliser la descente par gravité de préférence (limitée à 5°).
Trains	Sortie normale disponible mais sortir le train par gravité. Secours perdu.	Rentrée perdue. Secours perdu. Seule desente par gravité disponible.	Rentrée perdue. Sortie en secours disponible mais sortir de préférence le train par gravité *****.
Freins	Freinage normal avec anti-patinage disponible. Freinage EMERG. (limité par la capacité accu *******).	Freinage normal avec anti-patinage perdu. Freinage EMERG. (limité par la capacité accu *******).	Freinage normal avec anti-patinage disponible par commutation auto sur jaune ******. Freinage EMERG. et PARK disponible.
Orientation roue AV		Perdue.	Disponible par commutation auto sur jaune ******.
Alternateur de secours		Perdu.	Perdu.
Entrées d'air	3 et 4 figées.	1 et 2 figées.	Fonctionnement sur jaune.

*** La sortie du train en secours est utilisable ; elle est lente mais permet au mécanicien de rester à son poste. L'alimentation en jaune des commandes de vol est assurée par un clapet de priorité.**

**** Non disponible en dessous du 1er bas niveau jaune.**

***** Le nombre d'applications de freins possible est fonction de la pression initiale accu.**

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

BAISSE DE PRESSION POMPE HYDRAULIQUE

HYD
ambre

L/P RESS
ambre

➤ **Circuit hydraulique BLEU ou VERT**

M Sélecteur PUMP affectée . . . . . OFF

si une pompe verte perdue et les commandes de vol en chaîne électrique verte :

Note : *la sortie du train en normal peut provoquer un passage intempestif des commandes de vol en mécanique.*

Pour la sortie du train :

CPM Check-list SORTIE de TRAIN en SECOURS . . . . . .
. . . . . .Appliquée ➔ **07.12**

si une pompe verte perdue et l'alternateur de secours en fonctionnement :

Pour la sortie du train :

CPM Check-list SORTIE de TRAIN en SECOURS . . . . . .
. . . . . .Appliquée ➔ **07.12**

[FIN]

➤ **Circuit hydraulique JAUNE**

M Sélecteur PUMP non affectée. . . . . ON
M Sélecteur PUMP affectée . . . . . AUTO
M Inver. YELLOW PUMPS . . . . . MAN

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

DEFAUT DE PRESSURISATION BACHE(S) HYDRAULIQUE(S)

L/PRESS jaune

M Circuit(s) hydraulique(s) affecté(s) . . . . . Identifié(s)

➤ **Circuit JAUNE**

M Sélecteurs PUMPS jaunes 2 et 4 . . . . . Les 2 sur ON

M Pression hydraulique jaune . . . . . Vérifiée

- **Pression normale**

M Pression hydraulique . . . . . Surveillée

[FIN]

- **Pression anormale et/ou allumage voyant L/PRESS ambre**

M Inver. YELLOW PUMPS . . . . . MAN

M Sélecteur(s) PUMP(S) jaune(s) affectée(s) . . . . . AUTO

Note : *vers 20 000 ft, une tentative de remise en service des pompes affectées peut être effectuée.*

[FIN]

➤ **Circuit principal VERT ou BLEU**

M Pression(s) hydraulique(s) circuit(s) affecté(s) . . . . . Vérifiée(s)

- **Pression normale(s)**

M Pression(s) hydraulique(s) . . . . . Surveillée(s)

[FIN]

- **Pression anormale et/ou allumage voyant L/PRESS ambre**

M Sélecteurs PUMPS affectées . . . . . OFF

Note : *vers 20 000 ft, une tentative de remise en service des pompes affectées peut être effectuée.*

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

SURPRESSION CIRCUIT HYDRAULIQUE PRINCIPAL (4500 PSI)

M Sél. PUMP gauche circuit affecté. . . . . OFF
M Pression circuit. . . . . Vérifiée

➤ **Pression normale**
[FIN]

➤ **Pression reste supérieure ou égale à 4500 PSI**
M Sél. PUMP gauche . . . . SHUT
M Pression circuit . . . . Vérifiée

- **Pression normale**

  Précaution -
  La pompe n'est plus lubrifiée ni refroidie.
  Si le sélecteur est conservé plus de 30 minutes sur SHUT,
  ne pas remettre cette pompe en service.
  -

  [FIN]

- **Pression reste supérieure ou égale à 4500 PSI**

  M Sél. PUMP gauche . . . . ON
  M Sél. PUMP droite . . . . OFF
  M Pression circuit . . . . Vérifiée

  ◆ **Pression normale**
  [FIN]

  ◆ **Pression supérieure ou égale à 4500 PSI**
  M Sél. PUMP droite . . . . SHUT

  Précaution -
  La pompe n'est plus lubrifiée ni refroidie. Si le sélecteur est conservé plus de 30 minutes sur SHUT, ne pas remettre cette pompe en service.
  -

  M Pression circuit . . . . Vérifiée

  ❖ **Pression normale**
  [FIN]

  ❖ **Pression reste supérieure ou égale à 4500 PSI**
  M Sélec. PUMP droite. . . . . ON
  [FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

SURPRESSION CIRCUIT HYDRAULIQUE JAUNE (4500 PSI)

M Sél. PUMPS jaunes 2 et 4 . . . . .ON
M Inver. sous cache YELLOW PUMPS . . . . MAN
M Sél. PUMP jaune 2 . . . . AUTO
M Pression circuit jaune . . . . .Observée

➤ **Pression normale**

[FIN]

➤ **Pression supérieure ou égale à 4500 PSI**

M Sél. PUMP jaune 2 . . . . SHUT

Précaution

La pompe n'est plus lubrifiée ni refroidie. Si le sélecteur est conservé plus de 30 minutes sur SHUT, ne pas remettre cette pompe en service.

M Pression circuit jaune . . . . .Observée

○ **Pression normale**

[FIN]

○ **Pression supérieure ou égale à 4500 PSI**

M Sél. PUMP jaune 2 . . . . .ON
M Sél. PUMP jaune 4 . . . . AUTO
M Pression circuit jaune . . . . .Observée

◆ **Pression normale**

[FIN]

◆ **Pression supérieure ou égale à 4500 PSI**

M Sél. PUMP jaune 4 . . . . SHUT

Précaution

La pompe n'est plus lubrifiée ni refroidie.
Si le sélecteur est conservé plus de 30 minutes sur SHUT,
ne pas remettre cette pompe en service.

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

SURCHAUFFE HYDRAULIQUE

HYD
ambre

O/H E A T
ambre

M Indic. pression circuit hydraulique correspondant . . . . . Observé

➤ **Pression supérieure à 4500 PSI**

CPM Check-list SURPRESSION CIRCUIT HYDRAULIQUE du circuit correspondant . . . . . .Appliquée ➔ **05.10**

[FIN]

➤ **Pression normale**

M Sél. AIR INTAKES HYD affectées. . . . . Les 2 sur YELLOW

C Sél. rot. jaune SERVO-CONTROLS . . . . . Tourné vers circuit affecté

M Palettes ARTIFICIAL FEEL n°1 ou n°2 des 3 axes. . . . . OFF

M Sél. PUMPS circuit principal . . . . . Les 2 sur OFF

si le voyant O/HEAT circuit JAUNE s'allume :

M Sél. PUMPS circuit principal . . . . . Les 2 sur ON

M Sél. AIR INTAKES HYD. . . . . 2 sur AUTO

C Sél. rot. jaune SERVO-CONTROLS . . . . . NORMAL

CPM BILAN HYDRAULIQUE . . . . . Consulté ➔ **05.06**

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PANNE UN OU DEUX ALTERNATEURS. 06.03

PERTE DE TROIS ALTERNATEURS 06.04

PERTE DES QUATRE ALTERNATEURS 06.06

ALARMES MULTIPLES ASSOCIEES A UN DEFAUT DE GENERATION ELECTRIQUE 06.10

PERTE BUS ESSENTIELLE ALTERNATIVE 06.11

PERTE BUS PRINCIPALE ALTERNATIVE 06.12

DEBIT NUL ou DESEQUILIBRE DE TENSION ALTERNATEUR EN VOL. 06.14

PANNE ALTERNATEUR DE SECOURS 06.15

SURCHAUFFE ALTERNATEUR DE SECOURS 06.15

PERTE BUS ESSENTIELLE CONTINUE. 06.16

PERTE BUS PRINCIPALE CONTINUE 06.17

SURCHAUFFE TRANSFO REDRESSEUR (TRU). 06.17

PANNE DE CHARGE BATTERIE 06.18

BAISSE DE PRESSION HUILE CSD 06.18

TEMPERATURE HUILE ENTREE CSD ELEVEE. 06.19

TEMPERATURE DIFFERENTIELLE HUILE CSD ELEVEE 06.19

BILAN ELECTRIQUE 06.20

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PANNE UN OU DEUX ALTERNATEURS

ELEC
ambre

GEN x
ambre

M Sél. relais de ligne (GCB) . . . . . .TEST
M Fréquence (396<F<404 Hz) et tension (110<U<118 V) . . . . . Vérifiées

➤ **Tension et fréquence dans les limites**

M Sél. relais de ligne (GCB) . . . . . .ON

[FIN]

➤ **Tension et/ou fréquence hors limites**

M Sél. relais de ligne (GCB) . . . . . .OFF
M Limitations de puissance (54 kW et 36 kVAR) . . . . . .Surveillées

si approche automatique :

M Sél. EMERG GEN de l'alternateur de secours . . . . . MANUAL

Note : *Il n'est pas nécessaire d'ouvrir le S.S.B. après une panne d'un alternateur. Si des pannes ou procédures opérationnelles en nécessitent l'ouverture, auparavant, sélecter l'alternateur de secours et vérifier son fonctionnement. Si la tension et la fréquence ne sont pas dans les limites, ne pas ouvrir le S.S.B. y compris dans le cas de la procédure feu fumée d'origine électrique, sauf si son ouverture fait partie d'une procédure destinée à rétablir le bon fonctionnement de la génération électrique après une panne.*

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PERTE DE TROIS ALTERNATEURS

ELEC
ambre

GEN x
ambre

M	Sél. WING et INTAKE ANTI-ICING	OFF
M	Sél. GALLEY	Les 2 sur SHED
M	Sél. EMERG GEN de l'alternateur de secours	MANUAL
M	Indications kW/kVAR alternateur restant	OBSERVEES

si indication supérieure à 54 KW (36 KVAR) :

P	Sél. de mode anémomètre et altimètre droits	"S"
P	Inter. ADC n° 2	OFF
C	Sél. rot. jaune SERVO CONTROLS	YELLOW - GREEN
M	Inver. AC ESS BUS	Les 4 sur EMERG

Le passage sur EMERG fera perdre quelques systèmes.

P	Inter. ANTI STALL n° 1 et 2	OFF
P	AUTO STAB n° 1	Les 3 palettes engagées
P	ARTIFICIAL FEEL n° 1	Les 3 palettes engagées
P	Inter. de transfert instruments planche droite	ATT INS 3 / COMP 1 / DEV 1 / NAV INS 1
P	Sél. rotatif TRANSFER Radar	" 2 "

M Limitations de puissance (54 kW et 36 kVAR) . . . . . Surveillées

Si les alternateurs en panne peuvent être récupérés, effectuer les opérations suivantes pour chaque alternateur successivement :

ATTENTION

Avant de tenter de récupérer un alternateur, alimenter les bus essentielles par l'alternateur de secours en effectuant les actions du paragraphe précédent "si indication > 54 kW"

M Sél. relais de ligne (GCB) en panne . . . . . TEST

si fréquence et tension correctes :

M Sél. relais de ligne (GCB) . . . . . ON

➤ **Un seul alternateur en ligne**

M Limitations de puissance (54 kW et 36 kVAR) . . . . . Surveillées

M BILAN ELECTRIQUE . . . . . Consulté ➔ **06.20**

Note : *Le dégivrage voilure/entrée d'air peut être utilisé en respectant les limitations de charge des alternateurs.*

[FIN]

SUITE -

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

➤ **Plus d'un alternateur en ligne**

M Invers. AC ESS BUS . . . . . Les 4 sur NORM

M Sél. EMERG GEN de l'alternateur de secours. . . . . AUTO

M Inter. NORM / ISOL de l'alternateur de secours. . . . . ISOL puis NORM

C Sél. rot. jaune SERVO CONTROLS. . . . . NORMAL

M Systèmes désactivés . . . . . Remis en service

Note : *Si deux alternateurs sont en panne et que le dégivrage voilure/ entrées d'air est utilisé, surveiller les charges et délester les galleys si nécessaire.*

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PERTE DES QUATRE ALTERNATEURS

ELEC (ambre) — GEN x (ambre) — AC MAIN BUS (ambre) — DC MAIN BUS (ambre)

M	Sél. EMERG GEN de l'alternateur de secours	MANUAL
M	Inter. Pompes nourrices	Les 12 sur ON
M	Inter. ENGINE RECIRCULATION VALVES	Les 4 sur SHUT
C	Sél. rot. jaune SERVO CONTROLS	YELLOW GREEN
M	Inter. REAR EXTRACT STANDBY	ON

Précaution

Les robinets de recirculation ne doivent pas être rouverts à moins que la génération électrique principale ne soit récupérée.
Les ventilateurs de meubles avant ne sont pas alimentés. Maintenir une pression différentielle supérieure à 1 PSI aussi longtemps que possible.

P	Sél. de mode anémomètre et altimètre droits	"S"
P	Inter. ADC n° 2	OFF
M	Inver. AC ESS BUS	Les 4 sur EMERG
M	Sél. rot. AIR INTAKES LANE	1 et 3 sur A / 2 et 4 sur B
M	Sél. AIR INTAKES HYD	1 sur GREEN / 3 sur BLUE
M		2 et 4 sur YELLOW
M	Sél. ENGINE CONTROL SCHEDULE	HI si IAS > 220 kt
M		LO si IAS < 220 kt
M	SECONDARY AIR DOORS	Commande manuelle
M	Sél. BATT A et BATT B	ON
M	Inver. DC NORM / SPLIT	SPLIT
M	Sél. THROTTLE MASTER	Les 4 sur MAIN
M	Sél. rot. WING & INTAKE ANTI-ICING	Les 2 sur OFF
M	Inter. GALLEYS	Les 2 sur SHED

Pour chaque alternateur successivement :

M Sél. relais de ligne (GCB) en panne (un par un) ..... TEST

si tension et fréquence normales :

M Sél. relais de ligne (GCB) ..... ON

➤ **Un seul alternateur est récupéré**

M Limitations de puissance (54 kW et 36 kVAR) ..... Surveillées

Remettre les systèmes en fonctionnement normal à l'exception des galleys et du dégivrage voilure/entrée d'air.
Laisser l'alternateur de secours en fonctionnement.

[FIN]

SUITE ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

➤ **2, 3 ou 4 alternateurs récupérés**

M Voyants AC MAIN BUS . . . . . Observés

O Voyant(s) AC MAIN BUS allumé(s)

M Inver. AC ESS BUS associé(s) . . . . . Maintenu(s) sur EMERG

ATTENTION ———————————————————

L'alternateur de secours doit être laissé en ligne tant qu'un inver. au moins de bus essentielle NORM / EMERG est sur EMERG.

———————————————————————

si seulement 3 bus principales alternatives sont récupérées:

M Inver. AC ESS BUS récupérées . . . . . NORM

M Sél. AIR INTAKES . . . . . Suivant tableau ci-dessous

		AC MAIN BUS en panne			
		1	2	3	4
Sél. rotatif	1	AUTO	AUTO	AUTO	A
AIR	2	AUTO	AUTO	B	AUTO
INTAKES	3	AUTO	AUTO	A	AUTO
LANE	4	AUTO	AUTO	AUTO	B

M BILAN ELECTRIQUE . . . . . Consulté ➔ **06.20**

[FIN]

O Voyants AC MAIN BUS tous éteints

M Inver. AC ESS BUS . . . . . NORM

M Sél. BATT A et BATT B . . . . . NORM

M Inver. DC NORM / SPLIT . . . . . NORM

M Sél. EMERG GEN de l'alternateur de secours . . . . . AUTO

M Inver. NORM / ISOL de l'alternateur de secours . . . ISOL puis NORM

M Remettre les systèmes en fonctionnement en respectant les limitations de puissance.

[FIN]

➤ **Aucun alternateur n'est récupéré**

M Sél. rot. MSU INS 3 . . . . . ATT REF

C Sél. W / SHIELD DE ICE . . . . . Les 2 sur LOW

C Inter. ANTI STALL n° 1 et n° 2 . . . . . OFF

C AUTO STAB n° 1 . . . . . Trois palettes engagées

C ARTIFICIAL FEEL n° 1. . . . . Trois palettes engagées

P Inver. transfert instruments planche de bord droite . . . . . ATT INS 3 / COMP 1 / DEV 1 / NAV INS 1

Rejoindre en subsonique le terrain le plus proche en effectuant une descente normale à 325 kt.

ATTERRIR SUR L'AEROPORT APPROPRIE LE PLUS PROCHE

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

Précaution -

Eviter les conditions givrantes en vol sur génération électrique de secours car le dégivrage n'est plus disponible sauf pour la glace frontale gauche (sur LOW seulement), le réchauffage du pitot de secours des sondes statiques et des sondes ADC 1.

- -

M BILAN ELECTRIQUE . . . . Consulté ➔ **06.20**

Quand la décélération est entreprise :

M Centrage . . . . .Vers 55 %

M Sél. PUMP BLUE et PUMP GREEN du Rés. 11. . . . . ON

si du carburant est nécessaire dans le réservoir 9 :

Précaution -

Les pompes des réservoirs 9 et 10 sont inutilisables, en conséquence, lorsque du carburant est transféré dans le réservoir 9, il ne pourra être renvoyé dans les nourrices que par gravité en maintenant une assiette à cabrer.

- -

M Sél. INLET VALVE O/RIDE du Rés. 9 . . . . Les 2 sur OPEN

Quand la quantité requise dans le réservoir 9 est atteinte :

M Sél. INLET VALVES O/RIDE du Rés. 9. . . . . SHUT

M Sél. INLET VALVES O/RIDE des Rés. 5 et 7 . . . . .OPEN

si la quantité réservoir 6 et/ou 8 supérieure à 1000 kg :

M Inter. INTERCON.VALVES (5-8) et (6-7). . . . . .OPEN

C'est le seul moyen de transférer le carburant des réservoirs 6 et 8 vers les nourrices.

si nécessité utiliser le carburant des réservoirs 5 et 7 :

M Sél. rot. CROSS FEED . . . . .Les 4 en ligne

M Sél. PUMPS des Rés. 5 et 7 . . . . EMERG

Quand le centrage est à 55 % :

M Sél. PUMP BLUE et PUMP GREEN du Rés. 11. . . . . OFF

M Sél. INLET VALVE O/RIDE des Rés. 5 et 7 . . . . SHUT

Quand M < 0,95 :

M Centrage . . . . Vers 53,5 %

M Sél. INLET VALVE O/RIDE des Rés. 5 et 7 . . . . .OPEN

M Sél. PUMP BLUE et PUMP GREEN du Rés. 11. . . . . ON

Quand le Réservoir 11 est vide :

M Sél. PUMP BLUE et PUMP GREEN du Rés. 11. . . . . OFF

M Sél. INLET VALVE O/RIDE des Rés. 5 et 7 . . . . SHUT

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

Avant l'atterrissage :

si les nourrices 2 et 4 contiennent suffisamment de carburant pour alimenter les réacteurs 2 et 4 :

M Sél. PUMPS des Rés. 5 et 7 . . . . . OFF

M Sél. rot. CROSS FEED . . . . . Les 4 en croix

Note : *Vérifier les distances d'atterrissage suite à la perte des reverses. La coupure de deux moteurs symétriques à l'impact en prenant soin de maintenir les pressions hydrauliques jaune et vertes réduira la longueur nécessaire.*
L'orientation de roue AV, les réchauffes, les phares et l'ouverture automatique des secondary air doors sont perdus.

CPM Check-list DESCENTE EN SECOURS VISIERE ET NEZ . . . . . Appliquée (signalisation inopérante) ➔ **08.05**

CPM Check-list SORTIE DU TRAIN EN SECOURS . . . . . Appliquée ➔ **07.12**

ATTENTION ———————————————————————

Couper les systèmes électriques dès que possible après l'atterrissage.

———————————————————————————————

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALARMES MULTIPLES ASSOCIEES A UN DEFAUT DE GENERATION ELECTRIQUE

M Sél. de couplage (BTB) . . . . . Les 4 sur TRIP
M Sél. THROTTLE MASTER . . . . . Les 4 sur OFF puis MAIN

ATTENTION ———————————————————————

Les sélecteurs des relais de couplage doivent rester sur TRIP.

———————————————————————

si l'anomalie persiste sur une alimentation :

M Génération électrique en défaut . . . . . .Identifiée
M Inver AC ESS BUS (alimentation concernée). . . . . EMERG
M Sél. relais de ligne (GCB) concerné . . . . . OFF

ATTENTION ———————————————————————

Le sélecteur de relais de ligne concerné doit rester sur OFF.

———————————————————————

si le voyant AC MAIN BUS n° 3 est allumé :

M Sél. rotatif AIR INTAKE LANE . . . . . 2 sur B / 3 sur A

si le voyant AC MAIN BUS n° 4 est allumé :

M Sél. rotatif AIR INTAKE LANE . . . . . .1 sur A / 4 sur B

M Limitations de puissance (54 kW et 36 kVAR) . . . . . Surveillées
M BILAN ELECTRIQUE . . . . . Consulté ➔ **06.20**

CPM Procédures associées aux alarmes . . . . . Appliquées

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PERTE BUS ESSENTIELLE ALTERNATIVE

ELEC
rouge

AC ESS BUS
rouge

M Inver. AC ESS BUS affecté . . . . . EMERG

si le voyant AC ESS BUS reste allumé :

M Sél. EMERG GEN de l'alternateur de secours . . . . . MANUAL

si l'AC ESS BUS n°3 est perdue :

M ADC 2. . . . . OFF

M BILAN ELECTRIQUE . . . . . Consulté → **06.20**

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PERTE BUS PRINCIPALE ALTERNATIVE

ELEC ambre | **AC MAIN BUS** ambre

M Inter. pompes nourrices . . . . Vérifiés tous sur ON
M Sél. de couplage (BTB). . . . . TRIP
M Sél. rot. AC FREQ / VOLTS . . . . .GEN. concerné
M Sél. relais de ligne (GCB) . . . . TEST
M Tension et fréquence . . . . Vérifiées

➤ **Tension et / ou fréquence hors limites**

M Sél. relais de ligne (GCB) . . . . OFF
M Limitations de puissance (54 kW et 36 kVAR) . . . . . . Surveillées
M Inter. SSB . . . . OPEN
M Sél. de couplage (BTB) . . . . RESET
M Voyant AC MAIN BUS et i.m. contacteur de couplage . . . . . Observés

● **Voyant AC MAIN BUS allumé et i.m. cont. de couplage en croix**

M Sél. de couplage (BTB) . . . . TRIP
M Limitations de puissance (54 kW et 36 kVAR) . . . . . Surveillées
M Inter. SSB . . . . CLOSE

si AC MAIN BUS n° 3 allumé :

M Sél. rot AIR INTAKE LANE . . . . 2 sur B / 3 sur A

si AC MAIN BUS n° 4 allumé :

M Sél. rot AIR INTAKE LANE . . . . 1 sur A / 4 sur B

M BILAN ELECTRIQUE . . . . Consulté ➔ **06.20**

[FIN]

● **Voyant AC MAIN BUS éteint et i.m. cont. de couplage en ligne**

M Inter. SSB . . . . CLOSE
M Inter. NORM/ISOL de l'alternateur de secours. . . . . ISOL puis NORM
M Inter. pompes nourrices . . . . Comme néc.

Précaution -
Quand l'alimentation de la bus de couplage a été récupérée par action sur le sélecteur de couplage (BTB), ne pas fermer le relais de ligne (GCB) de l'alternateur concerné.
- -

[FIN]

SUITE - - - - - - - - - - - - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

➤ Tension et fréquences normales

M Sél. relais de ligne (GCB) . . . . .ON

M Voyant AC MAIN BUS et i.m relais de ligne (GCB) . . . . .Observés

● Voyant AC MAIN BUS éteint et i.m. G.C.B. en ligne

M Inter. NORM/ISOL de l'alternateur de secours . . . . ISOL puis NORM

M Inter. Pompes nourrices .Comme nécessaire

Précaution -

Quand l'alternateur accepte sa charge après une perte de bus principale alternative, ne pas fermer le sélecteur de couplage (BTB).

- -

[FIN]

● Voyant AC MAIN BUS allumé

M Sél. relais de ligne (GCB) . . . . .OFF

M Inter. SSB . . . . OPEN

M Sél. de couplage (BTB) . . . . RESET

M Voyant AC MAIN BUS et i.m. contacteur de couplage (BTB) . . . . Observés

◆ Voyant AC MAIN BUS allumé et i.m. cont. de couplage en croix

M Sél. de couplage (BTB). . . . . TRIP

M Inter. SSB . . . . CLOSE

si AC MAIN BUS n° 3 allumé :

M Sél. rot AIR INTAKE LANE . . . . 2 sur B / 3 sur A

si AC MAIN BUS n° 4 allumé :

M Sél. rot AIR INTAKE LANE . . . . 1 sur A / 4 sur B

M BILAN ELECTRIQUE .Consulté ➔ **06.20**

[FIN]

◆ Voyant AC MAIN BUS éteint et i.m. cont de couplage en ligne

M Inter. SSB . . . . CLOSE

M Inver. NORM/ISOL de l'alternateur de secours ISOL puis NORM

M Inter. Pompes nourrices . . . . Comme néc.

ATTENTION ——————————————————————

Quand l'alimentation de la bus de couplage a été récupérée par action sur le sélecteur de couplage (BTB), ne pas fermer le relais de ligne de l'alternateur concerné.

———————————————————————————

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

DEBIT NUL ou DESEQUILIBRE DE TENSION ALTERNATEUR EN VOL

M Sélecteur relais de couplage (BTB) concerné . . . . . .TRIP

ATTENTION ———————————————————

Le sélecteur du relais de couplage doit rester sur TRIP.

———————————————————————————

si voyant AC MAIN BUS allumé ou deséquilibre de tension :

M Inver. AC ESS BUS . . . . . EMERG

M Sélecteur relais de ligne (GCB) concerné . . . . . OFF

ATTENTION ———————————————————

Le sélecteur relais de ligne (GCB) doit rester sur OFF.

———————————————————————————

M Limitations de puissance (54 kW et 36 kVAR) . . . . . Surveillées

si voyant AC MAIN BUS N° 3 allumé :

M Sél. rotatif AIR INTAKE LANE . . . . . 2 sur B / 3 sur A

si voyant AC MAIN BUS N° 4 allumé :

M Sél. rotatif AIR INTAKE LANE . . . . . 1 sur A / 4 sur B

M BILAN ELECTRIQUE . . . . . Consulté ➔ **06.20**

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PANNE ALTERNATEUR DE SECOURS

FAIL
jaune

M Voyant jaune FAIL. . . . . Appuyé pour réarmer

si le voyant FAIL reste allumé :

M Systèmes alimentés par les AC ESS BUS affectées . . . . . .Surveillés

➤ **Alternateur de secours non nécessaire**

M Inver. NORM/ISOL de l'alternateur de secours. . . . . ISOL

[FIN]

➤ **Alternateur de secours nécessaire et le voyant AC ESS BUS allumé**

M Sél. EMERG GEN de l'alternateur de secours . . . . . MANUAL

[FIN]

[FIN]

SURCHAUFFE ALTERNATEUR DE SECOURS

ELEC
rouge

O/HEAT
rouge

M Inver. NORM/ISOL de l'alternateur de secours. . . . . ISOL

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PERTE BUS ESSENTIELLE CONTINUE

ELEC
rouge

DC ESS BUS
rouge

M Sél. BATT A et BAT B . . . . . .ON

M Ampèremètre batterie . . . . . .Vérifié

si débit anormal (indication hors échelle) :

M Sél. BATT A et/ou BAT B. . . . . OFF

M Inter. DC NORM / SPLIT . . . . . NORM

M Inter. TRU. NORM / ISOL . . . . . .Les 4 sur NORM

M Sél. rot. DC VOLTS . . . . . .Barre concernée

M Tensions ESS . . . . . Vérifiées

si tension ESS B (4P) anormale :

M Sél. EMERG GEN de l'alternateur de secours . . . . . MANUAL

M BILAN ELECTRIQUE. . . . . Consulté ➔ **06.20**

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PERTE BUS PRINCIPALE CONTINUE

ELEC
ambre

DC MAIN BUS
ambre

M I.m. DC ESS MAIN SPLIT . . . . . Les 2 observés

si i.m. en croix :

M Inver. DC NORM / SPLIT . . . . . NORM

M Sél. BATT A et BATT B . . . . . ON

M Sél. rot. DC VOLTS . . . . . MAIN A

si la tension est nulle :

M Inver. TRU 2 . . . . . NORM

M Sél. rot DC VOLTS . . . . . MAIN B

si la tension est nulle :

M Inver. TRU 3 . . . . . NORM

M BILAN ELECTRIQUE . . . . . Consulté → **06.20**

[FIN]

SURCHAUFFE TRANSFO REDRESSEUR (TRU)

O/HEAT
ambre

M Inver. NORM/ISOL du TRU concerné . . . . . ISOL

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PANNE DE CHARGE BATTERIE

ELEC (ambre) FAIL (ambre)

M Ampèremètre batterie . . . . . Observé

➤ **Charge supérieure à 25 A**

M Sélecteur batterie . . . . . OFF

[FIN]

➤ **Charge inférieure à 25 A**

M Sélecteur batterie . . . . . ON

M Charge batterie . . . . . Surveillée

si charge augmente :

M Sélecteur batterie . . . . . OFF

[FIN]

BAISSE DE PRESSION HUILE CSD

ELEC (ambre) CSD x (ambre)

M Inter. CSD . . . . . DISC

M Sél. relais de ligne (GCB) concerné . . . . . OFF

M Limitations de puissance (54 kW et 36 kVAR) . . . . . Surveillées

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

TEMPERATURE HUILE ENTREE CSD ELEVEE



M Indic. température ENTREE HUILE CSD . . . . . Surveillé

si température entrée huile CSD > 155°C :

M Température carburant réacteur . . . . . .Observée

si température carburant réacteur > 70° :

M Sél. FUEL HEATER . . . . . .OFF

M Charges électriques (si possible) . . . . . Réduites

si la température entrée CSD est supérieure à 155°C pendant plus de 5 mn :

M Inter. CSD . . . . . DISC

M Sél. relais de ligne (GCB) . . . . . .OFF

M Limitations de puissance (54 kW et 36 kVAR) . . . . . .Surveillées

si la température différentielle huile CSD hors limites :

CPM Check-list TEMPERATURE DIFFERENTIELLE HUILE CSD ELEVEE . . . . . Appliquée ➔ **06.19**

[FIN]

Note : *Toute température d'huile entrée CSD supérieure à 145°C sera signalée à l'ATL.*

TEMPERATURE DIFFERENTIELLE HUILE CSD ELEVEE

M Température différentielle huile CSD . . . . . Vérifiée

si température dépasse 20°C pour une charge inférieure à 30 kW ou 30°C pour une charge supérieure à 30 kW :

M Sél. de relais de ligne (GCB) concerné . . . . . .OFF

M Limitations de puissance (54 kW et 36 kVAR) . . . . . .Surveillées

si la température reste hors limite :

M Inter. CSD . . . . . DISC

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

BILAN ELECTRIQUE

Liste des disjoncteurs BUS ALTERNATIVES : TU I-06.50.01
Liste des disjoncteurs BUS CONTINUES : TU I-06.45.01

➤ **PERTE BUS ESSENTIELLE ALTERNATIVE**

Bus essentielle perdue	Bus associées perdues Inter NORM EMERG		Perte antipatinage roues
	sur NORM	sur EMERG	
AC ESS 1 (5X)	32X, 33X	32X, 33X	5 et 8
AC ESS 2 (6X)	12X, 14X	10X,12X, 14X	6 et 7
AC ESS 3 (7X)	13X, 15X	11X, 13X, 15X	2 et 3
AC ESS 4 (8X)	8X	8X	1 et 4

[FIN]

➤ **ALIMENTATION BUS ESSENTIELLE ALTERNATIVE 2 et/ou 3 PAR L'ALTERNATEUR DE SECOURS**

Les principaux systèmes suivants sont perdus lorsqu'on alimente les bus essentielles par l'alternateur de secours :

ACC ESS 2 (6X)	ACC ESS 3 (7X)
Bus 10X perdue	Bus 11X perdue
Alimentation stby compas 2	Aliment. normale compas 2
	ADC 2, ADI 2, HSI 2,
	ILS 2, VOR 2, DME 2 VOR / RMI gauche ADF / RMI droit
	Sonde radio-altimètrique 2
P.A 1 / D.V. 1	P.A. 2 / D.V. 2
Auto manette 1	Auto manette 2
Trim électrique 1	Trim électrique 2
Safety Flight Control 1	Safety Flight Control 2
	Sensation musculaire 2
	Auto-stabilisateur 2
Radar 1	
Jaugeurs bâches hydrauliques bleue et verte	Jaugeur bâche hyd. jaune
	Indicateur pression accu freins
Orientation roue avant	
Le compas 2 est inopérant si les bus 2 et 3 sont sur EMERG.	

[FIN]

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

➤ PERTE BUS PRINCIPALE ALTERNATIVE

En cas de perte définitive de bus principale,
les bus suivantes sont perdues :

Perte AC MAIN BUS 1	Perte bus	1X, 24x, 28X
Perte AC MAIN BUS 2	Perte bus	2X, 10x, 12x, 25x
Perte AC MAIN BUS 3	Perte bus	3x, 11x, 13x, 26x
Perte AC MAIN BUS 4	Perte bus	4x, 27x, 29x

[FIN]

➤ PERTE 4 ALTERNATEURS

Les systèmes suivants sont **utilisables** :

- Pressurisation normale
- Indication TOTALE FUEL CONTENTS et FQI
- Panneaux “Défense de Fumer” et “Attacher vos ceintures”
- Horizon de secours
- Systèmes 1 : ADC, ADF, ADI, ATC, Complass coupler, DME, HF, HSI, ILS, INS, Radio alti, VHF et VOR
- ADF / RMI CDB
- VOR / RMI OPL
- Enregistreur de conversation
- Public Address
- TRK, HDG
- Marker
- Boîtes interphones (4)
- La sélection des lois E est disponible.
- Freinage normal

Les systèmes suivants sont **inutilisables** :

- ADC N°2
- Les 2 PA
- Les 2 automanettes
- Descente train NORMAL
- Descente NORMAL Nez / Visière
- Reverse
- Orientation roue avant
- Réchauffe

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

➤ PERTE BUS ESSENTIELLE CONTINUE

Perte BUS ESS A (3P)

- Les relais de couplage (BTB) 1 et 2 s'ouvrent.
- Les AC ESS BUS 1 et 2 sont alimentées automatiquement par l'alternateur de secours.
- Le S.S.B. s'ouvre.
-

Ne sont plus alimentées :
- La bus AVIONICS A 10x
- La bus 26V AC MAIN A 12x
- La bus chaîne verte des servo commandes 22x

Perte BUS ESS B (4P)

- Les relais de couplage (BTB) 3 et 4 s'ouvrent.
- Les AC ESS BUS 3 et 4 sont alimentées par l'alternateur de secours après sélection manuelle.
- Le S.S.B. s'ouvre.
-

Ne sont plus alimentées :
- La bus AVIONICS B 11x
- La bus 26V AC MAIN B 13x
- La bus chaîne bleue des servo commandes 23x

[FIN]

➤ PERTE BUS PRINCIPALE CONTINUE

En cas de perte définitive de bus principale,
les bus suivantes sont perdues :

Perte DC MAIN A BUS	Perte bus 1P
Perte DC MAIN B BUS	Perte bus 2P

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALLUMAGE VOYANTS TYRE 07.03

ALARME WHEEL (au sol) 07.04

ALARME WHEEL (en vol) 07.05

ALARME SYSTEM 07.07

ALLUMAGE VOYANT BRAKES OVERLOAD. 07.08

PERTE DIRECTION ROUES AVANT 07.09

RENTREE ANORMALE DU TRAIN 07.10

DEVERROUILLAGE HAUT D'UN TRAIN 07.11

SORTIE DU TRAIN EN SECOURS 07.12

SORTIE DU TRAIN PAR GRAVITE 07.13

ATTERRISSAGE EN CONFIGURATION ANORMALE DE TRAIN. 07.14

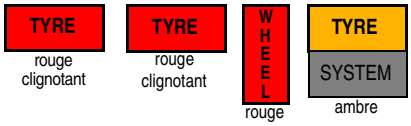
FREINAGE EN SECOURS ou PANNE ANTIPATINAGE. 07.22

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALLUMAGE VOYANTS TYRE



➤ **Clignotants pendant décollage avant V1**

C Décollage . . . . . Interrompu

CPM Retour parking pour inspection des roues et des freins.

[FIN]

➤ **Clignotants pendant roulage vers décollage**

M Voyant TYRE/SYSTEM (Panneau mécanicien) . . . . . Appuyé

si voyants TYRE s'allument à nouveau :

CPM Retour parking pour inspection des roues et des freins.

[FIN]

➤ **Clignotants au cours de l'atterrissage**

M Ne pas mettre en fonctionnement les ventilateurs de frein avant de s'être assuré de l'absence de fuite de carburant sous voilure.

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALARME WHEEL
(au sol)



rouge

➤ **Au décollage après 135 kt**

CPM Ne pas rentrer le train après décollage, à moins que la sécurité ne l'exige.

CPM Procédure ALARME WHEEL en vol. . . . . Appliquée ➔ **07.05**
[FIN]

➤ **Au roulage**

C/M Voyant ambreTYRE (panneau OMN) **et**
voyants rouges TYRE (panneaux pilotes). . . . . Observés

si voyant(s) TYRE allumé(s) :

CPM Check list ALLUMAGE VOYANTS TYRE . . . . . Appliquée ➔ **07.03**
[FIN]

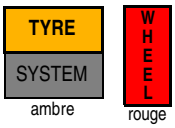
M Inter. BRAKE FANS . . . . . Vérifié ON

M Températures freins . . . . . Surveillées

CPM Ne pas entreprendre le décollage avec un voyant surchauffe frein allumé.
[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALARME WHEEL (en vol)



➤ **Train sorti**

CPM Ne pas rentrer le train, à moins que la sécurité ne l'exige.

si voyant TYRE (panneau OMN) allumé

CPM Laisser le train sorti.

C/P Vitesse maxi . . . . . IAS 270 kt, M = 0,7

Note : *à l'atterrissage, les voyants TYRE pilotes clignoteront entre 135 kt et 10 kt lors de la décélération.*

[FIN]

M Inter. BRAKE FANS . . . . . ON

M Température(s) frein(s) concerné(s). . . . . Surveillée(s)

Quand température inférieure à 150° C :

P Train . . . . . Rentré

M Inter. BRAKE FANS . . . . . OFF

[FIN]

➤ **Train rentré**

si température frein(s) supérieure à 220°C :

CPM Plafond de vol train sorti . . . . . Vérifié

Voir tableau fin de check-list.

C/P Visière (IAS maxi = 325 kt, M maxi = 0,8) . . . . . Basse

C/P Train (IAS maxi = 270 kt, M maxi = 0,7) . . . . . Sorti

ATTENTION ———————————————————

La sortie du train repositionne les inverseurs ENG RATING MODE. sur T/OFF, réduire les manettes de poussée en conséquence.

———————————————————————————

M Inter. BRAKE FANS . . . . . ON

M Température(s) frein(s) concerné(s) . . . . . Surveillée(s)

Quand température inférieure à 150° C :

P Train . . . . . Rentré

M Inter. BRAKE FANS . . . . . OFF

M Inter. ENG RATING MODE . . . . . FLIGHT

P Visière . . . . . UP

[FIN]

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

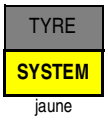
PLAFOND BRUT TRAIN SORTI PORTES FERMEES
EN PALIER SUBSONIQUE 270 kt / M 0,7 / ISA

Masse (t)	Plafond (ft) 4 GTR	Plafond (ft) 3 GTR
180	14 000	0
170	16 000	0
160	18 000	1 800
150	20 000	4 800
140	23 000	7 800
130	25 000	10 800
120	27 000	13 800
110	29 000	17 200

Effet de l'antigivrage : - 1 000 ft

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALARME SYSTEM



➤ **Avant décollage**

M Voyant TYRE / SYSTEM . . . . . Pressé

si le voyant SYSTEM reste allumé :

CPM Retour au parking . . . . . Effectué

[FIN]

➤ **Au décollage**

CPM Décollage . . . . . Poursuivi

Après la rentrée du train :

M Boîtier de détection (5.216) . . . . . Observé

M Lampe(s) allumée(s) . . . . . Notées

M Voyant TYRE / SYSTEM . . . . . Pressé

[FIN]

➤ **Après la rentrée du train**

M Boîtier de détection (5.216) . . . . . Observé

M Lampe(s) allumée(s) . . . . . Notées

M Voyant TYRE / SYSTEM . . . . . Pressé

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALLUMAGE VOYANT BRAKES OVERLOAD

CPM Roulage . . . . . Interrompu

si l'indication du surcouple est accompagnée d'à-coups, et/ou de température de roue anormalement élevée et/ou d'apparition du voyant RELEASE :

CPM Retour parking . . . . . Effectué

ATTENTION ———————————————————

Dans le cas d'à-coups, la sélection du freinage en EMERG permet de retrouver un freinage satisfaisant quand l'anomalie provient du système de freinage normal.

———————————————————————

[FIN]

M Bouton RESET boîtier d'adaptation freinage (9.215). . . . . .Réarmé
CPM Roulage . . . . . .Repris
CPM Nouveau freinage. . . . . Effectué
M Voyant OVERLOAD. . . . . Observé

➤ **Voyant OVERLOAD éteint**

CPM Roulage. . . . . .Poursuivi

[FIN]

➤ **Voyant OVERLOAD allumé**

M Boîtier d'adaptation, nombre de freins concernés. . . . . .Vérifié

Un seul frein affecté

Au décollage : appliquer les abattements de performances en cas d'un frein inopérant (Manuel TU 04.02.12.01).

Si les limitations du jour le permettent :

CPM Roulage . . . . . .Poursuivi

[FIN]

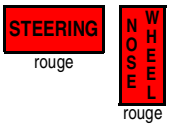
Plus d'un frein affecté

CPM Retour parking . . . . . Effectué

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PERTE DIRECTION ROUES AVANT



A grande vitesse, contrôler l'avion au palonnier.

A basse vitesse, contrôler l'avion par freinage différentiel.

ATTENTION ———————————————————————————

L'utilisation du bouton poussoir RESET ne doit se faire qu'à très faible vitesse et en ligne droite.

———————————————————————————————————

Lorsque la vitesse est d'environ 5 kt :

C/P Bouton poussoir RESET . . . . . Appuyé

si le voyant NOSE WHEEL reste allumé :

C/P Utiliser le freinage différentiel.

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

RENTREE ANORMALE DU TRAIN

La configuration est anormale 30 secondes environ après la commande sur UP ou lorsque la commande est mise sur NEUTRAL :

C Vitesse maxi. . . . . .IAS 270 kt
C Facteurs de charge supérieurs à 1 . . . . . Evités
P Visière . . . . . .Vérifiée DOWN
C Transpondeur / TCAS . . . . . TA ONLY
P Cde normale de train . . . . . DOWN
M Signalisation train sorti. . . . . Observée

➤ **Signalisation anormale (après 30 s.)**

CPM Check-list SORTIE TRAIN EN SECOURS. . . . . .Appliquée → **07.12**
[FIN]

➤ **Signalisation normale**

P Cde normale de train. . . . . UP
M Signalisation train rentré . . . . . Observée

si la signalisation est anormale (après 30 s.) :

P Cde normale de train . . . . . DOWN
M Signalisation train sorti. . . . . Observée

Signalisation normale

CPM Atterrir ou respecter la procédure vol train sorti.
(cf. TU 04.02.xx.xx).
[FIN]

Signalisation anormale

CPM Atterrir ou respecter la procédure vol train sorti.
(cf. TU 04.02.xx.xx).
CPM Check-list SORTIE TRAIN EN SECOURS. . . . . .Appliquée → **07.12**
[FIN]

P Cde normale de train. . . . . .NEUTRAL
C Transpondeur / TCAS . . . . . .TA/RA
M ENGINE RATING MODE . . . . . Vérifié CLB
[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

DEVERROUILLAGE HAUT D'UN TRAIN

UPPER LOCKS
ambre

C Facteurs de charge . . . . . Valeurs excessives évitées
C/P Position train . . . . . .Observée

➤ **Train sorti**

CPM Ne pas rentrer le train.
[FIN]

➤ **Train rentré**

si le voyant UPPER LOCKS s'allume au positionnement de la commande de train sur NEUTRAL :

CPM Check-list RENTREE ANORMALE TRAIN . . . . Appliquée ➔ **07.10**
[FIN]

C/P Cde normale de train . . . . . Maintenue sur NEUTRAL

ATTENTION ———————————————————

Ne pas tenter de manoeuvre de rentrée de trains lorsque le voyant UPPER LOCKS est allumé.

———————————————————————————

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

SORTIE DU TRAIN EN SECOURS

Précaution

Ne pas tenter de sortie en secours avec un train principal verrouillé BAS et un voyant SHORT allumé.

C Vitesse maxi . . . . . IAS 270 kt / M = 0,7
P Cde normale de train . . . . . NEUTRAL
M Sél. PUMPS jaunes 2 et 4 . . . . . ON
M Pression circuit jaune . . . . . Vérifiée
M Cde secours de train. . . . . DOORS
M Trois voyants rouges trappes T. AV & TP . . . . . Vérifiés
M Flèche verte T. . . . . Allumée

Après 8 secondes :

M Cde secours de train. . . . . WHEELS
M Trois flèches vertes LH-NOSE-RH . . . . . Observées

si trains non verrouillé BAS :

CPM Check-list SORTIE DU TRAIN PAR GRAVITE . . . . Appliquée → **07.13**
[FIN]

P Cde normale de train . . . . . laissée sur NEUTRAL

Note : *Les trappes restent ouvertes, éviter les dérapages importants.*

Au parking :

P Cde normale de train . . . . . Juste avant la coupure des moteurs, DOWN

Après mise en place des sécurités de train :

C Réacteur 4 . . . . . Arrêté en dernier
[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

SORTIE DU TRAIN PAR GRAVITE

Précaution

Ne pas tenter de sortie par gravité avec un train principal verrouillé BAS et un voyant SHORT allumé.

Note : *Durée de l'opération : environ 5 minutes.*
Trains principaux : rang 22
Train avant : rangs 3 et 5

M Cde normale de train. . . . . NEUTRAL
M Cde secours de train . . . . . NEUTRAL

Note : *Les actions à effectuer sont décrites sur le panneau d'accès au logement de manoeuvre pour les trains principaux et dans le logement lui-même pour le train avant.*

M Broches de sécurité (1 pour TAV, 2 pour TP) . . . . . Enlevées
M Cdes de déverrouillage des trappes et des trains . . . . . Actionnées
M Verrouillage bas des trains . . . . . Vérifié par système optique (ligne blanche)

si non verrouillage des trains principaux :

M Circuit d'assistance pneumatique . . . . . Utilisé

si trains non verrouillé BAS :

CPM Check-list ATTERRISSAGE EN CONFIGURATION ANORMALE DE TRAIN . . . . . Appliquée → **07.14**
[FIN]

M Cde normale de train. . . . . laissée sur NEUTRAL

Note : *Les trappes restent ouvertes, éviter les dérapages importants.*
Après sortie par gravité du train, le train auxiliaire arrière n'est pas sorti.

Au parking :

P Cde normale de train. . . . . Juste avant la coupure des moteurs, DOWN

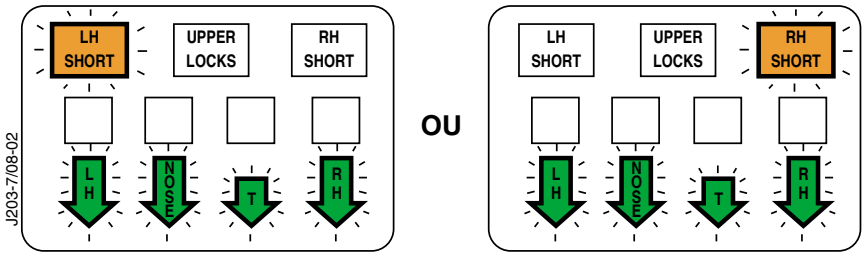
Après mise en place des sécurités de train :

C Réacteur 4. . . . . Arrêté en dernier
[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ATTERRISSAGE EN CONFIGURATION ANORMALE DE TRAIN

➤ TRAIN PRINCIPAL VERROUILLE BAS AVEC VOYANT SHORT ALLUME



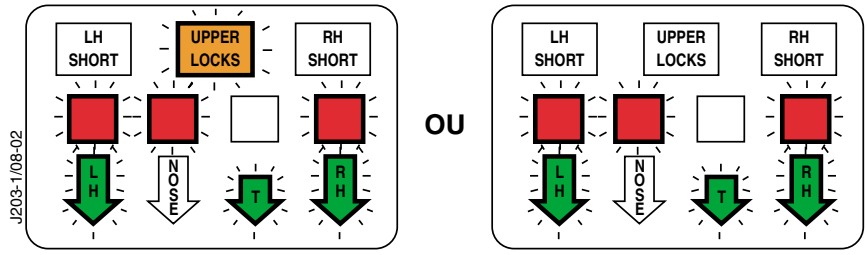
ATTENTION

Ne pas tenter de sortie de train en secours, ni de sortie par gravité.

L'approche et l'atterrissage seront normaux à condition de délester le plus longtemps possible le train en défaut.

[FIN]

➤ TRAIN AVANT NON VERROUILLE BAS



La procédure suivante s'applique après exécution des check-lists SORTIE DU TRAIN EN SECOURS et SORTIE DU TRAIN PAR GRAVITE.

CPM Procédure EVACUATION PASSAGERS . . . . . Revue ➔ **CL.08**

C/M Vidange carburant . . . . . Maxi possible ➔ **03.04**

M Disjoncteur GPWS (G4 du panneau 13-215) . . . . . Tiré

M Disjoncteur AUDIO WARN SYS SUP 1 (M 21 du panneau 1-213) . . . . Tiré

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

Avant atterrissage :

M Sél. JETTISON MASTER VALVES . . . . Les 2 sur OFF
M Réchauffage drains . . . . OFF
P Cde normale de train . . . . DOWN
P Cde secours de train . . . . WHEELS

Note : *si le voyant UPPER LOCKS est allumé, le train avant est verrouillé haut.*

M Centrage. . . . . 53 %
P Cde normale Nez Visière . . . . DOWN
M Inter STBY VISOR . . . . VISOR DOWN
P Levier de frein. . . . . EMERG
C/P Radar . . . . STBY
M Sél. PUMPS hydrauliques jaune . . . . Les 2 sur ON
P Phares . . . . Comme néc.
CPM Altimètres . . . . - hPa / Comparés
M Porte poste de pilotage . . . . Déverrouillée
CPM Sièges PNT . . . . Verrouillés / OFF

Vers 180 kt :

M AUDIO CANCEL . . . . Appuyé

A l'atterrissage :

C Approche et arrondi . . . . Normaux

Au toucher des roues :

C REVERSE . . . . RALENTI puis NORMALE
C Freinage (avec avion maintenu cabré). . . . . Appliqué DOUCEMENT jusqu'à 120 kt

A 110 kt :

C Assiette avion. . . . . Réduite
Réduire l'assiette pour obtenir un contact de l'avant avec le sol vers 85 kt aussi doux que possible.

Au contact de l'avant :

C REVERSE . . . . RALENTI

si nécessaire après immobilisation :

CPM Procédure EVACUATION PASSAGERS . . . . . . Appliquée ➔ **CL.08**

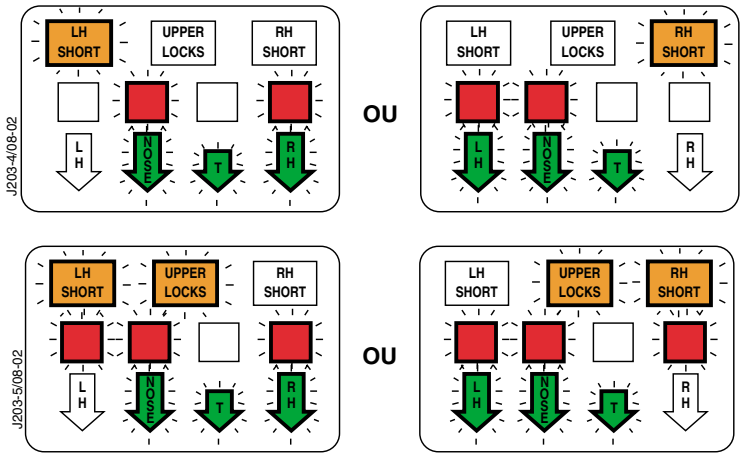
[FIN]

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

➤ UN TRAIN PRINCIPAL N'A PAS QUITTE SON LOGEMENT

Figuration avec la commande normal sur DOWN



La procédure suivante s'applique après exécution des check-lists SORTIE DU TRAIN EN SECOURS et SORTIE DU TRAIN PAR GRAVITE.

CPM Procédure EVACUATION PASSAGERS . . . . . Revue ➔ **CL.08**

CPM Vidange carburant . . . . . Maxi possible ➔ **03.04**

M Disjoncteur GPWS (G4 du panneau 13-215) . . . . . Tiré

M Disjoncteur AUDIO WARN SYST SUP 1 (M 21 du panneau 1-213). . . Tiré

si possible, tenter de rentrer les trains sortis et ensuite, de sortir le train avant :

P Cde normale de train . . . . . .NEUTRAL

M Cde secours de train . . . . . .NEUTRAL

M Cdes sortie par gravité . . . . . Re positionnée sur NORMAL, ...assistance pneumatique débranchée

M Sél. PUMPS hydrauliques jaunes . . . . . Les 2 sur ON

M Cde secours de train . . . . . DOORS

P Cde normale de train . . . . . UP

M Cde secours de train . . . . . WHEELS puis DOORS

Attendre 10 secondes :

M Disjoncteur L/GEAR RAISE (A6 du panneau 15-215) . . . . . Tiré

P Cde secours de train . . . . . .NEUTRAL

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

Attendre 30 secondes :

M Disjoncteur L/GEAR RAISE . . . . . Repoussé

Les trains doivent rentrer.

P Cde normale de train. . . . . NEUTRAL

P Cde secours de train. . . . . NEUTRAL

M Train avant . . . . . Sorti par gravité

P Ne pas positionner la commande normale de train sur DOWN

P Cde normale de train. . . . . UP

Avant atterrissage :

M Sél. JETTISON MASTER VALVES . . . . . Les 2 sur OFF

M Réchauffage drains . . . . . OFF

C/P Radar . . . . . STBY

P Cde nez visière . . . . . DOWN

P Freins . . . . . EMERG vérifié / NORMAL

P Phares . . . . . Comme nécessaire

CPM Altimètres . . . . . - hPa / comparés

M Porte poste de pilotage . . . . . Déverrouillée

CPM Sièges PNT . . . . . Verrouillés / OFF

Vers 180 kt :

M AUDIO CANCEL . . . . . Appuyé

A l'atterrissage :

Le contact du train avant et des nacelles (ou du train principal) avec le sol devra être aussi doux que possible.

Au toucher :

M Poignées coupe feu . . . . . Les quatre tirées

Sept secondes après avoir tiré les poignées coupe feu :

M Boutons 2 SHOT . . . . . Les quatre appuyés

Après l'immobilisation :

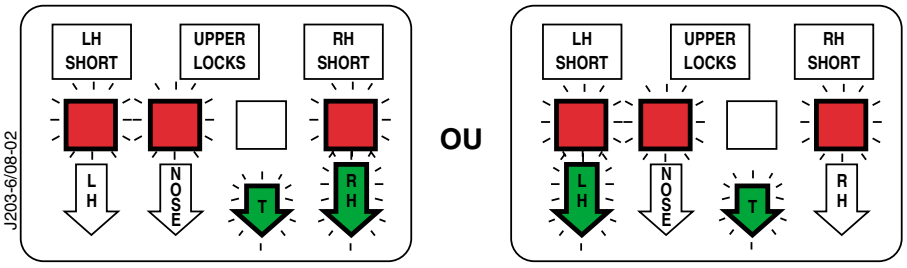
CPM Procédure EVACUATION PASSAGERS . . . . . Appliquée → **CL.08**

[FIN]

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

➤ UN TRAIN PRINCIPAL ET LE TRAIN AVANT NON VERROUILLES BAS



La procédure suivante s'applique après exécution des check-lists SORTIE DU TRAIN EN SECOURS et SORTIE DU TRAIN PAR GRAVITE.

M	Prise pneumatique	Connectée
M	Robinet pneumatique	Ouvert
CPM	Procédure EVACUATION PASSAGERS	Revue ➔ **CL.08**
CPM	Vidange carburant	Maxi possible ➔ **03.04**
M	Disjoncteur GPWS (G4 du panneau 13-215)	Tiré
M	Disjoncteur AUDIO WARN SYS SUP 1 (M 21 du panneau 1-213)	Tiré

Avant atterrissage :

M	Sél. JETTISON MASTER VALVES	Les 2 sur OFF
M	Réchauffage drains	OFF
P	Cde normale de train	DOWN
M	Cde secours de train	WHEELS
P	Cde nez visière	DOWN
M	Inter STBY VISOR	VISOR DOWN
P	Levier de frein	EMERG
C/P	Radar	STBY
M	Sélecteurs PUMPS hydrauliques jaunes	Les 2 sur ON
P	Phares	Comme nécessaire
CPM	Altimètres	- hPa / comparés
M	Porte poste de pilotage	Déverrouillée
CPM	Sièges PNT	Verrouillés / OFF

Vers 180 kt :

M	AUDIO CANCEL	Appuyé

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

A l'atterrissage :

C Vitesse approche . . . . . .VREF

C Arrondi . . . . . .Normal

Au toucher :

M Poignées coupe feu . . . . . Les quatre tirées

Sept secondes après avoir tiré les poignées coupe feu :

M Boutons 2 SHOT . . . . . .Les quatre appuyés

Après l'immobilisation :

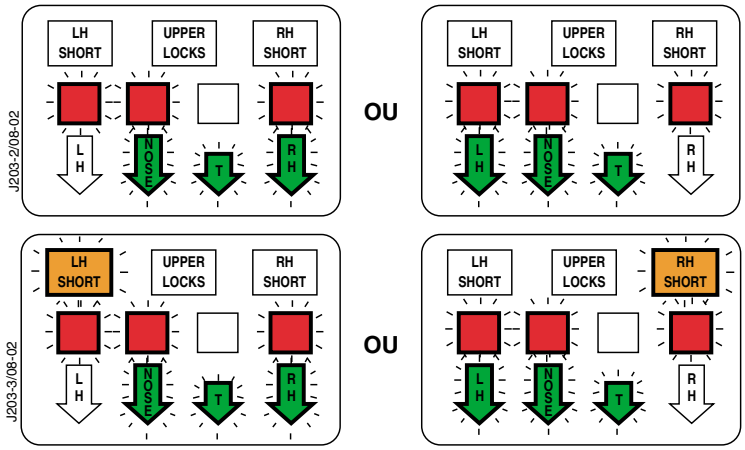
CPM Procédure EVACUATION PASSAGERS . . . . . .Appliquée → **CL.08**

[FIN]

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

➤ UN TRAIN PRINCIPAL A QUITTE SON LOGEMENT MAIS N'EST PAS VERROUILLE BAS



La procédure suivante s'applique après exécution des check-lists SORTIE DU TRAIN EN SECOURS et SORTIE DU TRAIN PAR GRAVITE.

M	Prise pneumatique	Connectée
M	Robinet pneumatique	Ouvert
CPM	Procédure EVACUATION PASSAGERS	Revue ➔ **CL.08**
CPM	Vidange carburant. Maxi du coté du train non verrouillé	➔ **03.04**
M	Disjoncteur GPWS (G4 du panneau 13-215)	Tiré
M	Disjoncteur AUDIO WARN SYST SUP 1 (M 21 du panneau 1-213)	Tiré

Avant atterrissage :

P	Sél. JETTISON MASTER VALVES	Les 2 sur OFF
M	Réchauffage drains	OFF
P	Cde normale de train	DOWN
M	Cde secours de train	WHEELS
P	Cde nez / visière	DOWN
M	Radar	STBY
M	Sélecteurs PUMPS hydrauliques jaunes	Les 2 sur ON
P	Phares	Comme nécessaire
CPM	Altimètres	- hPa / comparés
M	Porte poste de pilotage	Déverrouillée
CPM	Sièges PNT	Verrouillés / OFF

SUITE -

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

Vers 180 kt :

M AUDIO CANCEL . . . . . Appuyé

A l'atterrissage :

C Conserver un léger dérapage du côté du train verrouillé bas.

si nécessaire, au toucher :

M Poignées coupe-feu . . . . . Les quatre tirées

Sept secondes après avoir tiré les poignées coupe-feu,

M Boutons 2 SHOT . . . . . .Les quatre appuyés

si nécessaire après immobilisation :

CPM Procédure EVACUATION PASSAGERS . . . . . .Appliquée → **CL.08**

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

FREINAGE EN SECOURS ou PANNE ANTIPATINAGE

BRAKES FAIL (rouge) — R R R R / R R R R (blanc)

Utiliser cette procédure lorsque le voyant BRAKES FAIL s'allume pédales enfoncées ou lorsque 4 voyants release ou plus ne s'allument pas pendant le contrôle avant atterrissage.

C/P Pédales des freins . . . . Complètement relachées

C/P Levier de frein . . . . EMERG

C/P Pédales des freins . . . . Enfoncées suivant nécessité

Précaution -

L'anti patinage est perdu. Doser le freinage en utilisant le manomètre double.

***Piste sèche** : un freinage continu jusqu'à la butée d'effort correspondant à 1100 psi est autorisé. Cette butée ne doit pas être atteinte en moins de 2 sec. Ceci conduira à la meilleure performance de freinage (respect de la distance calculée). Contrôle effectué par le pilote en fonction.*

***Piste mouillée** : pour éviter un éclatement des pneus et assurer la meilleure performance :*

- *les freins doivent être complètement relâchés à la demande de l'OMN qui annonce régulièrement les valeurs de pression lues (3 annonces de pression, puis "Relâche", toutes les 5 sec. environ),*
- *les valeurs maximales suivantes ne doivent pas être dépassées :*
  450 PSI si IAS > 75 kt *900 PSI si IAS ≤ 75 kt*

Sur les aires de roulage, limiter la pression à 900 PSI sauf urgence.

- -

***Note :** si le freinage en secours est utilisé **après perte de la génération hydraulique jaune**, le nombre d'applications de freins possible est fonction de la pression initiale accu. L'arrêt immédiat de l'avion est recommandé.*

si l'avion n'est pas freiné :

C/P Levier de frein . . . . PARK

Précaution -

N'utiliser la position PARK qu'en cas d'absolue nécessité. Il n'y a pas de dosage de freinage possible, toute la pression de l'accumulateur étant appliquée aux freins.

- -

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

VOYANT ROUGE UNLOCK ALLUME 08.03

VOYANT 5°L ALLUME 08.04

DESCENTE EN SECOURS VISIERE ET NEZ de 0° A 5° 08.05

DESCENTE EN SECOURS NEZ DE 5° A DOWN 08.05

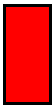
DESCENTE DU NEZ PAR GRAVITE 08.06

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

VOYANT ROUGE UNLOCK ALLUME



C Position nez. . . . . .Observée

➤ **Nez et visière hauts**

C Vitesse maxi. . . . . 325 kt / M = 0,95

[FIN]

➤ **Nez à 5° avec voyant 5°L allumé**

CPM Check-list VOYANT 5° L ALLUME . . . . . Appliquée ➔ **08.04**

[FIN]

➤ **Nez à 5° ou BAS avec indicateur magnétique UP**

Pas d'action immédiate.

Avant l'atterrissage :

M Disjoncteur GPWS (G4 panneau 13-215). . . . . Tiré

A l'atterrissage :

M CG . . . . . .52,5 %

C/P Vitesse . . . . . Vref + 10 kt

Note : *Dans ce cas, les indications d'incidence et de protection haute incidence sont erronées.*

- *nez à 5° : incidence indiquée 4° trop faible.*
- *nez bas : incidence indiquée 11° trop faible*

Les informations du radar seront corrigées en affichant l'angle équivalent de position de nez.

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

VOYANT 5°L ALLUME

5°
L
ambre

Précaution -
Le voyant rouge UNLOCK sera aussi allumé avec le nez à 5°. Si le voyant reste allumé après déplacement du nez en position haute ou basse, appliquer la check-list VOYANT ROUGE UNLOCK ALLUME
- -

C Position nez . . . . Observée

➤ **Nez verrouillé HAUT**

Pas d'action immédiate

Précaution -
Avec un verrouillage douteux à 5°, le nez peut, pendant la phase de descente, passer la position 5° vers la position DOWN.
Avant de sélecter la position 5°, réduire la vitesse à 270 kts à une altitude inférieure à 20 000 ft.
- -

[FIN]

➤ **Nez à 5° (voyant rouge allumé)**

P Cde nez/visière . . . . UP

si le voyant rouge reste allumé :

CPM Check-list VOYANT ROUGE UNLOCK ALLUME . . . .
. . . . .Appliquée ➔ **08.03**

<u>A la descente du nez :</u>

Vitesse / altitude maxi . . . . 270 kt / 20000 ft

Précaution -
Avec un verrouillage douteux à 5°, le nez peut, pendant la phase de descente, passer la position 5° vers la position DOWN.
Avant de sélecter la position 5°, réduire la vitesse à 270 kts à une altitude inférieure à 20 000 ft.
- -

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

DESCENTE EN SECOURS
VISIERE ET NEZ de 0° A 5°

M Circuit hydraulique vert . . . . . Vérifié

si le niveau a chuté depuis la première tentative de descente visière:

CPM Check-list DESCENTE DU NEZ PAR GRAVITE . . . . . Appliquée → **08.06**

[FIN]

P Inter. STBY VISOR . . . . . VISOR DOWN

si la visière ne descend pas :

Noter la panne et poursuivre la descente du nez en secours.

P Voyant 5° L . . . . . Observé

si le voyant 5° L allumé :

C/P Limitations nez bas 270 kt / 20 000 ft. . . . . Respectées

P Inter. STBY NOSE 5° . . . . . NOSE 5°

si le nez ne descend pas à 5° :

CPM Check-list DESCENTE DU NEZ PAR GRAVITE . . . . . Appliquée → **08.06**

[FIN]

CPM Check-list DESCENTE EN SECOURS DU NEZ DE 5° A DOWN . . . . . Appliquée → **08.05**

[FIN]

DESCENTE EN SECOURS
NEZ DE 5° A DOWN

M Circuit hydraulique vert . . . . . Observé

si le niveau a chuté depuis la 1ère tentative de la descente visière :

Atterrir dans la configuration présente

M Disjoncteur GPWS (G4 panneau 13-215) . . . . . Tiré

[FIN]

P Inter. STBY NOSE . . . . . NOSE DOWN

si le nez n'est pas DOWN :

Atterrir dans la configuration présente

M Disjoncteur GPWS (G4 panneau 13-215) . . . . . Tiré

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

DESCENTE DU NEZ PAR GRAVITE

C/P Voyant 5° L . . . . . Observé

si voyant 5°L allumé :

C Vitesse / Altitude maxi. . . . . .270 kt / 20 000 ft

P Levier de descente par gravité. . . . . Actionné à fond
Se préparer à atterrir dans la configuration présente

M Disjoncteur GPWS (G4 panneau 13.215) . . . . . Tiré

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

SURPRESSION CABINE 09.03

ALTITUDE EXCESSIVE CABINE. 09.04

DESCENTE D'URGENCE 09.05

PANNE VENTILATION D'UN MEUBLE ELECTRONIQUE AVANT GAUCHE ou DROIT 09.06

PANNE TOTALE VENTILATION DES MEUBLES ELECTRONIQUES AVANT . 09.08

PANNE VENTILATION DES MEUBLES ELECTRONIQUES ARRIERE 09.10

SURPRESSION PRELEVEMENT D'AIR 09.11

SURCHAUFFE ECHANGEUR PRIMAIRE 09.12

SURCHAUFFE ECHANGEUR SECONDAIRE 09.12

ALLUMAGE VOYANT DUCT 09.13

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

SURPRESSION CABINE



rouge



rouge

si pression différentielle cabine supérieure à 11 PSI :

M Sél. CABIN ALT . . . . . Verifié

M Inver. SYS SELECT . . . . . Les 2 sur l'autre système

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALTITUDE EXCESSIVE CABINE

PRESS
rouge

EXCESS ALT
rouge

CPM AUDIO CANCEL . . . . . Appuyé
CPM Masque oxygène . . . . . MIs à 100 %
CPM Inter. MIC SELECT . . . . . OXY
M Alarme altitude cabine . . . . . Confirmée
M Inter. EMERG. MANUAL O/RIDE oxygène pax (si nécessaire) . . . . . .ON
M MASS FLOW . . . . . .Les 4 vérifiés
M Sél. GROUND PRESSURE RELIEF VALVE . . . . . SHUT
M Indic. de position vannes de décharge . . . . . Verifiés

➤ **Quatre vannes fermées**

si la cabine reste incontrôlable :

M "Cabine non récupérable" . . . . . Annoncée
CPM Procédure DESCENTE D'URGENCE . . . . . Appliquée ➔ **09.05**

[FIN]

➤ **Vanne(s) anormalement ouverte(s)**

M Inver. SYST SELECT . . . . . Les 2 sur l'autre système
M Vannes de décharge . . . . . Fermées manuellement si nécessaire

si la cabine reste incontrôlable :

M "Cabine non récupérable" . . . . . Annoncée
CPM Procédure DESCENTE D'URGENCE . . . . . Appliquée ➔ **09.05**

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

DESCENTE D'URGENCE

C	"Ici le poste de pilotage, PNC assis, attachés"	
C	Manettes de poussée	Les 4 sur RALENTI
P	Inter. FUEL FWD TRANS	O/RIDE
M	Sél. Rés. 9 INLET VALVES MAIN	Les 2 vérifiés / AUTO
M	Sél. Rés. 11 PUMP	Les 4 vérifiés / AUTO
M	Inter. EMERG MANUAL O/RIDE oxygène passagers (si nécessaire)	ON
M	Inter. FASTEN SEAT BELTS et NO SMOKING	Les 2 sur ON
M	Pressurisation	RATE MAX
M	Sél. CABINE ALT	ZERO
C	Technique de descente	Appliquée
P	Transpondeur	7700
CPM	Altitude de sécurité	Vérifiée

M	LOAD LIMIT SELECTOR Rés.9 / Rés.10	Q. actuelle Rés.10 + 8000 KG
M	LOAD LIMIT SELECTOR Rés.11	ZERO
M	Sél. TRIM TRANS. AUTO MASTER	FORWARD
P	Inter. FUEL FWD TRANS	OFF / cache rabattu
M	Centrage	Surveillé
M	Sél. FWD EMERG RELIEF	OPEN
M	Sél. FWD EXTRACT	Les 2 sur ON

si la pression normale cabine ne peut être rétablie :

M	Sél. rot. température	Les 4 sur AUTO MAXI COLD

si l'oxygène a été utilisé et l'altitude cabine est inférieure à 15 000 ft :

CPM	Masque oxygène PNT	NORMAL
M	Inter. EMERG MANUAL O/RIDE oxygène passagers (si nécessaire)	OFF
C	Contact avec le CC	Rétabli

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PANNE VENTILATION D'UN MEUBLE ELECTRONIQUE AVANT GAUCHE ou DROIT

AIR
ambre

FLOW
ambre

Note : *l'alarme peut apparaître avec une indication normale de débit.*

M Pression prélèvement d'air. . . . . Observée

si pression inférieure à 40 PSI en descente :

CPM Manettes de poussée . . . . Ajustées

M Vannes de décharge . . . . .Position normale

M Sél. ventilateurs FWD EXTRACT . . . . Les 2 vérifiés sur AUTO

M Sél. FWD EMERG RELIEF . . . . Vérifié SHUT

Note : *si le débit total de ventilation à l'avant est réduit à 50% du débit normal, le voyant RH ou LH FLOW peut s'allumer.*
Les actions précédentes couvrent ce cas là.

si le système est en conditions normales et alarmes persistent :

M Sél. rot. température . . . . .Les 4 sur AUTO MAXI COLD

M Meuble affecté . . . . .Identifié

➤ **Meuble GAUCHE affecté**

M Entrées air N° 1 et N° 2. . . . . Surveillées

M INS N° 1 . . . . Surveillé

Précaution -
Etant donné la possible dérive des performances des ADC causée par une montée trop importante de la température menant ces équipements hors des tolérances RVSM, l'avion ne doit plus être utilisé en espace RVSM.
- -

Note : *le fonctionnement des deux DME peut devenir douteux en fin de vol,*

si panne entrée air :

CPM Revenir en vol subsonique et appliquer la procédure appropriée.

Après l'atterrissage :

M Au sol, couper les équipements concernés dès que possible (DME, RADAR, HF et Galleys).

[FIN]

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

➤ **Meuble DROIT affecté**

M Entrées air N° 3 et N° 4 . . . . .Surveillées

M INS N° 2 et N° 3 . . . . .Surveillés

M Radar . . . . Surveillé

Précaution -

Etant donné la possible dérive des performances des ADC causée par une montée trop importante de la température menant ces équipements hors des tolérances RVSM, l'avion ne doit plus être utilisé en espace RVSM.

- -

Note : *le fonctionnement des deux DME peut devenir douteux en fin de vol,*

si panne entrée air :

CPM Revenir en vol subsonique et appliquer la procédure appropriée.

Après l'atterrissage :

M Au sol, couper les équipements concernés dès que possible (DME, RADAR, HF et Galleys).

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PANNE TOTALE VENTILATION DES MEUBLES ELECTRONIQUES AVANT

AIR
ambre

F L O W — ambre   F L O W — ambre

Note : *l'alarme peut apparaître avec une indication normale de débit.*

M Pression prélèvements d'air. . . . . Observée

si pression inférieure à 40 PSI en descente :

CPM Manettes de poussée . . . . Ajustées

M Indic. position vannes de décharge . . . . Observées

➤ **Vanne AVANT en service est FERMEE**

M Sél. DISCHARGE VALVES SYS 1 et SYS 2 . . . . NORM

M Inver. SYSTEM SELECT. . . . . Sur autre système

M Voyants FLOW et indic. position vannes. . . . . Observés

- **Voyants FLOW éteints et vanne fonctionne normalement**

  [FIN]

- **Voyants FLOW allumés et vanne AVANT fermée**

M Inter. FWD EMERG RELIEF . . . . .OPEN

M Sél. ventilateurs FWD EXTRACT . . . . Les 2 sur ON

si voyants FLOW restent allumés :

M Sél. rot. température . . . . Les 4 sur MAXI COLD (AUTO)

M Entrées d'air, INS, RADAR . . . . Surveillés

Précaution -

Etant donné la possible dérive des performances des ADC causée par une montée trop importante de la température menant ces équipements hors des tolérances RVSM, l'avion ne doit plus être utilisé en espace RVSM.

- -

Note : *le fonctionnement des deux DME peut devenir douteux en fin de vol,*

si panne entrée d'air :

CPM Revenir en vol subsonique et appliquer la procédure appropriée :

Après l'atterrissage :

M Au sol, couper les équipements concernés dès que possible (DME, RADAR, HF et Galleys).

[FIN]

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

➤ **Vanne AVANT fonctionne normalement**

M Inter. FWD EMERG RELIEF . . . . . Vérifié, SHUT

o Voyants FLOW éteints

Pas d'action

[FIN]

o Voyants FLOW allumés

Note : *les actions marquées ✳ ne sont pas nécessaires pendant le décollage et la montée initiale, sauf si l'alarme dure plus de 5 minutes.*

M ***** Inter. FWD EMERG RELIEF . . . . . OPEN

M ***** Sél. ventilateurs FWD EXTRACT . . . . . Les 2 sur ON

si voyants FLOW restent allumés :

M Sél. rot. température . . . . . Les 4 sur MAXI COLD (AUTO)

M Entrée d'air, INS, RADAR. . . . . .Surveillés

Précaution -

Etant donné la possible dérive des performances des ADC causée par une montée trop importante de la température menant ces équipements hors des tolérances RVSM, l'avion ne doit plus être utilisé en espace RVSM.

- -

Note : *le fonctionnement des deux DME peut devenir douteux en fin de vol,*

si panne entrée d'air

CPM Revenir en vol subsonique et appliquer la procédure appropriée.

Après l'atterrissage :

M Au sol, couper les équipements concernés dès que possible (DME, RADAR, HF et Galleys).

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PANNE VENTILATION DES MEUBLES ELECTRONIQUES ARRIERE

AIR
ambre

FLOW
ambre

M Inter. REAR EXTRACT LH et RH . . . . . Les 2 vérifiés sur ON

si l'alarme persiste :

M Inter. ventilateur REAR EXTRACT STAND BY . . . . . ON

si l'alarme persiste encore :

C/P Vitesse MAXI . . . . . M. 0.95
Décélération et descente normale à 325 kt.

C/P HF et ADF . . . . . Utilisés au minimum

M Sél. rot. température REAR CABIN . . . . . .AUTO MAXI COLD

Dès que Mach inf. à 1,3 :

M Inter. RAMP/SPILL MASTER. . . . . Les 4 sur MAN

M Disjoncteurs entrées d'air . . . . . Tirés

Disjoncteur	Panneau	Position
AICU 1 A SUP	2 - 213	D 14
AICU 2 A SUP	13 - 216	A 3
AICU 3 A SUP	2 - 213	H 13
AICU 4 A SUP	14 - 216	B 5
AICU 1 B SUP	14 - 216	A 5
AICU 2 B SUP	2 - 213	H 14
AICU 3 B SUP	13 - 216	B 3
AICU 4 B SUP	2 - 213	B 14

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

SURPRESSION PRELEVEMENT D'AIR

AIR
ambre

OVER PRESS
ambre

M Inter. BLEED VALVES associé . . . . . SHUT
M Sél. COND. VALVE . . . . . OFF
M Inter. BLEED VALVE. . . . . OPEN

si pression supérieure à 85 PSI et/ou voyant OVER PRESS allumé :

M Inter. BLEED VALVE . . . . . SHUT
M Inter. CROSS BLEED appropriés . . . . . Les 2 sur OPEN

M Sél. COND VALVE . . . . . ON

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

SURCHAUFFE ECHANGEUR PRIMAIRE

AIR (ambre) — PRIM EXCH (ambre)

M Sél. COND VALVE . . . . . OFF

Après 3 minutes :

M Voyant PRIM EXCH . . . . . Observé

➤ **Voyant PRIM EXCH éteint**

M Sél. COND VALVE . . . . . ON

M Voyant PRIM EXCH . . . . . Surveillé

si le voyant PRIM EXCH se rallume :

CPM P.A.C. COUPURE GROUPE(S) DE CONDITIONNEMENT D'AIR . . . . . Appliquée TU 03.03.21.01

[FIN]

➤ **Voyant PRIM EXCH allumé**

CPM P.A.C. COUPURE GROUPE(S) DE CONDITIONNEMENT D'AIR . . . . . Appliquée TU 03.03.21.01

[FIN]

SURCHAUFFE ECHANGEUR SECONDAIRE

AIR (ambre) — SEC EXCH (ambre)

M Sél. COND VALVE . . . . . OFF

Après 3 minutes :

M Voyant SEC EXCH . . . . . Observé

➤ **Voyant SEC EXCH éteint**

M Sél. COND VALVE . . . . . ON

M Voyant SEC EXCH . . . . . Surveillé

si le voyant SEC EXCH se rallume :

CPM P.A.C. COUPURE GROUPE(S) DE CONDITIONNEMENT D'AIR . . . . . Appliquée TU 03.03.21.01

[FIN]

➤ **Voyant SEC EXCH allumé**

CPM P.A.C. COUPURE GROUPE(S) DE CONDITIONNEMENT D'AIR . . . . . Appliquée TU 03.03.21.01

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALLUMAGE VOYANT DUCT

AIR
ambre

DUCT
ambre

ATTENTION ———————————————————————————

Ne pas tenter le reset du système de détection par appui sur le voyant DUCT.

———————————————————————————————————

M Sél. COND VALVE correspondant . . . . . OFF
M I.m. COND VALVE, BLEED VALVE et CROSS BLEED . . . . . Observés

➤ **I.m. en croix**

M Inter. CROSS BLEED. . . . . Les 2 sur SHUT

ATTENTION ———————————————————————————

La vanne de prélèvement d'air et les vannes d'intercommunication affectées ne doivent être réouvertes en aucun cas.

———————————————————————————————————

CPM P.A.C. COUPURE GROUPE(S) COND D'AIR . . . . . .
. . . . . Appliquée TU 03.03.21.01

[FIN]

➤ **I.m. BLEED VALVE en ligne**

M Voyant DUCT . . . . . Surveillé

O Voyant DUCT reste allumé

CPM P.A.C. COUPURE GROUPE(S) COND D'AIR . . . . . .
. . . . . Appliquée TU 03.03.21.01

[FIN]

O Voyant DUCT s'éteint

M Voyant FUEL EXCH . . . . . Observé

si le voyant FUEL EXCH est allumé :

M Sél. FUEL VALVE. . . . . OPEN puis comme nécessaire.

si le voyant FUEL EXCH est éteint :

M Sél. rot. TEMPERATURE SELECTOR. . . . . STANDBY + 1

M Sél. COND. VALVE . . . . . ON

si le voyant DUCT se rallume :

CPM P.A.C. COUPURE GROUPE(S) COND D'AIR. . . . . .
. . . . . Appliquée TU 03.03.21.01

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALARME SMOKE 10.03

FEU ou FUMEE D'ORIGINE ELECTRIQUE AVEC OU SANS ALARME 10.04

FUMEE CONDITIONNEMENT D'AIR 10.08

DEFAUT BOUCLE DE DETECTION INCENDIE 10.09

FEU DE FREINS 10.09

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALARME SMOKE



ambre ambre ambre

M Panneau SMOKE. . . . . Observé

➤ **Voyant J ou K allumé**

C ATC. . . . . Alerté

ATTERRIR SUR L'AEROPORT APPROPRIE LE PLUS PROCHE

[FIN]

➤ **Un des voyants A, B, C, D, E, F, G ou H allumé**

CPM Procédure FEU ou FUMEE D'ORIGINE ELECTRIQUE . . . . . .Appliquée → **10.04**

[FIN]

➤ **Un des voyants 1, 2, 3 ou 4 allumé**

CPM Procédure FUMEE CONDITIONNEMENT D'AIR . . . . . .Appliquée → **10.08**

[FIN]

Note :

A- C Compartiments électroniques avant

B Vannes de décharge avant

D - F Compartiments électroniques arrières

E Vannes de décharge arrière

G - H Compartiments électroniques sous plancher

J Soutes à bagages avant

K Soute à bagages arrière

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

FEU ou FUMEE D'ORIGINE ELECTRIQUE AVEC OU SANS ALARME

SMOKE
ambre

A	B	C	D
E	F	G	H

ambre

CPM Masques à oxygène - Lunettes antifumée . . . . . Mis - 100 %
CPM Inter. MIC SELECT. . . . . .OXY
CPM Source fumée . . . . .Recherchée

➤ **Source de la fumée identifiée visuellement**

M Alimentation de l'équipement affecté . . . . Coupée
[FIN]

➤ **Voyants A, B, C, D, E, F, G ou H allumés**

Zone concernée. . . . . Surveillée
Systèmes associés . . . . Fonctionnement surveillé

Note : *l'allumage d'un seul voyant B ou E peut être d'origine hydraulique. Dans ce cas surveiller le niveau des bâches.*

- **Origine identifiée et isolement possible**

M Alimentation du système affecté. . . . . .Coupée
[FIN]

- **Origine NON identifiée et visibilité réduite au poste et/ou en cabine**

M Interrupteurs GALLEYS . . . . SHED
C/P Toutes servitudes cabine . . . . Coupées par PNC
M Sél. EMERG. GEN . . . . MANUAL
M Inter. Pompes nourrices . . . . Les 12 sur ON
M Inter. ENGINE RECIRCULATING VALVES . . . .
. . . . Les 4 sur SHUT

Précaution -
Les vannes de recirculation ne doivent pas être rouvertes tant que la génération électrique principale n'est pas restaurée.
- -

SUITE - - - - - - - - - - - - - - - - - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

C Sél. rot. jaune SERVO CONTROLS . . . . . .
. . . . . YELLOW GREEN

M Inter. REAR EXTRACT STANDBY . . . . . .ON

P Inter. mode altimètre et anémomètre droits. . . . . “S”

P Inter. ADC n° 2 . . . . . OFF

M Inter. AC ESS BUS . . . . . Les 4 sur EMERG

M Sél. rot. AIR INTAKES LANE . . . . . .
. . . . . 1 et 3 sur A / 2 et 4 sur B

M Sél. AIR INTAKES HYD . . . . . .
. . . . . 1 sur GREEN / 3 sur BLUE / 2 et 4 sur YELLOW

M Sél. ENGINE CONTROL SCHEDULE . . . . . .
. . . . . IAS > 220 kt ... HI

M . . . . . IAS < 220 kt... LO

Note : *quand il ne restera que l’alimentation essentielle les réacteurs fonctionneront en programme E MID.*

C Pilote automatique. . . . . .Débrayé

M Sél. alternateurs . . . . . Les 4 sur OFF

Précaution -

Les ventilateurs d’extraction du rack avant ne seront plus alimentés. Maintenir une $\Delta P > 1$ PSI aussi longtemps que possible.

Les INS 2 et 3 sont automatiquement commutés sur leur batterie ; leur autonomie en mode NAV est de 15 minutes.

- -

M Sél. BATT. A et BATT. B. . . . . Les 2 sur ON

M Inter. DC NORM / SPLIT . . . . . .SPLIT

M Sél. THROTTLE MASTER . . . . . Les 4 sur MAIN

M Sél. WING et INTAKE ANTI-ICING. . . . Les 2 sur OFF

P Inter. ANTI STALL SYSTEM . . . . . Les 2 sur OFF

P AUTO STAB n° 1 . . . . . Les 3 palettes engagées

P ARTIFICIAL FEEL n° 1 . . . . . Les 3 palettes engagées

SUITE - - - - - - - - - - - - - - - - -

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

M Inter. SSB . . . . OPEN

M Sél. relais de couplage (B.T.B.) . . . . . . Les 4 sur TRIP

<u>Quand tous les voyants SMOKE sont éteints :</u>

M Appliquer, un par un, la procédure de remise en marche des alternateurs.

M Sél. relais de ligne (G.C.B.) alternateur n° 1 . . . . . ON

<u>Après 1 minute :</u>

si le voyant SMOKE se rallume et/ou apparition de fumée :

M Sél. relais de ligne alternateur n° 1 . . . . OFF

Précaution -
Le sélecteur du relais de couplage (BTB) doit être maintenu sur TRIP : le sélecteur de relais de ligne de l'alternateur doit être maintenu sur OFF et l'interrupteur AC ESS BUS associé doit être maintenu sur EMERG.
- -

M Reprendre la procédure de remise en marche pour l'alternateur suivant.

si le voyant AC MAIN BUS 1 est allumé

M Sél. relais de ligne (G.C.B.) alternateur n° 1 . . . . OFF

Précaution -
Le sélecteur du relais de couplage (BTB) doit être maintenu sur TRIP : le sélecteur de relais de ligne de l'alternateur doit être maintenu sur OFF et l'interrupteur AC ESS BUS associé doit être maintenu sur EMERG.
- -

M Reprendre la procédure de remise en marche pour l'alternateur suivant.

M Inter. SSB . . . . CLOSED

SUITE - - - - - - - - - - - - - - - - - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

Sur les chaînes utilisables, restaurer une configuration électrique normale. Si nécessaire, appliquer la P.A.C. de mise en parallèle manuelle alternateurs pour remettre en parallèle les alternateurs récupérés (TU 03.03.24.xx).

M Inter AC ESS BUS des alternateurs récupérés. . . . . NORM

Note : *si seulement trois AC MAIN BUS sont récupérées alimenter les entrées d'air comme suit :*

AC MAIN BUS en panne		1	2	3	4
Sélecteur rotatif AIR INTAKES LANE	1	AUTO	AUTO	AUTO	A
	2	AUTO	AUTO	B	AUTO
	3	AUTO	AUTO	A	AUTO
	4	AUTO	AUTO	AUTO	B

Précaution -

L'alternateur de secours doit être laissé en fonctionnement tant qu'un interrupteur AC ESS BUS est sur EMERG.

- -

M Sél. BATT A et BATT B. . . . . NORM

M Inter. DC. NORM / SPLIT . . . . NORM

si l'alternateur secours n'est pas nécessaire :

M Sél. EMERG GEN de l'alternateur de secours. . . . . .AUTO

M Inter. NORM / ISOL de l'alternateur de secours. . . . . .ISOL puis NORM

M Remettre tous les systèmes en fonctionnement normal lorsque cela est possible.

Surveiller tous les systèmes et couper les alimentations électriques concernées en cas de mauvais fonctionnement.

M BILAN ELECTRIQUE . . . . Consulté → **06.20**

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

FUMEE CONDITIONNEMENT D'AIR



ambre ambre ambre

M Sél. COND VALVE correspondant . . . . . OFF
M Panneau SMOKE AIR GENERATION . . . . . Observé

Note : *Il y a coupure automatique du groupe affecté*

➤ **Le voyant (1, 2, 3 ou 4) s'éteint en moins de 5 minutes**

M Sél. COND VALVE du groupe concerné . . . . . ON

si le voyant SMOKE se rallume ou si la fumée apparaît dans la partie de la cabine alimentée par le groupe :

M Sél. COND VALVE du groupe concerné . . . . . OFF
CPM P.A.C. COUPURE GROUPE(S) CONDITIONNEMENT D'AIR . . . . . Appliquée TU 03.03.21.01

[FIN]

➤ **Le voyant SMOKE (1, 2, 3 ou 4) ne s'éteint pas en moins de 5 minutes**

M Sél. rotatif AIR GENERATION . . . . . INHIB
M Sél. COND VALVE du groupe concerné . . . . . ON
M Apparition fumée et voyant SMOKE . . . . . Surveillés

si fumée détectée ou rallumage du voyant SMOKE

M Sél. COND VALVE correspondant . . . . . OFF
M Sél. rot. AIR GENERATION . . . . . NORM
CPM P.A.C. COUPURE GROUPE(S) CONDITIONNEMENT D'AIR . . . . . Appliquée TU 03.03.21.01

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

DEFAUT BOUCLE DE DETECTION INCENDIE

ENG x (ambre) — LOOP A (ambre) — LOOP B (ambre)

M Sél. FIRE SENSOR correspondant . . . . . Sur position éteinte
M Test incendie GTR concerné . . . . . .Effectué

➤ **Non fonctionnement du test**

CPM Procédure FEU ou DEGATS IMPORTANTS REACTEUR . . . . . .
. . . . . Appliquée ➔ **01.04**

[FIN]

➤ **Bon fonctionnement du test**

M Sél. FIRE SENSOR correspondant . . . . . BOTH
M Inter. BLEED VALVE correspondant . . . . . SHUT
M Inter. CROSS BLEED valves associées . . . . . Vérifiées SHUT
M Voyants LOOP . . . . . .Observés

si voyant LOOP reste allumé pendant plus de 10 mn :

M Sél. FIRE SENSOR correspondant . . . . . Sur position éteinte
M Voyant LOOP A ou LOOP B . . . . . .Observé
CPM Poursuivre le vol avec une seule boucle de détection incendie réacteur en fonctionnement

CPM P.A.C. COUPURE GROUPE(S) CONDITIONNEMENT D'AIR . . . . . .
. . . . . Appliquée TU 03.03.21.01

[FIN]

FEU DE FREINS

P ATC . . . . . .Prévenu
C Avion (en utilisant les freins au minimum). . . . . .Immobilisé
C Levier de frein . . . . . .EMERG
M Réacteurs . . . . . .Arrêtés
C Roues non concernées . . . . . .Vérifiées calées
C/P Freins (palonniers) . . . . . .Relâchés
CPM Procédure EVACUATION PASSAGERS (si nécessaire) . . . . . .
. . . . . .Appliquée ➔ **CL.08**

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALARME ADS (écart d'information entre ADC1 et ADC2) 11.04

PANNE D'UN ADC 11.06

PANNE D'UN SECOND ADC 11.08

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALARME ADS
(écart d'information entre ADC1 et ADC2)

ADS
rouge

C	Automanettes 1 & 2	.Débrayées
C/P	Assiette	.Maintenue
C	Indic. Anémomachmètre secours	Utilisées
	si décollage en cours :	
C	"A moi les commandes"	Annoncé
C	V1 et Rotation	Annoncées
C	Piloter l'avion à l'assiette en se référant aux instruments de secours.	
M	Réchauffage pitots et sondes ADS	Vérifié sur ON
CPM	ADC en défaut	Identifié
C/P	Inter. mode ALTIMETRE et ASI correspondants	"S"
C/P	Inter. ADC en défaut	.OFF

Note : *Identification de l'ADC en défaut : Les 4 paramètres surveillés sont : Vc, ∝, Z et Mach*

Vc : Apparition des deux drapeaux OFF sur les anémomètres.
Comparer successivement les deux informations de Vc avec celles de l'anémomachmètre secours pour déterminer l'ADC en panne.

∝ : Déclenchement des deux trims sauf si P.A. engagé.
Comparer la cohérence des incidences et si nécessaire, comparer en vol horizontal les deux incidences avec les deux assiettes pour déterminer l'ADC en panne.

Z : Comparer successivement les deux altimètres avec l'altimètre de secours (si les deux Vc sont correctes et si une altitude est erronée, le machmètre correspondant sera également erroné).

Mach : Comparer successivement les deux machmètres avec l'anémomachmètre secours pour déterminer l'ADC en panne.

P	AUTO STAB associé	OFF
P	ANTI STALL associé	OFF
P	Inter. Transpondeur	sur ADC en état
	si panne ADC n° 1 :	
M	Sélecteur THROTTLE MASTER ENG 1 et 4	ALTERN
M	Sélecteur THROTTLE MASTER ENG 2 et 3	MAIN
	si panne ADC n° 2 :	
M	Sélecteur THROTTLE MASTER ENG 1 et 4	MAIN
M	Sélecteur THROTTLE MASTER ENG 2 et 3	ALTERN

SUITE -

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

M Sélecteur SECONDARY AIR DOORS correspondants :

- au dessus de 220 kt IAS . . . . OPEN
- en dessous de 220 kt IAS . . . . SHUT

C/P Vitesse Maxi . . . . .VMO - 10 kt / MMO - 0,05

Précaution -

- *Ne pas utiliser les modes MAX CLIMB/MAX CRUISE au PA (risque de dérive des références de vitesse limite.*
- *Ne pas rengager l'ANTISTALL associé à l'ADC en panne.*
- *Après une panne de l'ADC n° 1, ne pas rengager l'autostabilisation n° 1 sauf après panne de l'AUTOSTAB n° 2.*

- -

C/P ADC en état. . . . . Surveillé

Surveiller l'ADC restant par comparaison avec les informations d'altitude, de vitesse et de mach de secours et par vérification générale de cohérence de l'incidence.

si défaillance de l'ADC restant :

CPM Procédure PANNE D'UN SECOND ADC. . . . . Appliquée ➔ **11.08**

Note :

- *Pour aider à la surveillance de l'ADC restant, une panne du circuit anémométrique peut entraîner des alarmes aux panneaux de contrôle des entrées d'air..*
- *Le PA/DV associé à l'ADC en panne est perdu sauf après la capture du glide.*
- *En cas de panne de l'autostabilisation associée à l'ADC en état, l'autostabilisation associée à l'ADC en panne demeure utilisable avec des gains et limites fixes.*
- *Il n'y a pas de protection contre la sélection intempestive de la loi FLYOVER à M > 1 ou à vitesse < 220 kt.*
- *Le bilan de la panne ou coupure d'un ADC est disponible en développé dans le TU 03.02.11.xx*

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PANNE D'UN ADC

ADC (ambre) ADC X (ambre)

C/P Inter. mode ALTIMETRE et ASI correspondants . . . . "S"
C/P ADC identifié en défaut . . . . RESET
C/P Voyant ADC . . . . Observé

➤ Voyant ADC éteint

P Inter. mode ALTIMETRE et ASI . . . . "N"
[FIN]

➤ Voyant ADC allumé

P Inter. ADC en défaut . . . . OFF
P AUTO STAB associé. . . . . OFF
P ANTI STALL associé. . . . . OFF
P Inter. transpondeur . . . . sur ADC en état

si panne ADC n° 1 :

M Sélecteur THROTTLE MASTER ENG 1 et 4 . . . . ALTERN
M Sélecteur THROTTLE MASTER ENG 2 et 3 . . . . MAIN

si panne ADC n° 2 :

M Sélecteur THROTTLE MASTER ENG 1 et 4 . . . . MAIN
M Sélecteur THROTTLE MASTER ENG 2 et 3 . . . . ALTERN

M Sélecteur SECONDARY AIR DOORS correspondants :
- au dessus de 220 kt IAS . . . . OPEN
- en dessous de 220 kt IAS . . . . SHUT

C/P Vitesse Maxi . . . . VMO - 10 kt / MMO - 0,05

Précaution -
- *Ne pas utiliser les modes MAX CLIMB/MAX CRUISE au PA (risque de dérive des références de vitesse limite.*
- *Ne pas rengager l'ANTISTALL associé à l'ADC en panne.*
- *Après une panne de l'ADC n° 1, ne pas rengager l'autostabilisation n° 1 sauf après panne de l'AUTOSTAB n° 2.*

- -

C/P ADC en état. . . . . Surveillé
Surveiller l'ADC restant par comparaison avec les informations d'altitude, de vitesse et de mach de secours et par vérification générale de cohérence de l'incidence.

si défaillance de l'ADC restant :

CPM Procédure PANNE D'UN SECOND ADC. . . . . . .Appliquée ➔ **11.08**

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

Note :

- *Pour aider à la surveillance de l'ADC restant, une panne du circuit anémométrique peut entraîner des alarmes aux panneaux de contrôle des entrées d'air..*
- *Le PA/DV associé à l'ADC en panne est perdu sauf après la capture du glide à altitude radio inférieure à 1500 ft..*
- *En cas de panne de l'autostabilisation associée à l'ADC en état, l'autostabilisation associée à l'ADC en panne demeure utilisable avec des gains et limites fixes.*
- *Il n'y a pas de protection contre la sélection intempestive de la loi FLYOVER à M > 1 ou à vitesse < 220 kt.*
- *Le bilan de la panne ou coupure d'un ADC est disponible en développé dans le TU 03.02.11.xx*

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PANNE D'UN SECOND ADC

ADC (ambre) — ADC 1 (ambre) — ADC 2 (ambre)

C/P	Assiette	Maintenue
C	Indic. anémomachmètre secours	Utilisé
M	Réchauffage sondes ADS	ON
C/P	Inter. modes ALTIMETRES et ASI	"S"

si accélération transsonique en cours :

M	Transfert carburant	Arrêté
C/P	Altitude et vitesse	Maintenues

P	ADC 1 et 2	RESET
C/P	Voyants ADC	Observés

➤ **Les deux éteints (ADC non coupés au préalable)**

C/P	Sél. modes ALTIMETRES et ASI	"N"
P	Systèmes automatiques associés	Comme nécessaire

[FIN]

➤ **Un seul éteint (cet ADC n'ayant pas été préalablement coupé)**

CPM	Check-list PANNE d'UN ADC	Appliquée → **11.06**

[FIN]

➤ **Les deux allumés (ou un seul si un ADC a été préalablement coupé)**

P	Inter. ADC en panne	OFF
M	Sél. ENGINE CONTROL SCHEDULE :	
	- au dessus de 220 kt	HI
	- en dessous de 220 kt	LO
M	Inter. ENGINE FLIGHT RATING	CLIMB
M	Paramètres réacteurs	Ajustés manuellement
M	Sélecteur SECONDARY AIR DOORS correspondants :	
	- au dessus de 220 kt IAS	OPEN
	- en dessous de 220 kt IAS	SHUT
P	ANTI STALL	Les 2 sur OFF
P	AUTO STAB	Un des 2 engagé
C/M	Limitations vitesses/centrage (ci-dessous)	Respectées

si Mach > 1.70 :

C	Continuer en supersonique	
CPM	Vitesse maxi	VMO - 10 kt / MMO - 0,05

SUITE ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

si accélération M. 0.93 vers M. 1.7 :

C Décélérer vers subsonique

C Vitesse maxi . . . . . M. 0.93 / IAS 380 kt

M Centrage . . . . . vers 55 %

si Mach < 0.93 :

C Rester en subsonique

C Vitesse maxi . . . . . M. 0.93 / IAS < 380 kt

M Centrage au dessus de M. 0,85 . . . . . 55 %

M Centrage en dessous de M. 0,85 . . . . . 53 %

Note :

- *Les alarmes nez, visière, MMO, VMO, TMO, trains, Mach/CG et les limitations Mach/CG sont perdues*
- *Les automanettes, le système haute incidence, le vibreur de manche et les sensations artificielles sont perdues.*
- *Les trims électriques et les PA et DV 1 et 2 sont perdus sauf après une capture glide à altitude radio inférieure à 1500 ft.*
- *Il n'y a pas de protection contre la sélection intempestive de la loi FLYOVER à M > 1 ou à vitesse < 220 kt.*
- *Les paupières se placent à 0°.*
- *Le bilan de la panne ou coupure d'un second ADC est disponible en développé dans le TU 03.02.11.xx*

Pour l'atterrissage :

M Centrage IMPERATIF . . . . . 52,5 %

C Vitesse VLA . . . . . Vref + 10 kt

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALARME PORTE DEVERROUILLEE EN VOL 12.03

INCIDENT GLACE 12.04

BOMBE A BORD. 12.06

RADIATION EXCESSIVE 12.07

AMERRISSAGE 12.08

ATTERRISSAGE FORCE. 12.10

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ALARME PORTE DEVERROUILLEE EN VOL

DOORS
rouge

M Voyants d'alarme de portes . . . . . .Observés

➤ **Le voyant UPPER cargo ou LOWER cargo ou MISC HATCHES allumé**

M Pression différentielle . . . . . Δ P sup. à 1 PSI le reste du vol

[FIN]

➤ **Le voyant FRONT LEFT ou FRONT RIGHT ou centre RIGHT ou centre LEFT ou REAR LEFT ou REAR RIGHT allumé**

M Position du levier concerné . . . . . .Observé

ATTENTION ———————————————————

Ne pas déplacer le levier de la porte.

———————————————————————

M Pressurisation. . . . . .Observée

- **Vol pressurisé**
  - **Levier en position anormale et/ou pressurisation instable ou fuite évidente**

CPM Procédure DESCENTE D'URGENCE . . . . . Appliquée ➔ **09.05**

M Pression différentielle cabine . . . . . .Réduite à 1 PSI

Précaution -

Maintenir la pression différentielle à 1 PSI jusqu'après l'atterrissage.

- -

[FIN]

  - **Levier en position normale et pressurisation normale**

La porte est verrouillée.

[FIN]

- **Vol non pressurisé**
  - **Levier en position anormale**

CPM Vol dépressurisé . . . . . Poursuivi

ATTERRIR SUR L'AEROPORT APPROPRIE LE PLUS PROCHE

[FIN]

  - **Levier en position normale**

La porte est verrouillée.

M Pression différentielle . . . . . .Maintenir Δ P sup. à 1 PSI le reste du vol

si la pressurisation n'est pas efficace :

ATTERRIR SUR L'AEROPORT APPROPRIE LE PLUS PROCHE

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

INCIDENT GLACE

Note : *En cas de surchauffe d'un réchauffage électrique, ou de bulle(s), le circuit défaillant devra être coupé.*

CPM Glace en cause . . . . . .Identifiée

Descriptif glaces procédure développée TU 03.02.12.05

➤ **Pare-brise avant**

CPM Type de défaut . . . . . .Identifié

- **Glace fendue**

M Altitude cabine 9000 ft . . . . . Affichée

[FIN]

- **Délamination**

CPM Vol (si condition de visibilité acceptable) . . . . . .Poursuivi

[FIN]

➤ **Glaces latérales du poste de pilotage (arrière ou vision directe)**

CPM Glace concernée . . . . . .Identifiée

M Panneau concerné . . . . . .Identifié

- **Panneau interne**

M Type de défaut . . . . . .Identifié

  - **Glace fendue**

M Altitude cabine 9000 ft . . . . . Affichée

[FIN]

  - **Délamination**

CPM Vol . . . . . .Poursuivi

[FIN]

- **Panneau externe**

C Mach. . . . . Limité à M. 1.9

CPM Vol . . . . . .Poursuivi

[FIN]

➤ **Glace de visière**

CPM Type de défaut . . . . . .Identifié

- **Une couche complètement craquelée ou délamination**

CPM Vol . . . . . .Poursuivi

[FIN]

- **Pénétration du panneau ou fracture des deux couches (déformation du panneau et détachement de fragments de glace)**

C IAS . . . . . Limitée à 325 kt

[FIN]

SUITE - ⇨

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

➤ **Hublots de cabine**

CPM Panneau concerné . . . . . Identifié

Note : *Dans tous les cas de figure, éviter dans la mesure du possible de laisser des PAX près des hublots endommagés.*

o Totalité du hublot manquant
(Ecran thermique et les 2 glaces de l'écran de pression)

CPM Procédure DESCENTE D'URGENCE . . . . . Appliquée ➔ **09.05**

[FIN]

o Ecran thermique

◆ **Ecran thermique seul**

C Mach . . . . . .Limité à M. 1,9

[FIN]

◆ **Ecran thermique plus une des 2 glaces de l'écran de pression**

C Mach . . . . . .Limité à M. 1,9

M Altitude cabine 9000 ft . . . . . Affichée

[FIN]

o Ecran de pression

◆ **Deux glaces (int et ext) de l'écran de pression**

M Pression différentielle maxi . . . . . 4 PSI

[FIN]

◆ **Une des 2 glaces de l'écran de pression**

M Altitude cabine 9000 ft . . . . . Affichée

[FIN]

◆ **Une des 2 glaces de l'écran de pression plus l'écran thermique**

C Mach . . . . . .Limité à M. 1,9

M Altitude cabine 9000 ft . . . . . Affichée

[FIN]

Note : *Pour une altitude cabine de 9000 ft et une pression différentielle de 4 PSI, l'altitude avion sera de 21 000 ft environ.*

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

BOMBE A BORD

Note : *par expérience, les bombes embarquées à bord sont déclenchées en fonction du temps ou de l'altitude.*

C Altitude avion . . . . . Stabilisée
M Sél. CABIN ALT . . . . . Altitude actuelle
C PNT / PNC . . . . . Alertés
P Transpondeur. 7700
M Réception Public Address (volume aux 2/3) . . . . . Sélectée
P ATC . . . . . MAYDAY transmis
CPM Masques oxygène . . . . . Préparés pour utilisation éventuelle
C/P Altitude de sécurité. . . . . Vérifiée
C Descente . . . . . Amorcée vers altitude cabine + 2500 ft ou altitude de sécurité
C/P Pression différentielle cabine . . . . . Réduite vers 1 PSI par descente de l'avion

CPM Bilan carburant. . . . . Effectué
C Déroutement . . . . . Envisagé

si la quantité carburant le permet :

CPM Configuration atterrissage. . . . . Etablie le plus tôt possible

Avant atterrissage :

Briefing PNT/PNC . . . . . Effectué

Note : *utiliser de préférence des escabeaux pour débarquer les passagers. N'utiliser les toboggans qu'en cas de nécessité (risque de blessure).*

Avion immobilisé :

si nécessaire :

CPM Procédure EVACUATION PASSAGERS . . . . . Appliquée → **CL.08**

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

RADIATION EXCESSIVE

RADN
rouge



C Descente . . . . . Amorcée

➤ **Le niveau de radiation ne diminue pas**

si le voyant RADN ne s'éteint pas en dessous de 47 000 ft et que le niveau de radiations ne diminue pas pendant la descente :

C Vol normal . . . . . Repris

Note : *une fausse alarme peut être suspectée si le niveau de radiations ne diminue pas après une descente de 5 000 ft.*

[FIN]

➤ **Le niveau de radiations diminue**

C Poursuivre la descente jusqu'à l'extinction de l'alarme RADN.

Note : *Une descente à 47 000 ft devrait être suffisante pour éteindre l'alarme RADN dans la plupart des cas. Cependant, si le niveau de radiations est élevé, il peut être nécessaire de descendre en dessous de 47 000 ft pour réduire les radiations en dessous du niveau d'alarme rouge.*

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

AMERRISSAGE

Amerrir parallèlement à la crête des vagues

C PNT / PNC . . . . . Alertés
P Transpondeur. 7700
P ATC . . . . . MAYDAY transmis
M Porte poste de pilotage . . . . . Déverrouillée
CPM Gilets de sauvetage . . . . . Mis
CPM Harnais PNT. . . . . Vérifiés
CPM Sièges PNT . . . . . Verrouillés / OFF
M Réception Public Address (volume aux 2/3) . . . . . Sélectée
M Inter. FASTEN SEATS BELT et NO SMOKING. . . . . ON

<u>En approche finale :</u>

P Dernier message ATC . . . . . .Transmis
P Cde de train . . . . . UP
P Cde nez/visière . . . . . UP
M Entrées d'air. . . . . Les 4 avec RAMPS 0%
M Inter. DISCHARGE VALVES . . . . . .Les 2 sur NORM
M Centrage . . . . . .Vers 53,5%
CPM Vidange carburant maxi. . . . . Effectuée ➔ **03.04**
M Dépressurisation cabine. . . . . Effectuée
M Sél. COND. VALVE . . . . . Les 4 sur OFF
M Disjoncteur GPWS / G4 du panneau 13.215 . . . . . Tiré
M Disjoncteur AUDIO WARN M21 du panneau 1.213. . . . . Tiré

<u>A 180 kt :</u>

M AUDIO CANCEL . . . . . Appuyé
M Inter. EMERG LIGHTS. . . . . ARM
M CG 53,5%

<u>A partir de 1000 ft / sonde :</u>

C IAS . . . . . .Vref
M BLEED VALVES . . . . . SHUT
C Vario. . . . . 300 ft / mn

Maintenir la vitesse avec l'automanette et la pente à l'aide du PA.

<u>A 200 ft / sonde :</u>

C Annoncer "amerrissage imminent" au Public Address
M Inter. DITCHING VALVES . . . . . Les 2 sur SHUT

<u>A 50 ft / sonde :</u>

C AUTO THROTTLE . . . . . Débrayé

Maintenir la poussée réacteur existante

Réduire le vario pour rechercher un impact avec une assiette de 15°

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

Dès l'impact :

Maintenir l'assiette le plus longtemps possible

M Poignées coupe-feu réacteurs . . . . . Les 4 tirées

C "Evacuation passagers" . . . . . Annoncée ➔ **CL.08**

C Sél. EMERG EVAC. (si nécessaire) . . . . . ON

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

ATTERRISSAGE FORCE

C PNT / PNC . . . . . Alertés
P Transpondeur. 7700
M Réception Public Address (volume aux 2/3) . . . . . Sélectée
P ATC . . . . . MAYDAY transmis
M Porte poste de pilotage . . . . . Déverrouillée
CPM Harnais PNT. . . . . Vérifiés
CPM Sièges PNT . . . . . Verrouillés / OFF
P Train. . . . . Sorti
P Nez. . . . . Bas
P Inter. STBY VISOR . . . . . VISOR DOWN
CPM Vidange carburant maximale . . . . . Effectuée ➔ **03.04**
M Dépressurisation cabine. . . . . Effectuée

si circuits hydrauliques vert et jaune perdus :

P Levier de frein . . . . . EMERG

P Inter. DRAIN MAST HEATERS . . . . . OFF
M Inter. FASTEN SEAT BELTS et NO SMOKING. . . . . ON
M Inter. EMERG. LIGHTS . . . . . ARM

Avant l'impact :

C Annoncer l'atterrissage imminent au Public Address

A l'impact :

Placer si possible l'avion au vent.

M Poignées coupe-feu . . . . . .Les 4 tirées

Après 7 secondes :

M Boutons poussoirs 2 SHOT . . . . . Les 4 appuyés

Après immobilisation :

C Commande de profondeur . . . . . Plein piqué
C "Evacuation passagers" . . . . . Annoncé ➔ **CL.08**
C Sél. EMERG. EVAC. . . . . ON

ATTENTION ———————————————————————

Les batteries ne doivent être coupées que :
- *après utilisation des extincteurs et,*
- *dix secondes au moins après action sur les coupe-feu et,*
- *après évacuation complète des PAX.*

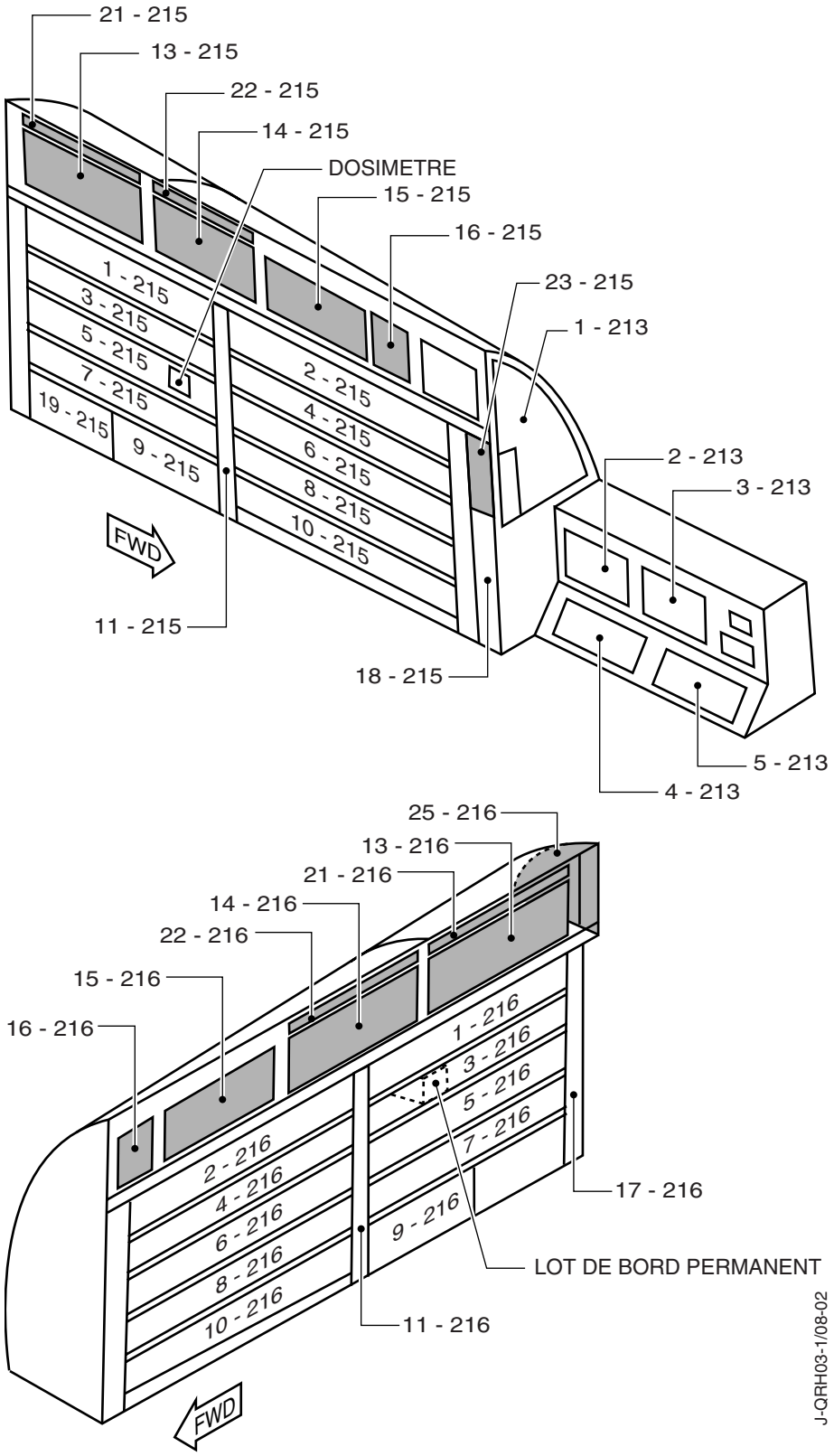
———————————————————————

M Sél. BATT A et BATT B . . . . . .Les deux sur OFF

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PANNEAUX DISJONCTEURS



© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1975 - Tous droits réservés

EVACUATION PASSAGERS

M	Réception Public Address (volume aux 2/3)	Sélectée
C	Avion	Arrêté
C	"Ici le poste de pilotage, PNC à vos postes"	Annoncé
C	Levier de freins	PARK
C	Commande de profondeur	Plein piqué
P	ATC / Personnel sol	Prévenus
M	Sél. EMERG. DEPRESS.	EMERG. DEPRESS
M	Sél. EMERG LIGHTS	ON
M	Poignées coupe-feu	Les 4 tirées

si nécessaire :

Boutons poussoirs 2 SHOT . . . . . Les 4 appuyés

si l'évacuation est décidée :

C	"Evacuation passagers"	Annoncé
C	Sél. EMERG. EVAC.	ON
M	Sél. BATT A et BATT B	Les deux sur OFF

ATTENTION ———————————————————

Les batteries ne doivent être coupées que :

- *après utilisation des extincteurs*
- *dix secondes au moins après actions sur les coupe-feu*
- *après évacuation complète des PAX.*

———————————————————

[FIN]

© société Air France 1975 - Tous droits réservés