OA.NT **Note d'envoi 01-09** **CONCORDE**

Destinataires : Tous détenteurs du Manuel Sécurité Sauvetage Partie Concorde

Objet : Révision 01

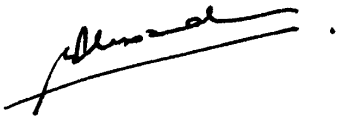
Les principales modifications de cette revision sont les suivantes :
- Description des panneaux PNC.
- Installation d'un voyant d'appel interphone rose au plafond cabine sur FF et SD.
- Procédure d'appel interphone: appel d'urgence différent de l'appel normal.
- Détail de la répartition des masques oxygène en cabine.
- Relocalisation des équipements de sécurité (extincteurs, cagoules).

Cette révision est applicable à partir du 01 octobre 2001.

J. Gros
Adjoint CDB Avions Européens



B.Alexandre
Chef du Service Avions



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

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

LISTE DE MISE A JOUR

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

Suite du manuel	
1.00.01/02	1.20.31/32
1.00.11/12	1.20.33/34
1.00.21/22	**A** *1.20.35/36*
1.00.31/32	1.20.41/42
1.10.01/02	1.20.51/52
1.10.05/06	1.20.53/54
1.10.11/12	1.20.61/62
1.10.21/22	**D** 1.20.71/72
1.10.23/24	1.30.11/12
1.10.25/26	1.30.21/22
1.10.31/32	1.40.13/14
1.10.33/34	1.40.15/16
1.10.35/36	

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

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

Répertoire alphabétique 1.00.11

Liste des pages 1.00.21

Tableau de mise à jour 1.00.31

Présentation des appareils 1.10.01
COMPOSITION DE LA FLOTTE 1.10.01
PLAN 3 VUES. 1.10.03
AMENAGEMENTS 1.10.05
GENERALITES. 1.10.11
PANNEAUX PNC 1.10.21
COMMUNICATION. 1.10.31
EQUIPEMENTS TOILETTES 1.10.41
CIRCUIT D'EAU 1.10.51
PORTE BAGAGES. 1.10.61
PORTES. 1.10.71

Equipements de secours. 1.20.01
DISPOSITIF D'EVACUATION 1.20.01
ALARME EVACUATION. 1.20.21
OXYGENE 1.20.31
ECLAIRAGE DE SECOURS 1.20.41
DETECTION FUMEE TOILETTE 1.20.51
INVENTAIRE DES EQUIPEMENTS DE SECOURS 1.20.61

Consignes normales 1.30.01
VISITE PREVOL. 1.30.01
CONTROLE COLLECTIF 1.30.11
FICHE PREVOL SECURITE 1.30.21

Consignes de secours. 1.40.01
ATTERRISSAGE FORCE ET AMERRISSAGE 1.40.01
EVACUATION D'URGENCE 1.40.11
INCIDENT DE PRESSURISATION 1.40.21

 © société Air France 1997 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

Alarme évacuation **1.20.21**
Aménagement **1.10.05**
Atterrissage forcé et amerrissage **1.40.01**
Chauffe-eau toilettes **1.10.41**
Civière (passager sur) **1.10.11**
Circuit alarme EVAC **1.20.21**
Composition de la flotte **1.10.01**
Contrôles collectifs prévol **1.30.11**
Détection fumée dans les toilettes **1.20.51**
Eclairage de secours **1.20.41**
Evacuation d'urgence **1.40.11**
Canot **1.20.12**
Consignes particulières **1.40.11**
Consignes PNC sur terre **1.40.13**
Consignes PNC sur mer portes 1G, 2D, 2G **1.40.14**
Consignes PNC sur mer portes 3D, 3G **1.40.15**
Corde d'évacuation cabine **1.20.12**
Fiches prévol sécurité **1.30.21**
Fuite circuit d'eau **1.10.51**
Incident de pressurisation **1.40.21**
Interphone cabine **1.10.31**
Inventaire des équipements de secours **1.20.61**
Issues inutilisables **1.10.11**
Nombre maximal de passagers admissibles **1.10.11**
Oxygène **1.20.31**
Panneaux PNC **1.10.21**
Plan des équipements de sécurité **1.20.71**
Plan 3 vues **1.10.03**
Portes **1.10.71**

 © société Air France 1997 - Tous droits réservés

Porte bagages **1.10.61**
Public Address **1.10.35**
Toboggans/et toboggans canots **1.20.01**
Visite prévol **1.30.01**
Vanne d'isolement d'eau **1.10.51**

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

Sommaire

1.00.01/02 01 OCT 01

Répertoire alphabétique

1.00.11/12 01 OCT 01

Liste des pages

1.00.21/22 01 OCT 01

Tableau de mise à jour

1.00.31/32 01 OCT 01

Présentation des appareils

1.10.01/02 01 OCT 01
1.10.03/04 08 OCT 98
1.10.05/06 01 OCT 01
1.10.11/12 01 OCT 01
1.10.21/22 01 OCT 01
1.10.23/24 01 OCT 01
1.10.25/26 01 OCT 01
1.10.31/32 01 OCT 01
1.10.33/34 01 OCT 01
1.10.35/36 01 OCT 01
1.10.41/42 08 OCT 98
1.10.51/52 08 OCT 98
1.10.61/62 08 OCT 98
1.10.71/72 08 OCT 98
1.10.73/74 08 OCT 98
1.10.75/76 08 OCT 98

Equipements de secours

1.20.01/02 08 OCT 98
1.20.03/04 08 OCT 98
1.20.05/06 08 OCT 98
1.20.07/08 08 OCT 98
1.20.09/10 08 OCT 98
1.20.11/12 08 OCT 98
1.20.13/14 08 OCT 98
1.20.21/22 08 OCT 98
1.20.31/32 01 OCT 01
1.20.33/34 01 OCT 01
1.20.35/36 01 OCT 01
1.20.41/42 01 OCT 01
1.20.51/52 01 OCT 01
1.20.53/54 01 OCT 01
1.20.61/62 01 OCT 01

Consignes normales

1.30.01/02 08 OCT 98
1.30.11/12 01 OCT 01
1.30.21/22 01 OCT 01

Consignes de secours

1.40.01/02 08 OCT 98
1.40.11/12 08 OCT 98
1.40.13/14 01 OCT 01
1.40.15/16 01 OCT 01
1.40.21/22 08 OCT 98
1.40.23/24 08 OCT 98

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

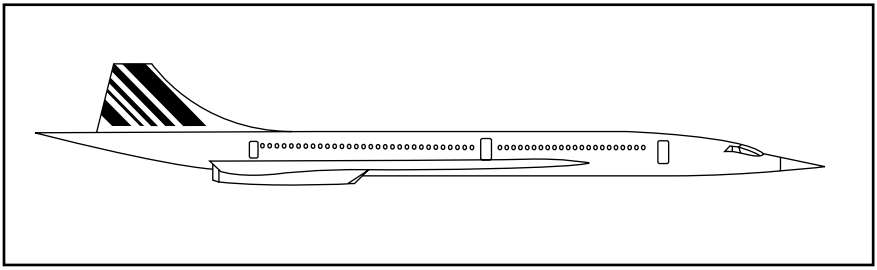
APRES INCLUSION DE LA REVISION N°01

N° MEMENTO	DATE	OBJET	REMARQUES
98-10	08 OCT 98	PREMIERE EDITION	
01-09	01 OCT 01	REVISION 01	

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1997 - Tous droits réservés



La flotte Air France comprend 5 appareils :

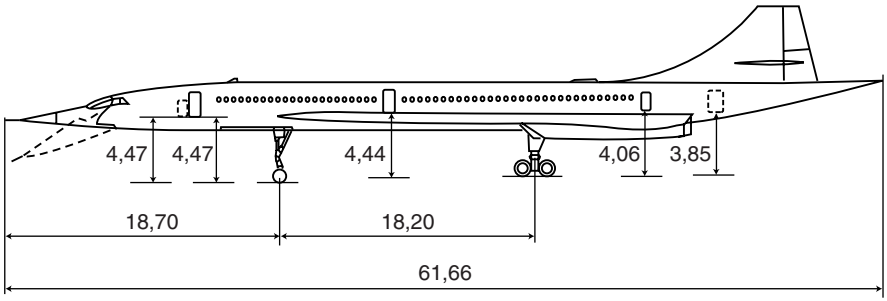
F-BVFA - FB - FC - FF

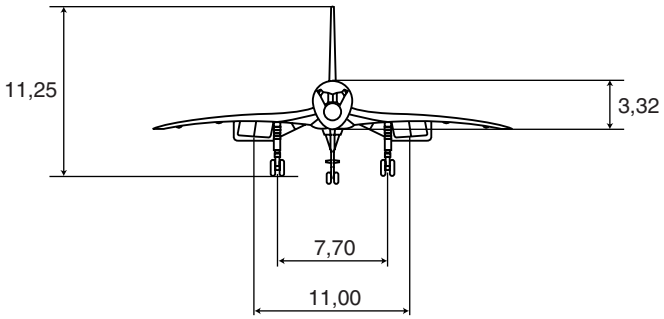
F-BTSD.

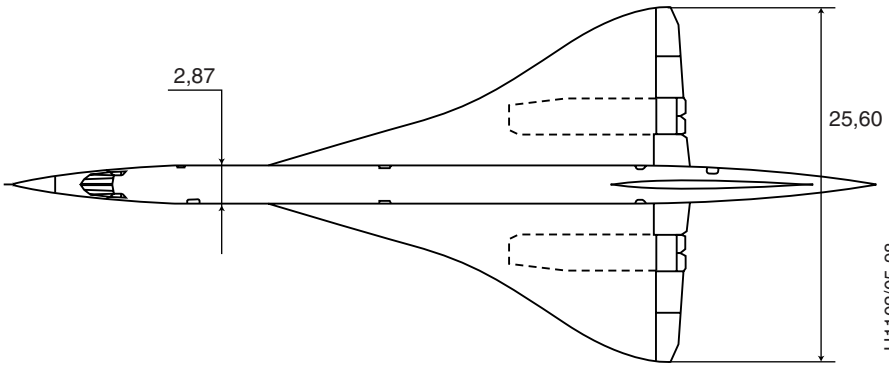
© société Air France 1997 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1997 - Tous droits réservés







H1102/05-98

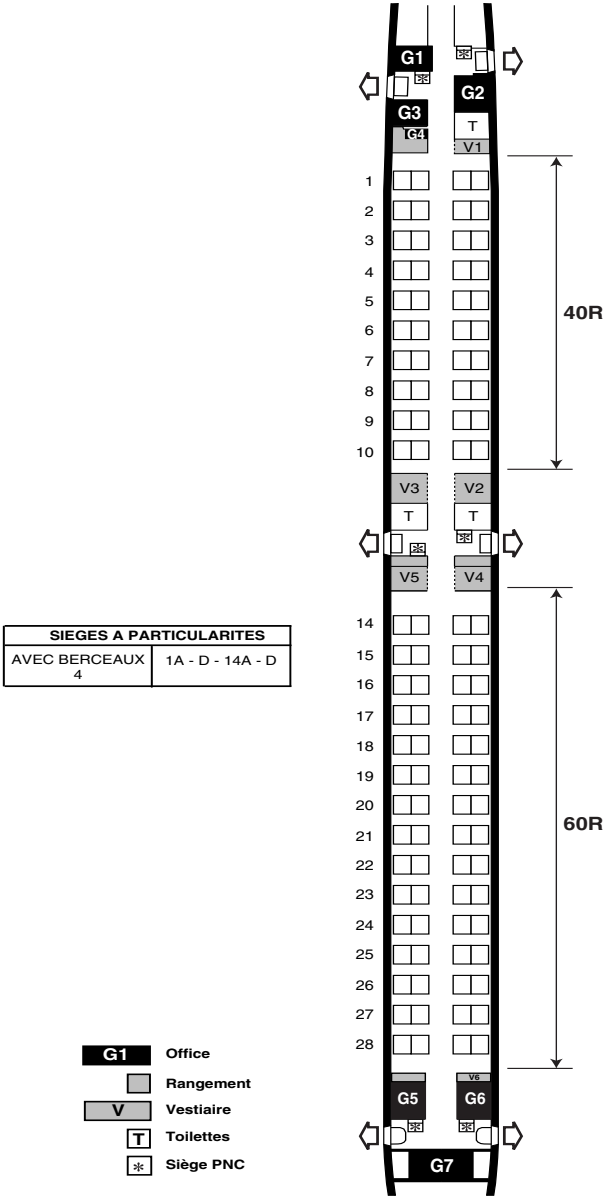
© société Air France 1987 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

Version

100 Places



SIEGES A PARTICULARITES	
AVEC BERCEAUX 4	1A - D - 14A - D

G1 Office
Rangement
V Vestiaire
T Toilettes
* Siège PNC

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

EQUIPAGE MINIMAL

PNT : 3

PNC : 3

NOMBRE MAXIMAL DE PASSAGERS ADMISSIBLES

La version certifiée est de 128 passagers de 2 ans et plus.

ISSUES INUTILISABLES

En cas d'issue(s) inutilisable(s), se reporter au manuel TU (MEL), pour déterminer le nombre de passagers admissibles.

TRANSPORT DE PASSAGERS SUR CIVIERE

Pour des raisons commerciales, le transport de passagers sur civière n'est pas envisagé.

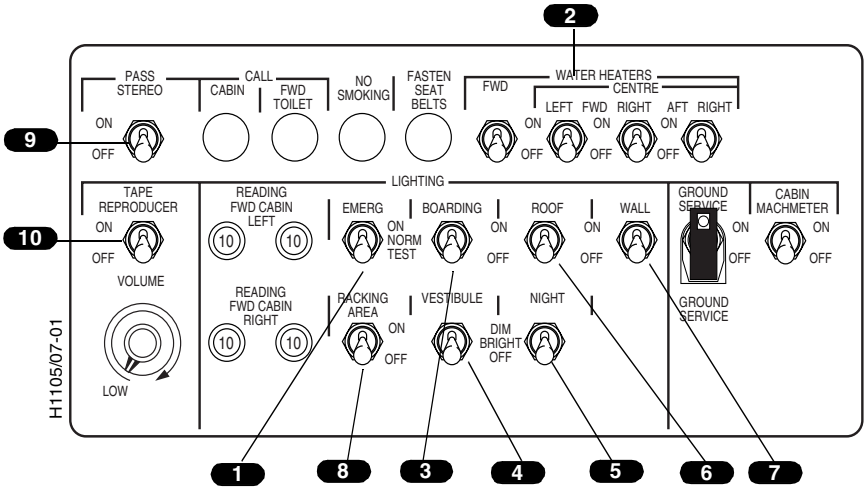
© société Air France 1997 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

1. PORTES 1G

1.1. PANNEAU VESTIBULE : FA, FB, FC



1 Eclairage de secours.

2 Interrupteurs de mise en service des chauffe-eau des toilettes.

3 Eclairage entrée.

4 Eclairage galley.

5 Eclairage veilleuses à trois positions (cabine avant et arrière).
Position BRIGHT: toutes les veilleuses
Position DIM: une veilleuses sur deux

6 Eclairage plafond cabine avant.

7 Eclairage hublots cabine avant.

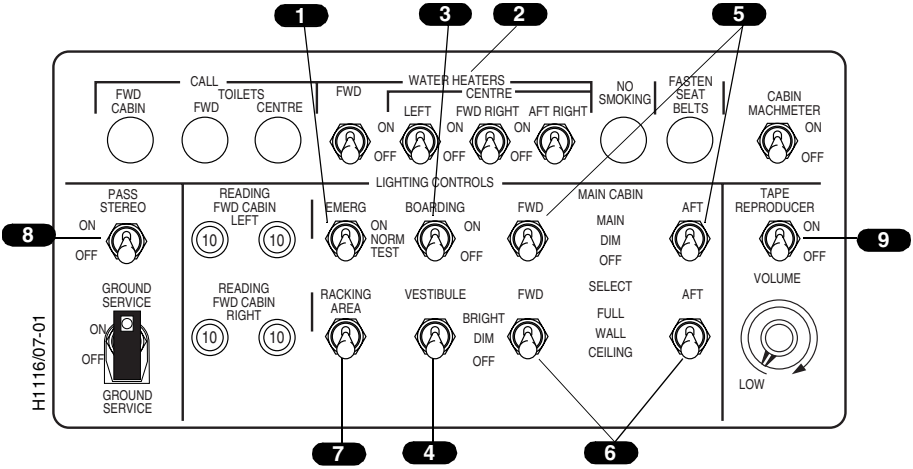
8 Eclairage couloir d'accès poste de pilotage.

9 Musique écouteurs fauteuils.

10 Musique d'ambiance.

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

1.2. PANNEAU VESTIBULE: FF, SD



1 Eclairage de secours.

2 Interrupteurs de mise en service des chauffe-eau des toilettes.

3 Eclairage entrée.

4 Eclairage galley.

5 Eclairage cabine
Position MAIN: voir interrupteur n°6
Position DIM: éclairage des veilleuses

6 Selection de l'éclairage (interrupteur n° 5 sur position "MAIN"):
Position FULL: plafond et hublots
Position WALL: hublots
Position CEILING: plafond

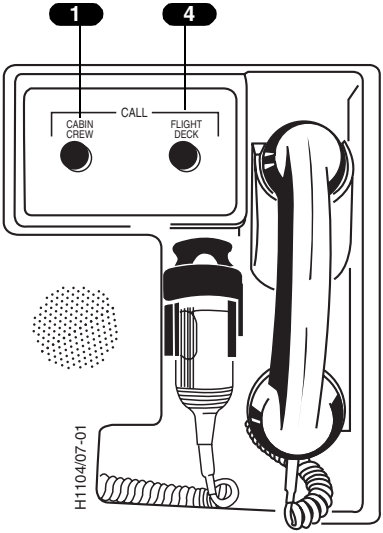
7 Eclairage couloir d'accès poste de pilotage.

8 Musique écouteurs fauteuils.

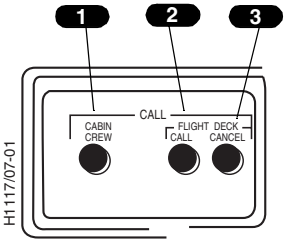
9 Musique d'ambiance.

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

1.3. PANNEAU COMMUNICATION: FA, FB, FC



1.4. PANNEAU COMMUNICATION: FF, SD



1 Appel PNC.

2 Appel PNT.

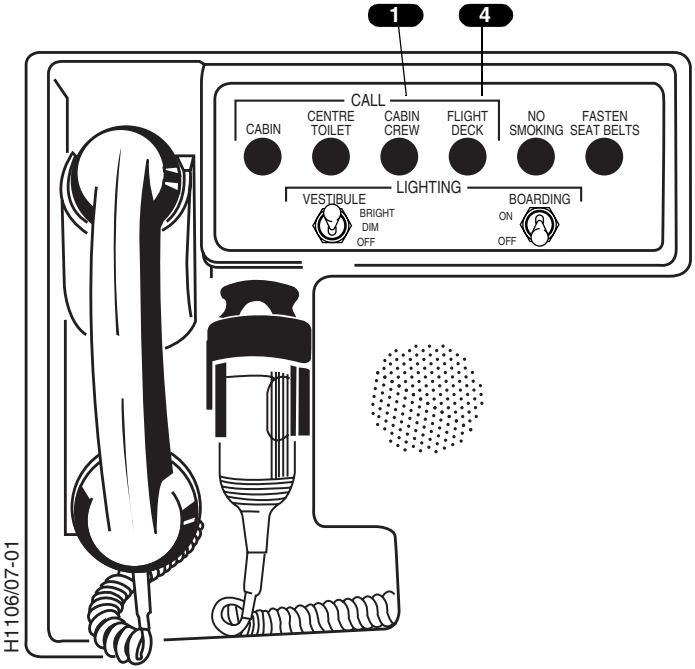
3 Reset appel PNT.

4 Reset et appel PNT.

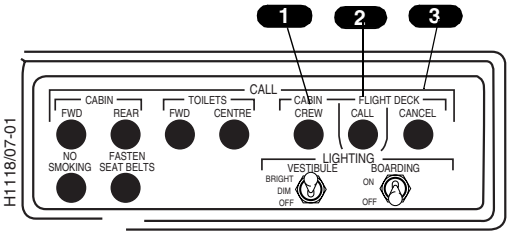
© société Air France 1997 - Tous droits réservés

2. PORTE 2G

2.1. PANNEAU PNC: FA, FB, FC



2.2. PANNEAU PNC: FF, SD



1 Appel PNC.

2 Appel PNT.

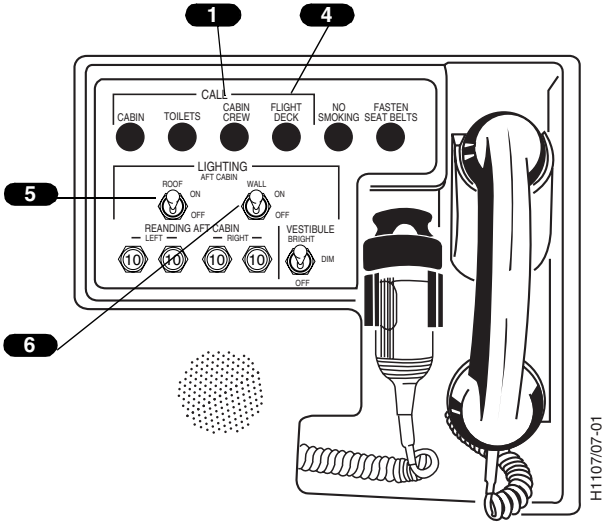
3 Reset appel PNT.

4 Reset et appel PNT.

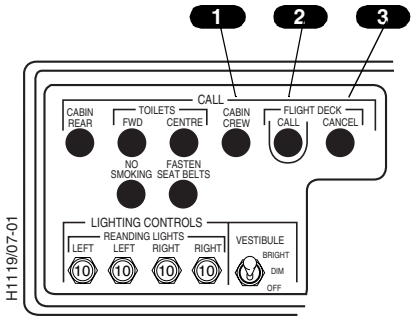
© société Air France 1997 - Tous droits réservés

3. PORTE 3G

3.1. PANNEAU PNC: FA, FB, FC



3.2. PANNEAU PNC: FF, SD



1 Appel PNC.

2 Appel PNT.

3 Reset appel PNT.

4 Reset et appel PNT.

5 Eclairage plafond cabine arrière.

6 Eclairage hublots cabine arrière.

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

1. GENERALITES

Le système de communication comprend les fonctions suivantes :

. le circuit interphone

. le public address

. le circuit appel passager

. les consignes lumineuses.

2. INTERPHONE CABINE

2.1. DESCRIPTION

Ce circuit permet la liaison entre le cockpit et les trois postes PNC et entre les postes PNC.

Le système se compose de :

- Au cockpit :
  Voir manuel TU.
- En cabine :
  . Des boutons poussoirs d'appel sur les panneaux des portes gauche.
  . Des voyants roses au plafond à l'avant de chaque cabine.

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

2.2. UTILISATION SENS PNT - PNC

2.2.1. Généralités appel PNT-PNC

Le PNC :

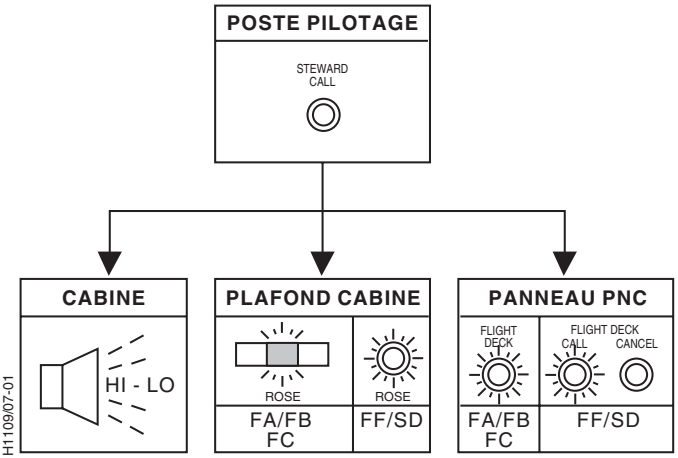
① Décroche le combiné.

② Appuie sur la pédale d'émission pour parler.

Relâche la pédale d'émission pour une meilleure audition.

③ Raccroche le combiné.

④ Réarme le circuit d'appel en appuyant sur le bouton "FLIGHT DECK" ou "CANCEL" suivant la version du panneau PNC.



2.2.2. Appel d'urgence PNT- C/C

Le PNT appuie trois fois sur le bouton poussoir "STEWARD CALL".

En cabine: trois gongs HI-LO et **voyants roses allumés fixes**.

Le **C/C** décroche un combiné interphone et répond.

2.2.3. Appel Normal PNT-PNC

Le PNT appuie une fois sur le bouton poussoir "STEWARD CALL".

En cabine: un gong HI-LO et **voyants roses allumés fixes**.

Un PNC décroche un combiné interphone et répond.

ATTENTION ———————————————————————————

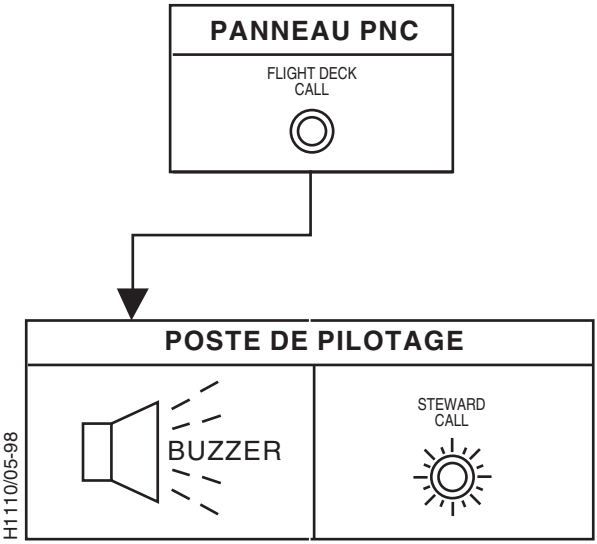
Réarmer le circuit d'appel en appuyant sur "FLIGHT DECK" génére un appel au poste de pilotage (FA,FB, FC).

———————————————————————————————————

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

2.3. UTILISATION SENS PNC-PNT

A N'UTILISER QU'EN CAS D'URGENCE



Le PNC :

① Décroche le combiné.

② Appuie sur "FLIGHT DECK" ou "FLIGHT DECK CALL" (minimum 3 secondes) le voyant et le buzzer du poste de pilotage ne fonctionne que lorsque le bouton poussoir est appuyé.

③ Appuie sur la pédale du combiné pour parler.

Relâche la pédale pour une meilleure audition.

④ Raccroche le combiné.

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

2.4. UTILISATION SENS PNC → PNC

2.4.1. Généralités appel PNC-PNC

Le PNC qui appelle :

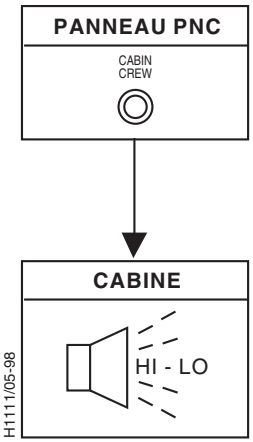
① Décroche le combiné.

② Appuie sur “CABIN CREW”.

③ Appuie sur la pédale d’émission pour parler.
Relâche la pédale pour une meilleure audition..

④ En fin de conversation raccroche le combiné.

Le PNC appelé effectue les opérations ① ③ ④.



ATTENTION

Il n’y a pas de signal visuel d’appel (voyants roses plafond) en cabine lorsque l’appel est effectué depuis un poste PNC.

2.4.2. Appel général normal

Le PNC qui appelle appuie trois fois sur le bouton poussoir CABIN CREW

En cabine: trois gong HI-LO (voyants roses plafond éteints).

2.4.3. Appel normal

Porte 1et 2 : un gong HI-LO

Porte 3: deux gongs HI-LO

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

3. PUBLIC ADDRESS

3.1. DESCRIPTION

Le système “Public Address” est utilisé pour :

- Effectuer des annonces dans la cabine passagers à partir du poste de pilotage ou des postes PNC.
- Diffuser la musique d’ambiance.
- Diffuser les signaux sonores “HI-LO” des consignes lumineuses et des appels PAX.

3.2. PARTICULARITES DU CIRCUIT

La priorité des annonces est :

① Poste de pilotage

② Postes PNC

③ Annonces préenregistrées

④ Musique d’ambiance.

3.3. UTILISATION

- Depuis le poste de pilotage :
  Voir manuel TU.
- Depuis les postes PNC :
  Le micro à main donne un accès direct au PA.

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

4. CONSIGNES LUMINEUSES PASSAGERS

4.1. DESCRIPTION

Consignes	Effet en cabine
"Défense de fumer"	- "NO SMOKING" sur panneaux PNC. - Boîtiers "EXIT" supérieurs. - Eclairage réduit en cabine (plafonnier, porte-bagages). - Boîtiers passagers.
"Attachez vos ceintures"	- "Fasten seat belts" sur panneaux PNC. - Boîtiers passagers.

4.2. FONCTIONNEMENT

- "Défense de fumer" :
  - . En mode manuel, à partir du poste de pilotage.
  - . En mode automatique, en cas de fonctionnement du circuit oxygène et en cas de défaut d'alimentation des éclairages fluorescents.
- "Attachez vos ceintures" :
  - . En mode manuel, à partir du poste de pilotage.
  - . En mode automatique, en cas de fonctionnement du circuit oxygène.

L'allumage ou l'extinction des consignes s'accompagnent d'un gong en cabine.

5. APPEL PAX TOILETTE

Un appel Pax depuis une toilette est identifié en cabine par:

- Un gong "LO",
- l'allumage du voyant ambre au dessus de la porte toilette,
- l'allumage du voyant "TOILET" sur les panneaux PNC,
- l'allumage du voyant d'appel PAX au plafond cabine.

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

1. CHAUFFE-EAU

1.1. DESCRIPTION

Chaque toilette est équipée d'un chauffe-eau situé sous le lavabo.

La mise sous tension du chauffe-eau est effectuée à partir d'un interrupteur "Water Heater" situé sur le panneau vestibule de la porte 1G.

La température de l'eau est régulée aux environs de 50°C par un thermostat.

En cas de non fonctionnement du thermostat, l'alimentation électrique du chauffe-eau est coupée lorsque la température de l'eau atteint 82°C.

1.2. VISITE PREVOL

Le PNC s'assure que :

- Les interrupteurs "Water Heater" sont sur "ON" (panneau vestibule 1G).
- L'eau est normalement chaude.

1.3. CONSIGNES D'UTILISATION CHAUFFE-EAU

- En cas de surchauffe (température excessive de l'eau, du chauffe-eau ou des matériaux environnants) :
  - . ne pas couper l'eau,
  - . prévenir le C/C qui informera le PNT,
  - . isoler électriquement le chauffe-eau en plaçant l'interrupteur du panneau vestibule sur "OFF" et tirer (action PNT) le disjoncteur correspondant,
  - . faire couler l'eau chaude pour accélérer le refroidissement.
- En cas de non fonctionnement, mis en évidence par l'absence d'eau chaude, placer l'interrupteur sur "OFF". Prévenir le C/C qui prévient le PNT.
- Dans tous les cas, la remise en service ne peut être effectuée que par les services d'entretien.

2. EXTINCTEUR AUTOMATIQUE TOILETTE

- Un extincteur automatique est installé dans le compartiment poubelle de chaque toilette.
- La description, l'utilisation et la prévol de cet appareil sont données dans le chapitre 2 du GEN. MSS.

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

1. DESCRIPTION

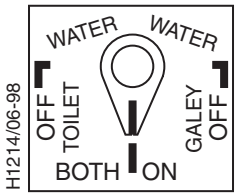
Une vanne d'isolement située sous un cache au-dessus de la toilette avant permet de couper l'eau soit de la toilette avant soit de l'office avant.

Une vanne d'isolement située sous un cache au-dessus de la toilette centrale droite permet de couper l'eau soit de la toilette centrale droite soit de la toilette centrale gauche.

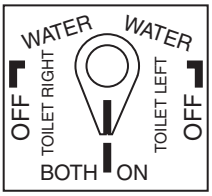
Une vanne d'isolement située sous le chauffe-eau de l'office avant permet de couper l'eau de cet office.

Une vanne d'isolement située au-dessus du robinet de l'office arrière permet de couper l'eau de cet office.

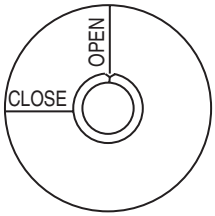
TOILETTE et OFFICE AV



TOILETTES CENTRALES



COUPURE D'EAU OFFICE AV et AR



2. FUITE D'EAU LAVABO

En cas de fuite sur ce circuit :

- fermer l'arrivée d'eau,
- prévenir le C/C qui informera le PNT,
- isoler électriquement le chauffe-eau en plaçant l'interrupteur du panneau vestibule sur "OFF" et tirer (action PNT) le disjoncteur correspondant.

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

Les appareils électroniques et les objets métalliques ne doivent pas être déposés dans les portes bagages des rangs 16 AB et 22 AB.

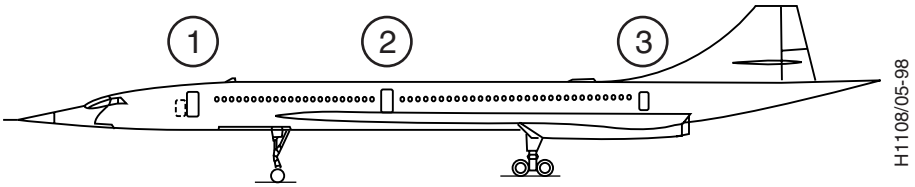
Ces portes bagages sont repérés par une étiquette rouge située à l'intérieur et par un carré rouge à la partie supérieure arrière.

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

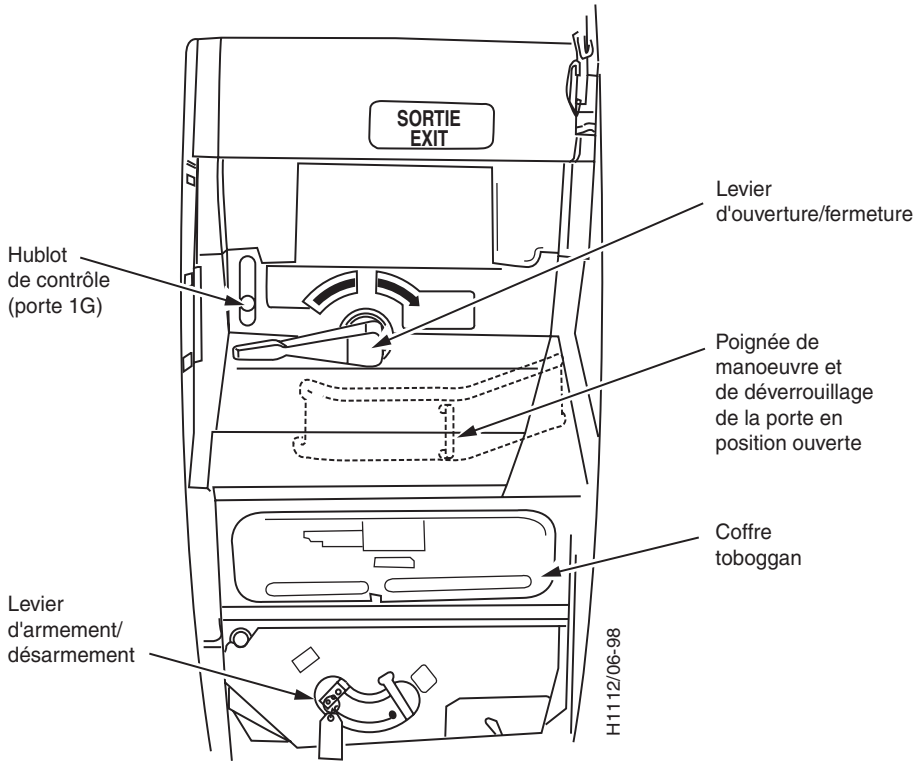
1. GENERALITES



Le concorde est équipé de 6 portes.

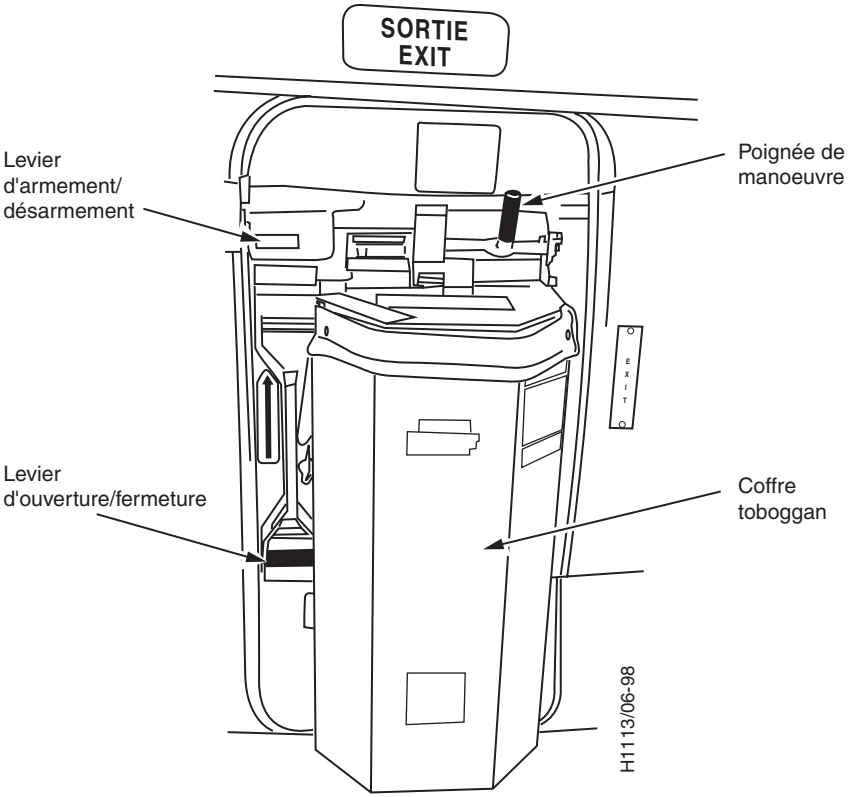
2. DESCRIPTION

2.1. PORTES 1 et 2



© société Air France 1987 - Tous droits réservés

2.2. PORTES 3

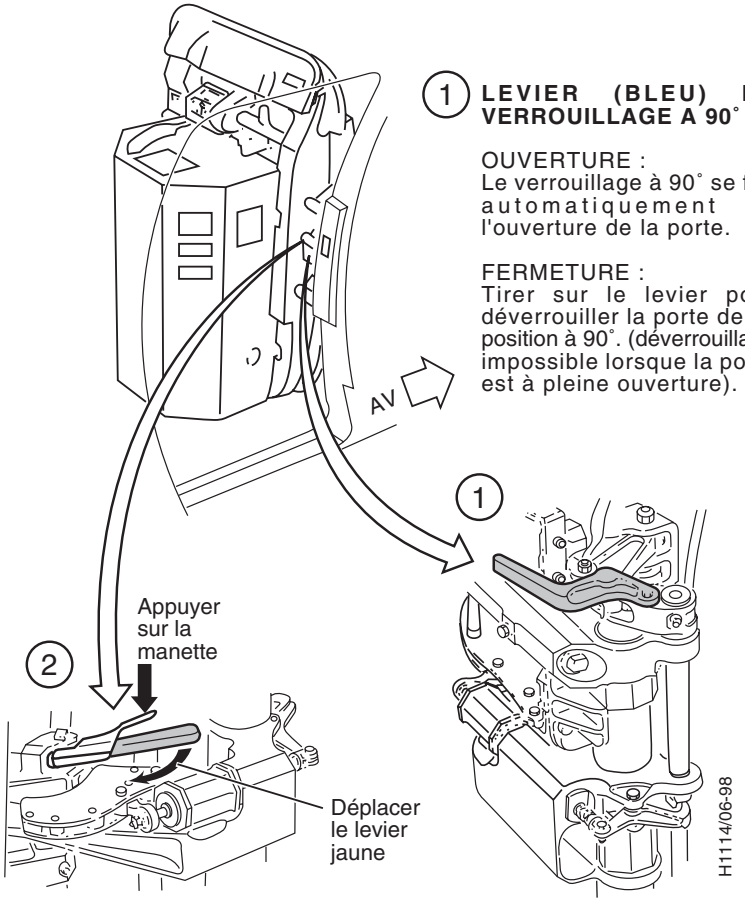


Les portes 3 ont deux positions d'ouverture :

- A 90°, perpendiculairement au fuselage en utilisation secours.
- A pleine ouverture pour permettre un meilleur accès lors des opérations de chargement des offices et en secours pour faciliter le largage du canot.

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

2.3. PARTICULARITE PORTES 3



1 LEVIER (BLEU) DE VERROUILLAGE A 90°

OUVERTURE :
Le verrouillage à 90° se fait automatiquement à l'ouverture de la porte.

FERMETURE :
Tirer sur le levier pour déverrouiller la porte de sa position à 90°. (déverrouillage impossible lorsque la porte est à pleine ouverture).

2 LEVIER (JAUNE) DE VERROUILLAGE A PLEINE OUVERTURE

Ne doit être utilisé que pour ouvrir la porte en position "SERVICE" ou pour faciliter le largage du canot :

OUVERTURE :
Lorsque la porte est verrouillée à 90°, déplacer le levier jaune vers le coffre toboggan tout en appuyant sur la manette fixée au levier pour aller vers la position pleine ouverture. Le verrouillage dans cette position est automatique.

FERMETURE :
Déplacer le levier jaune tout en appuyant sur la manette fixée au levier pour revenir vers la position à 90°. Le verrouillage à 90° est automatique.

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

3. CONSIGNES D'UTILISATION

3.1. FERMETURE DE L'INTERIEUR

- Après déverrouillage (cf. page 1.10.71/73), DEGAGER LA PORTE de sa position pleine ouverture au moyen de la poignée de manoeuvre.
- AVANT DE FERMER, S'ASSURER que la POIGNEE d'ouverture/fermeture EXTERIEURE est bien ENCASTREE DANS SON LOGEMENT.
- AMENER LA PORTE en position ENTROUVERTE.

MANOEUVRER LE LEVIER d'ouverture/fermeture INTERIEUR pour achever la fermeture tout EN S'ASSURANT que la PORTE SE PRESENTE CORRECTEMENT dans l'encadrement (le non respect de cette consigne peut entraîner des détériorations du mécanisme de verrouillage).

3.2. OUVERTURE NORMALE

ATTENTION ———————————————————————————

NE JAMAIS ENTROUVRIR LES PORTES 2, AU SOL, SANS AUTORISATION PREALABLE DE L'OMN. En effet, lorsque l'appareil est chargé (carburant, PAX...), des déformations de la structure au niveau de ces portes peuvent rendre impossible leur fermeture.

———————————————————————————————————

DE L'EXTERIEUR :

- APPUYER sur le VOLET situé à l'extrémité de la poignée.
- DEGAGER LA POIGNEE DE SON LOGEMENT ET LA DEPLACER dans le sens de la flèche.
- TIRER complètement LA PORTE vers l'extérieur JUSQU'A LA POSITION VERROUILLEE ouverte.
- S'ASSURER DU REENGAGEMENT CORRECT DE LA POIGNEE dans son LOGEMENT.

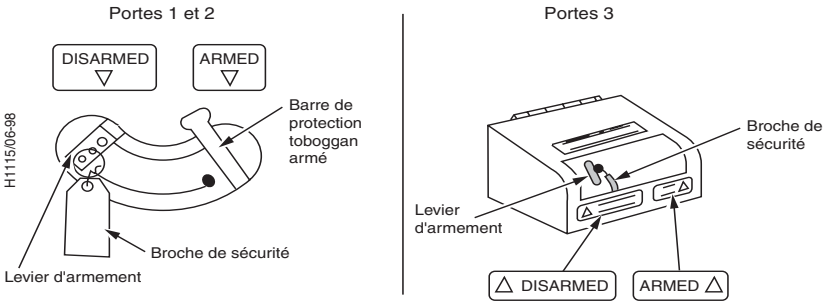
DE L'INTERIEUR :

- Avant toute manoeuvre d'une porte, S'ASSURER que le TOBOGGAN est DESARME, levier sur "DISARMED", broche de sécurité en place.
- DEVERROUILLER doucement la PORTE au moyen du levier d'ouverture/fermeture.
- POUSSER LA PORTE vers l'extérieur en l'accompagnant à l'aide de la poignée de manoeuvre JUSQU'A LA POSITION VERROUILLEE OUVERTE. Dans tous les cas, la porte se bloque automatiquement (à 90°C pour les portes 3). Pour obtenir la pleine ouverture des portes 3, déplacer le levier jaune (cf. page 1.10.73).

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

4. ARMEMENT/DESARMENENT

- Ces manoeuvres supposent que les portes sont correctement fermées et verrouillées.
- L'armement (ou le désarmement) est réalisé par un levier :



- Le passage du levier d'armement sur "ARMED" provoque :
  . aux portes 1 et 2, l'engagement du mécanisme d'armement dans les deux bras articulés situés de part et d'autre de la porte.

  Note : *Aux portes 2, si des difficultés sont rencontrées pour placer le levier d'armement sur "ARMED", vérifier que la goupille munie d'une flamme rouge, installée sur le bras articulé avant, a bien été retirée par les services d'entretien.*

  . aux portes 3, l'engagement du mécanisme interne d'armement.

  Note : L'ouverture des portes de l'extérieur provoque le désarmement des toboggans.

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

1. TOBOGGANS

1.1. GENERALITES

- Les six portes sont équipées de toboggans d'évacuation rapide à voie unique.
- Trois de ces toboggans (portes **1G, 2G, 2D**) sont convertibles en **canots**.
- **Les portes 2 et 3 s'ouvrant sur la voilure, leurs toboggans sont munis d'une rampe gonflable se déployant pratiquement à l'horizontale sur l'aile.**
- Les rampes et toboggans des portes 3 se déploient parallèlement au fuselage vers l'arrière. La sortie par ces portes nécessite donc un virage à droite ou à gauche dès le passage du seuil de porte.
- Les bouteilles de gonflage sont intégrées dans les coffres de toboggans sur les portes 1 et 3. Elles sont placées dans des logements spéciaux, sur le plancher de la cabine, pour les portes 2.
- Chaque toboggan est retenu à l'avion par une barre d'armement se fixant au seuil de porte.
- La capacité en canot des toboggans/canots est la suivante :

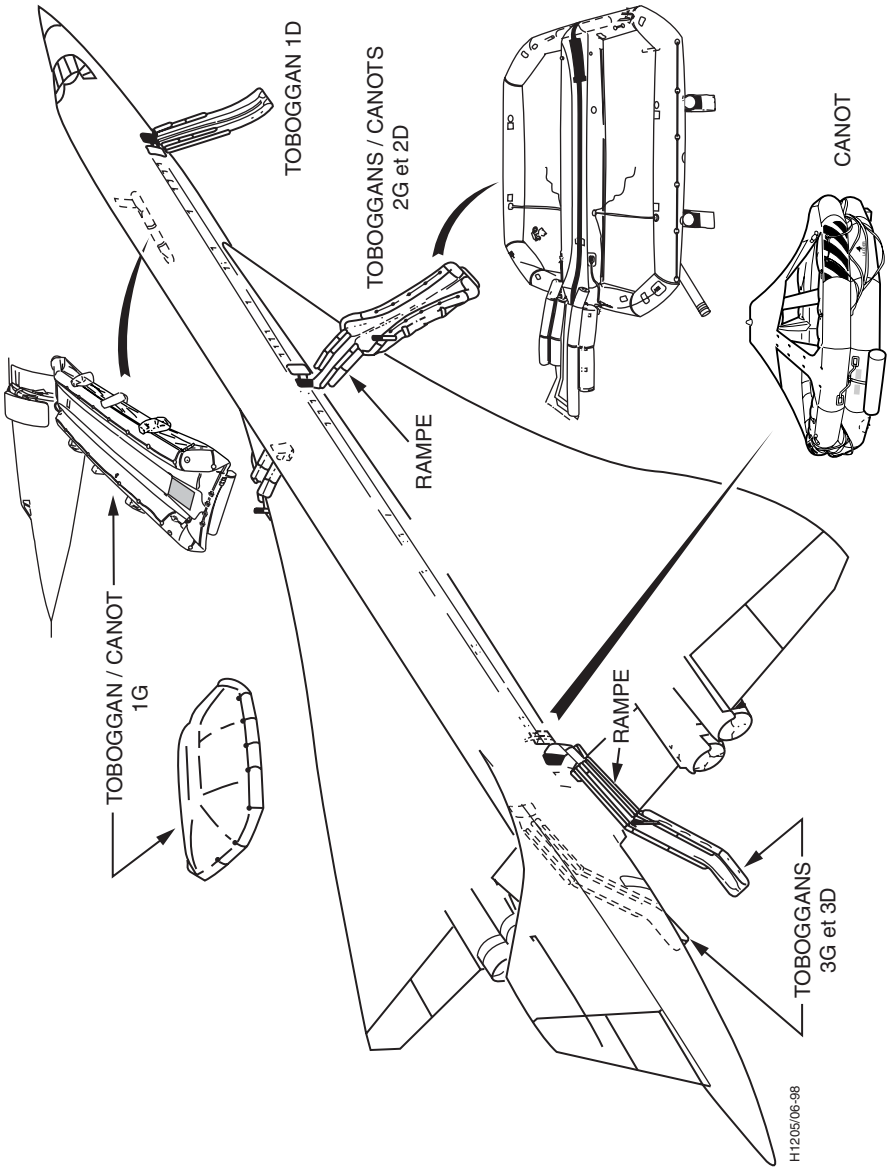
PORTES	CAPA. NOMINALE	CAPA. MAXIMALE
1G	40	53
2G	38	50
2D	30	40

1.2. VISITE PREVOL

- Le contrôle de la pression des bouteilles de gonflage des toboggans est effectué périodiquement par les services d'entretien.
- Portes 2G et 2D, vérifier que les **goupilles de sécurité des bouteilles de gonflage des toboggans** sont retirées. Ces bouteilles se situant dans le vestiaire central pour la porte 2G et en arrière de la cabine avant pour la porte 2D. Vérifier également que les **goupilles situées sur les bras de basculement des toboggans** sont retirées.
- Si ces goupilles sont en place , prévenir le PNT

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

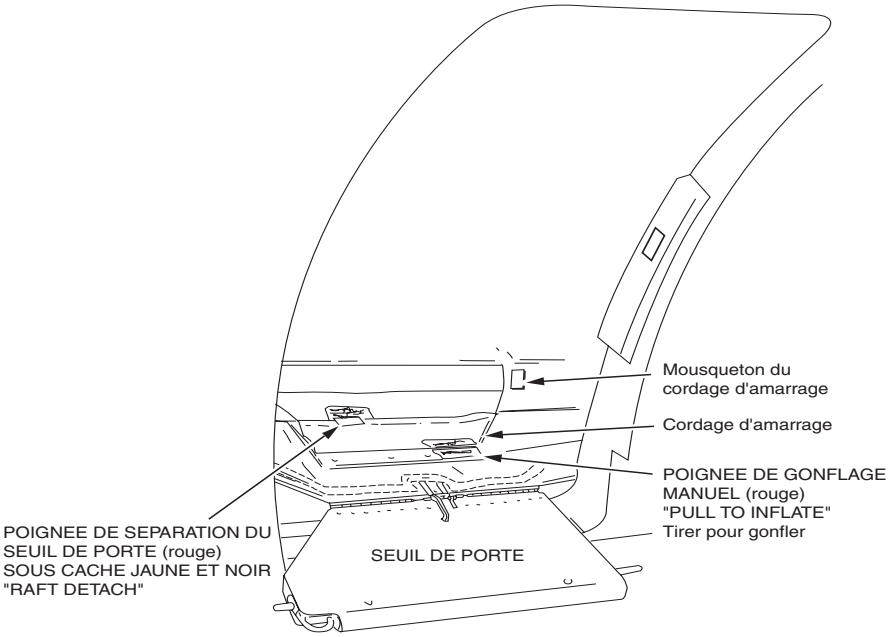
1.3. REPARTITION

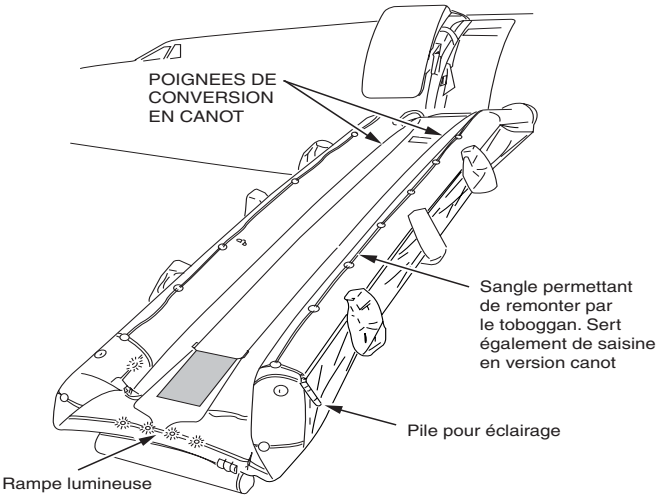


© société Air France 1987 - Tous droits réservés

2. TOBOGGAN PORTE 1G

2.1. DESCRIPTION

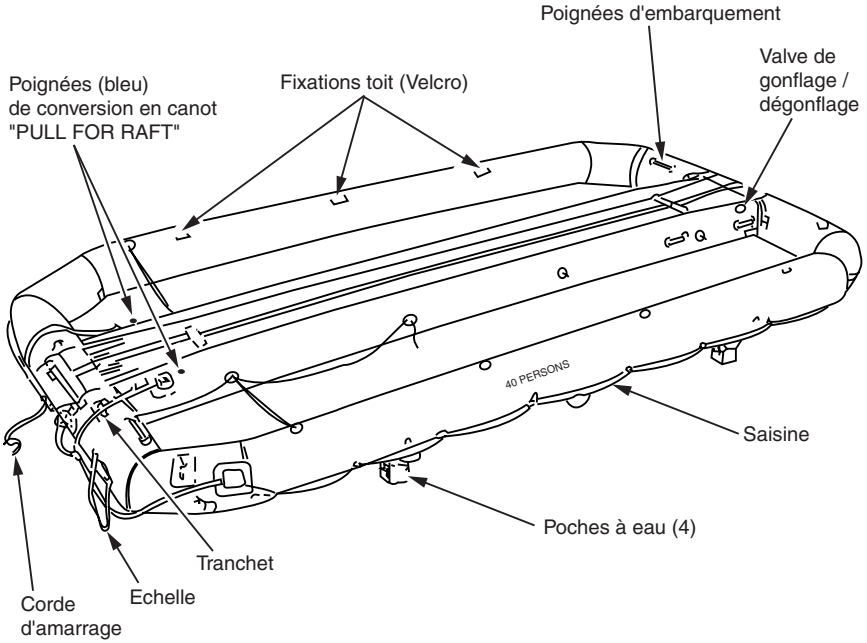




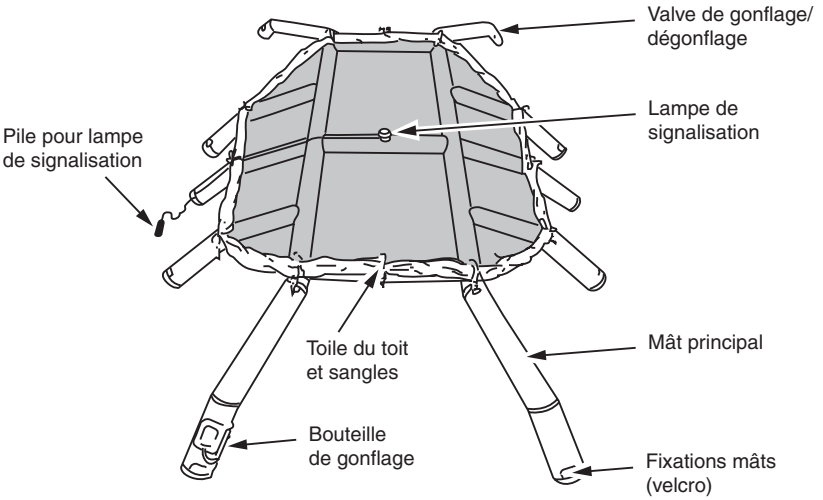
H1206/05-98

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

2.2. CONVERSION EN CANOT



TOIT stocké dans le galley G3

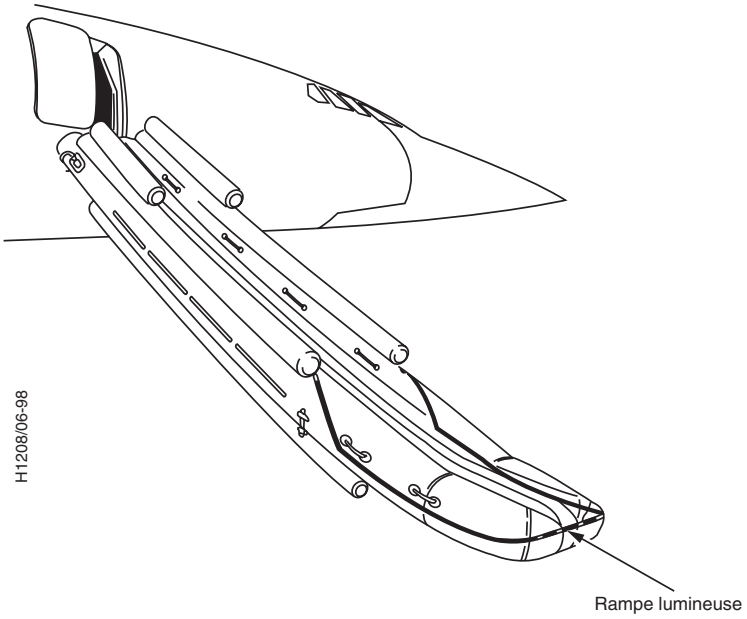


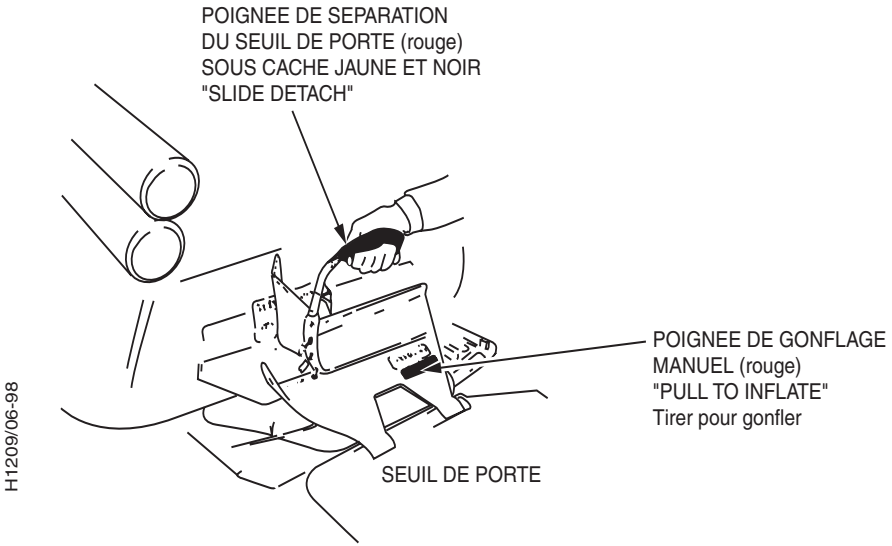
H1207/06-98

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

3. TOBOGGAN PORTE 1D

Toboggan non convertible en canot pouvant être utilisé comme moyen flottant.



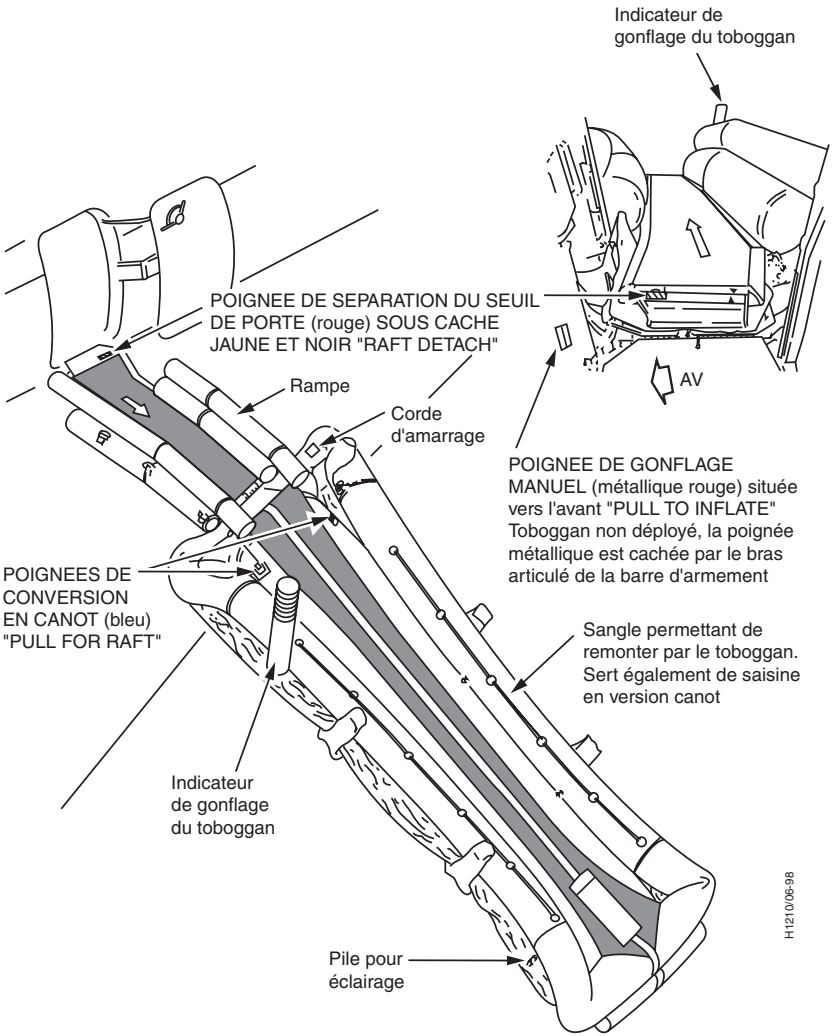


© société Air France 1987 - Tous droits réservés

4. TOBOGGAN PORTES 2

4.1. DESCRIPTION

- Le mât indicateur de gonflage du toboggan permet de s' assurer visuellement,
  à partir de la porte, du gonflage correct du toboggan avant de déclencher l' évacuation

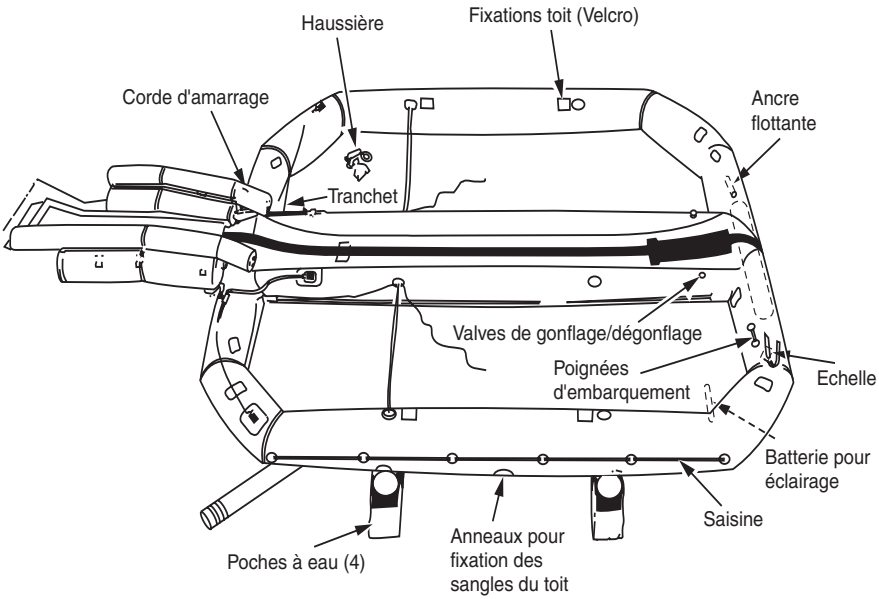


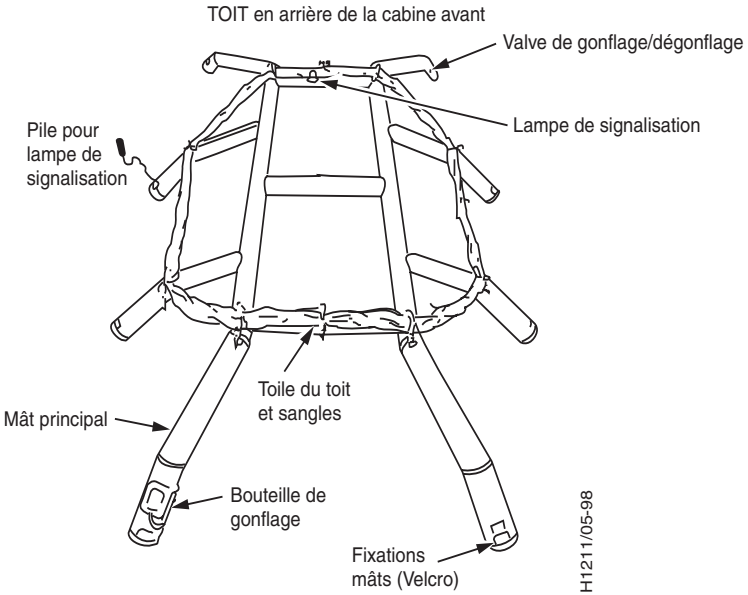
Note : *la rampe et le toboggan constituent un seul élément, le gonflage en secours manuel est donc effectué par une seule poignée.*

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

4.2. CONVERSION EN CANOT

Transformer d'abord en canot avant de désolidariser en tirant sur les poignées bleues "PULL FOR RAFT".

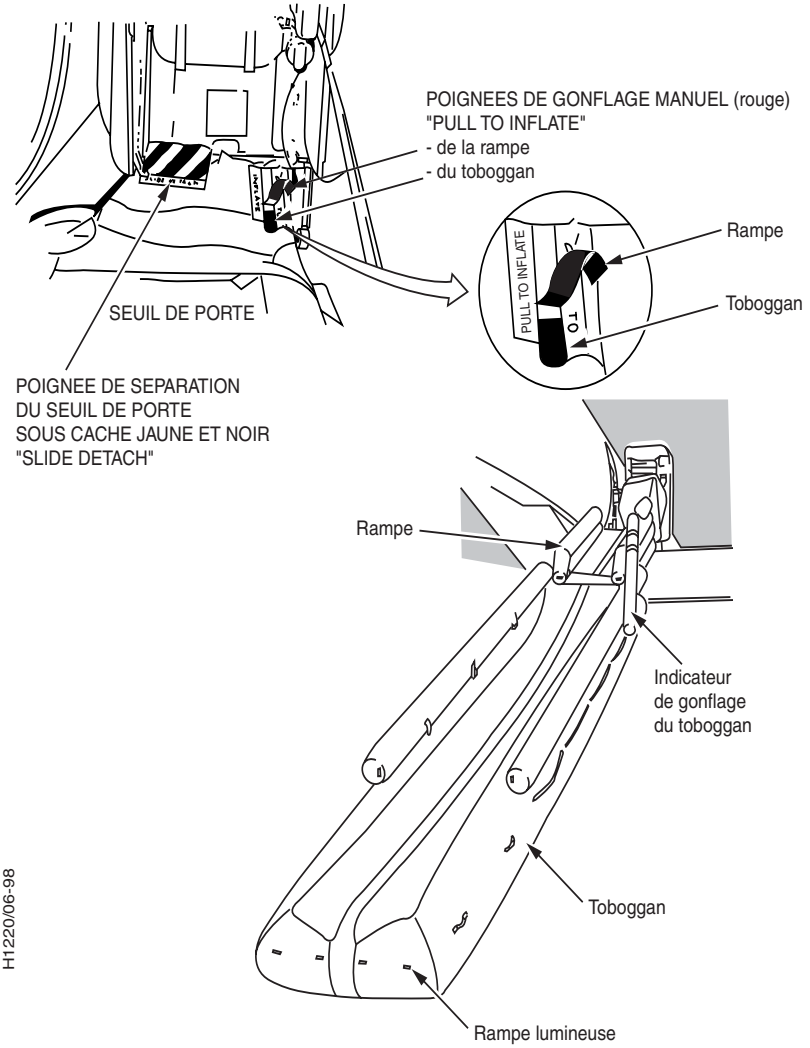




© société Air France 1987 - Tous droits réservés

5. TOBOGGAN PORTES 3

- Les toboggans des portes 3 sont constitués de deux éléments solidaires "Rampe" et "Toboggan" pouvant être utiliser comme moyens flottants.
- Le mât indicateur de gonflage du toboggan permet de s' assurer visuellement, à partir de la porte, du gonflage correct du toboggan avant de déclencher l' évacuation



© société Air France 1987 - Tous droits réservés

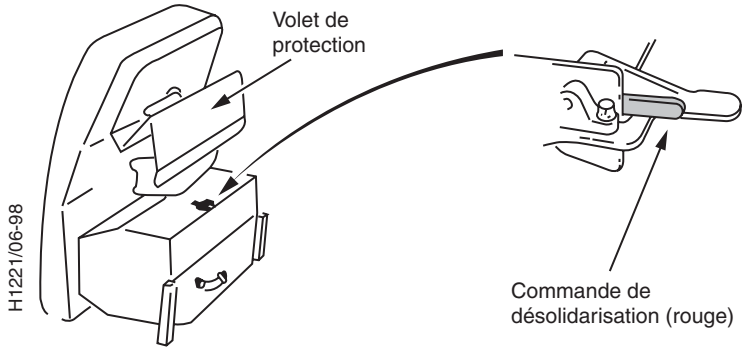
6. CONSIGNES D'UTILISATION

6.1. DEPLOIEMENT ET GONFLAGE AUTOMATIQUES

- Le levier d'armement étant sur "ARMED" l'ouverture de la porte de l'intérieur provoque le déploiement et le gonflage automatique du toboggan.
- L'ouverture des portes n'est pas assistée

6.2. DEPLOIEMENT MANUEL

- Pour les portes 1 et 2, en cas de difficulté d'ouverture lorsque le toboggan est armé, il est possible de désolidariser le coffre du toboggan de la porte en agissant sur le levier situé à la partie supérieure du coffre :
  - . soulever le volet de protection,
  - . appuyer ou lever la commande (rouge) de désolidarisation du coffre suivant la porte.
- Cette opération doit permettre l'ouverture de la porte. Le toboggan peut alors être déployé en basculant le coffre à l'extérieur. Le gonflage est automatique.



6.3. TRANSFORMATION EN CANOT

- Pour chaque toboggan/canot (1G, 2G, 2D), deux poignées de couleur bleue "PULL FOR RAFT" permettent de séparer les deux tubes situés de chaque côté du toboggan dégageant ainsi la surface servant de plancher au canot.
- Une corde d'amarrage permet d'attacher le toboggan/canot à la structure pendant le temps de l'embarquement des passagers. Cette corde doit donc être attachée avant la séparation du toboggan/canot et du seuil de porte.

6.4. MISE EN PLACE DU TOIT

- Un toit à ossature gonflable est placé dans le conteneur de survie de chaque toboggan/canot (non interchangeable d'un canot à l'autre).
- Une bouteille de gonflage, munie d'une poignée de percussion "PULL TO INFLATE" est placée sur l'un des quatre mâts principaux.
  Les mâts se fixent au toboggan/canot, après percussion de la bouteille de gonflage, au moyen de surface de "velcro" et sont maintenus par des sangles.

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

7. GONFLAGE MANUEL

- Une (ou deux) poignée rouge "PULL TO INFLATE" est accessible lorsque le toboggan est déployé :

  . aux portes 1 : une poignée sur le seuil de porte,
  . aux portes 2 : une poignée derrière le bras articulé d'armement avant,
  . aux portes 3 : deux poignées sur le seuil de porte (l'une pour la rampe, l'autre pour le toboggan).

- Chaque poignée permet la percussion manuelle de la bouteille de gonflage correspondante, donc le gonflage du toboggan (et de la rampe aux portes 3) en cas d'anomalie du dispositif automatique.

8. TRANSFERT TOBOGGAN/CANOT DE LA PORTE 1G

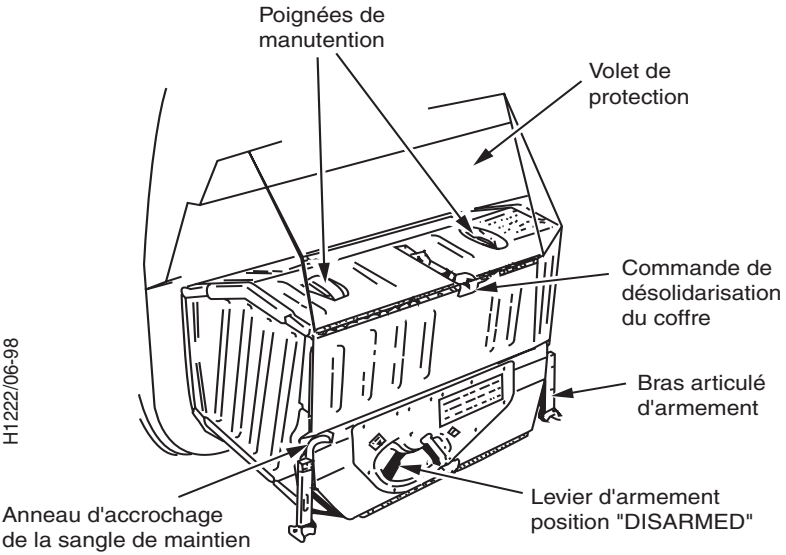
En cas d'amerrissage, lorsque le seuil de porte avant gauche se trouve immergé ou pour toute autre raison empêchant l'ouverture de cette porte, il est possible de transférer le toboggan/canot vers l'une des deux portes 2 où il peut être mis en oeuvre, ce qui permet de récupérer un "canot".

Le coffre contenant le toboggan/canot doit alors être transporté vers le centre de la cabine. Deux poignées de manutention permettent ce transport.

ATTENTION ———————————————————————————

Avant de pouvoir mettre en oeuvre le toboggan/canot de la porte 1G, il est nécessaire que celui de la porte 2 par laquelle doit se faire l'opération, ait été mis en oeuvre et séparé de l'appareil.

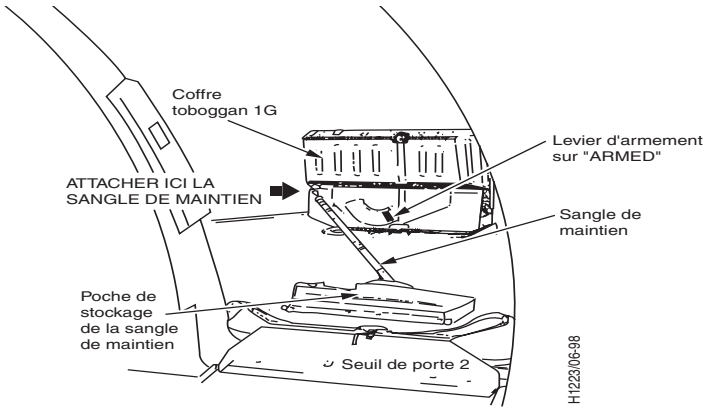
———————————————————————————————————



 © société Air France 1987 - Tous droits réservés

8.1. PROCEDURE

- Sur la porte 1 Gauche
  - . s'assurer que la porte est fermée, verrouillée,
  - . placer le levier d'armement sur "DISARMED",
  - . soulever le volet de protection,
  - . lever la commande de désolidarisation du coffre.
- Transférer le coffre contenant le toboggan vers la porte 2 choisie (poids de l'ensemble 65 kg environ).
- Placer le coffre à l'extérieur sur l'aile.
- Sortir de sa poche de stockage (sur le seuil de porte 2), la sangle de maintien prévue pour accrocher le toboggan de la porte 1.
- Accrocher la sangle de maintien sur l'anneau prévu à cet effet sur le coffre (côté gauche). Tendre la sangle.
- Placer le levier d'armement situé sur le coffre sur "ARMED" (pour permettre l'ouverture du coffre).
- Basculer le coffre par-dessus le bord d'attaque et dérouler le toboggan pour accéder à la poignée de gonflage manuel.
- Attacher la corde d'amarrage sur la structure (ex : poignée de structure avion).
- Tirer la poignée de gonflage manuel "PULL TO INFLATE".
- Tirer les deux poignées bleues "PULL FOR RAFT" pour obtenir le canot.
- Tirer la poignée de séparation "RAFT DETACH". Le canot est alors prêt pour l'embarquement.
- Lorsque le canot a reçu tous ses occupants, le séparer de l'appareil en détachant ou en coupant la corde l'amarrage.



© société Air France 1987 - Tous droits réservés

9. CORDES - CABINE

PORTES 1

- Une corde non attachée à la structure de l'avion, stockée dans le meuble office G4, permet l'évacuation par l'une des deux portes 1 en cas de toboggan inopérant. Un mousqueton situé à une extrémité permet d'accrocher la corde à la structure de l'avion.

PORTES 2

- Deux cordes d'amerrissage correctement lovées dans des logements sont prévues pour permettre éventuellement aux personnes évacuées de se tenir sur les ailes en attendant l'embarquement dans les canots.
  Ces cordes constituent une main courante allant de la porte 2 à la porte 3 située du même côté :
  - . sortir par la porte 2 en prenant la corde,
  - . la dérouler et attacher le mousqueton à l'anneau prévu à cet effet sur l'encadrement de la porte 3.

10.CANOT

- En plus des toboggans/canots, et afin que tous les occupants puissent être embarqués, un canot du type RFD 36 est installé en permanence, dans un conteneur, à l'arrière de la cabine.
- Le largage est prévu pour être effectué par l'une des deux portes arrière après avoir mis en oeuvre le toboggan. En cas di'mpossibilité de mettre en ouvre le toboggan, ouvrir la porte à pleine ouverture pour pouvoir sortir le conteneur.
- La description et la mise en oeuvre du canot figurent dans le chapitre 04 du GEN. MSS.

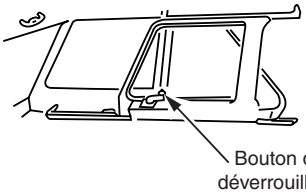
© société Air France 1987 - Tous droits réservés

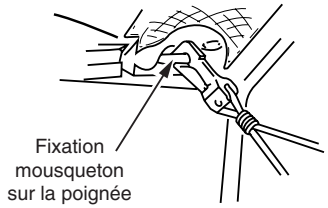
11.POSTE DE PILOTAGE

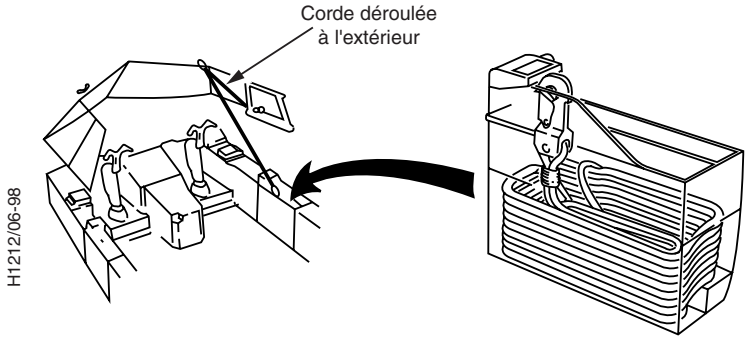
- Deux cordes sont prévues pour permettre une évacuation par les glaces coulissantes du poste de pilotage :
  - . ouvrir la glace coulissante,
  - . fixer le mousqueton de la corde sur la poignée,
  - . dérouler la corde à l'extérieur.

Ouverture glace coulissante

- Appuyer sur le bouton de déverrouillage.
- Tourner la poignée vers l'intérieur.
- Tirer la glace vers l'arrière où elle est maintenue verrouillée en pleine ouverture.







© société Air France 1987 - Tous droits réservés

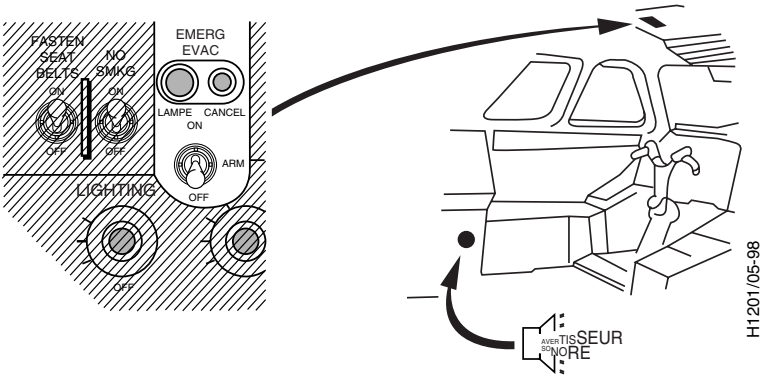
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

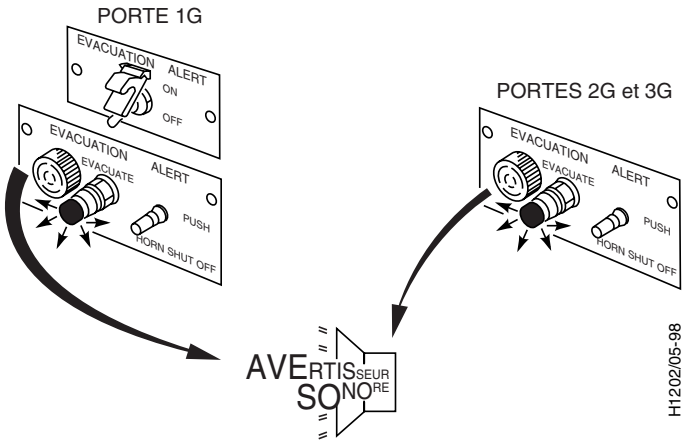
1. GENERALITE

Le circuit d'alarme évacuation comprend :

- Au cockpit :
  - . Un sélecteur de commande.
  - . Un voyant.
  - . Un bouton poussoir d'arrêt de l'alarme sonore du poste de pilotage.
  - . Un avertisseur sonore.

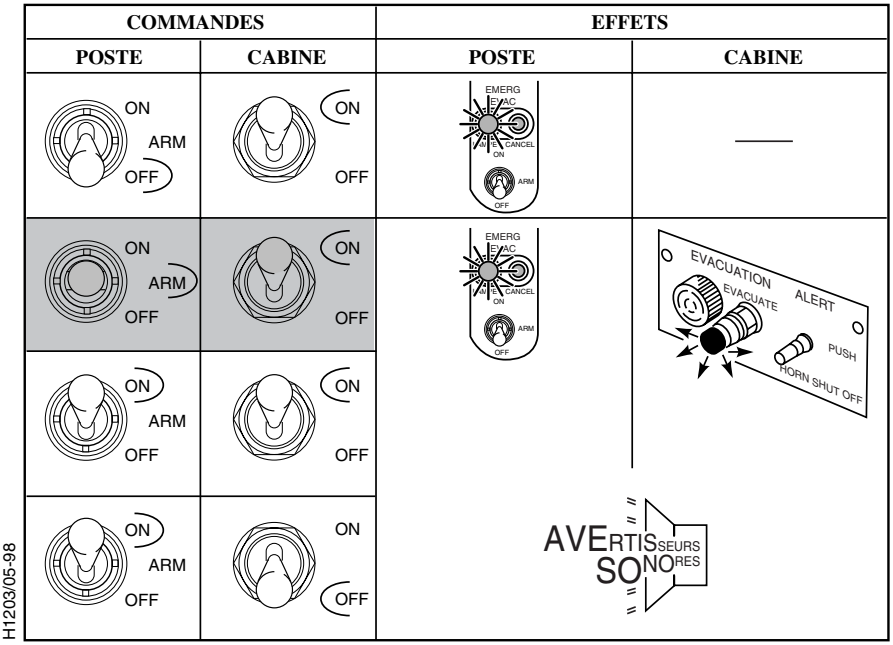


- En cabine :
  - . Une alarme sonore et visuelle à toutes les portes gauches.
  - . Un interrupteur de demande d'évacuation porte 1G.
  - . Un bouton poussoir d'arrêt de l'alarme sonore.



© société Air France 1987 - Tous droits réservés

2. POSSIBILITE DU CIRCUIT



Note : *La position "ARM" n'est pas utilisée.*

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

1. POSTE DE PILOTAGE

1.1. GENERALITES

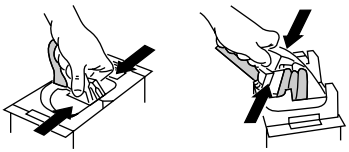
CIRCUIT FIXE Subsistance et protection respiratoire	EQUIPEMENTS MOBILES Protection respiratoire/subsistance
- 1 bouteille de 3200 litres à 1850 PSI située dans le galley G4 - 5 masques EROS PNT. - 3 adaptateurs EROS pour utilisation sur les bouteilles portatives.	- 3 cagoules. - 1 bouteille portative de 310 l.

1.2. CONSIGNES D'UTILISATION

Se reporter au Manuel TU.

1.3. POSE D'UN MASQUE PNT

① Prendre le masque en comprimant les palettes rouges.
Sortir le masque. Le harnais se gonfle.



② Poser le masque (harnais gonflé)



③ Relâcher les palettes rouges.
Le harnais se dégonfle et maintient le masque.



H1213/06-98

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

2. CABINE

2.1. GENERALITE

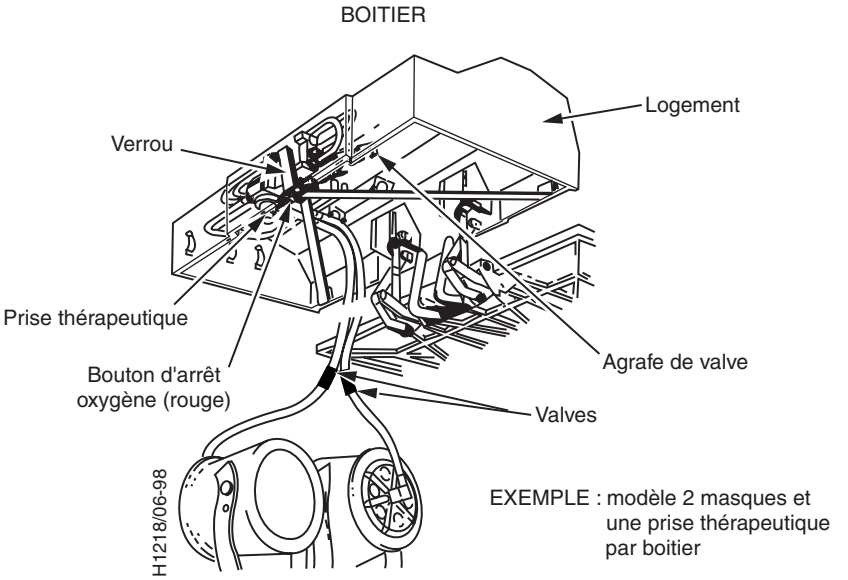
En cabine, la distribution d'oxygène de subsistance et d'oxygène thérapeutique est assurée avec de l'oxygène gazeux.

Le circuit est alimenté :

- en basse pression lorsque l'altitude cabine est inférieure à 19.500 ft ;
- en haute pression lorsque l'altitude cabine est supérieure à 19.500 ft.

CIRCUIT FIXE SUBSISTANCE et THERAPEUTIQUE	EQUIPEMENTS MOBILES	
	PREMIER SECOURS	PROTECTION RESPIRATOIRE
Trois bouteilles de 3200 l à 1850 PSI en soute arrière + des masques dans les boîtiers 0_2. 25 prises thérapeutiques.	Trois bouteilles de 310 l à 1850 PSI réparties en cabine.	Sept cagoules réparties en cabine : Deux aux portes 1 Deux aux portes 2 Trois aux portes 3.

2.2. DESCRIPTION



© société Air France 1997 - Tous droits réservés

2.3. REPARTITION DES MASQUES EN CABINE

Dans les blocs PSU on trouve deux types de boîtiers:

- Boîtiers contenant trois masques,
- Boîtiers contenant deux masques et une prise thérapeutique.

Le premier rang de chaque cabine est équipé de boîtiers contenant trois masques (emplacement berceaux).

Le deuxième rang de chaque cabine est équipé de boîtiers contenant deux masques et une prise thérapeutique.

Chacun des autres rangs est équipé des deux types de boîtiers répartis alternativement à gauche et à droite.

2.4. FONCTIONNEMENT DU CIRCUIT

Fonctionnement automatique :

Lorsque l'altitude cabine atteint 14.000 ft :

- En cabine :
  - . les masques tombent
  - . les consignes "attachez vos ceintures" et "défense de fumer" s'allument.
- Au poste de pilotage :
  - . les voyants "NORMAL" et "THERAPEUT" s'allument
  - . le voyant "EMERG" s'allume (pendant 8 à 30 s.).

Lorsque l'altitude cabine atteint 19.500 ft :

- Au poste de pilotage : le voyant "EMERG" s'allume.

2.5. ANOMALIE DE FONCTIONNEMENT

(Cf. consignes de secours).

2.6. UTILISATION

- Lorsqu'un passager tire sur un masque, il entraîne l'ouverture d'une valve permettant le passage de l'oxygène.
- Un témoin vert de fonctionnement apparaît dans le tuyau d'alimentation du masque au niveau de la valve.

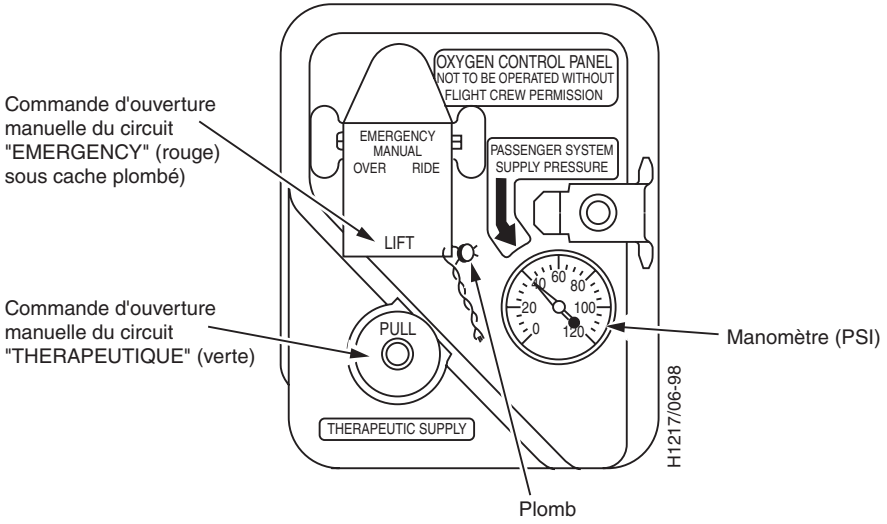
© société Air France 1997 - Tous droits réservés

2.7. REARMEMENT DU CIRCUIT

- La fermeture du circuit n'est réalisable qu'à deux conditions :
  - . pression dans le circuit inférieure ou égale à 40 PSI,
  - . altitude cabine inférieure à 14.000 ft.
- Le PNT s'assure alors que l'interrupteur "EMERG MANUAL O/RIDE" du poste est sur "OFF".
- Le PNC :
  - . vérifie que la commande de couleur rouge située au panneau de commande de la porte 3D, est en position normale (repoussée), sinon il appuie et maintient la commande pendant quelques secondes avant de la relâcher, ce qui a pour effet de ramener la pression dans le circuit à 40 PSI,
  - . appuie, si la pression (vérifiée au manomètre) est inférieure ou égale à 40 PSI, et maintient la commande de couleur verte pendant quelques secondes avant de la relâcher,
  - . prévient le PNT de la fin de cette opération.

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

2.8. PANNEAU DE COMMANDE SITUE A LA PORTE 3D



2.9. UTILISATION DU CIRCUIT “THERAPEUTIQUE”

Cette utilisation peut être faite après utilisation des bouteilles portatives.

- Informer le PNT de la nécessité d’utiliser le circuit thérapeutique.
- Tirer sur la commande verte du panneau de la porte 3D pour ouvrir le circuit.
- Brancher le masque passager “WALTER-KIDDE” sur une prise thérapeutique en tournant de 90° dans le sens des aiguilles d’une montre pour obtenir un débit de 2 l/min. puis si nécessaire tourner de 180° dans le sens inverse pour obtenir un débit de 4 l/min.

Après utilisation :

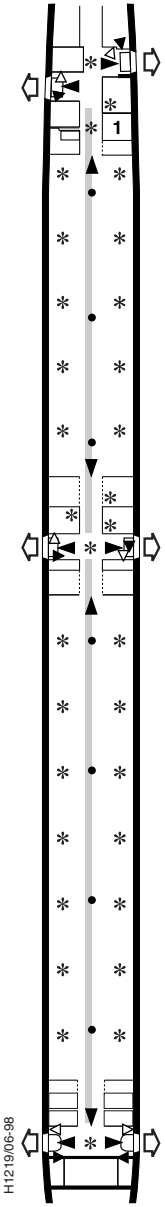
- Repousser la commande verte du panneau de la porte 3D et la maintenir appuyée jusqu’à ce qu’elle reste enclenchée, afin de faire chuter la pression dans le circuit oxygène.

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

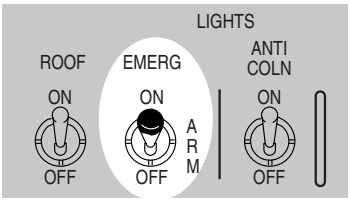
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

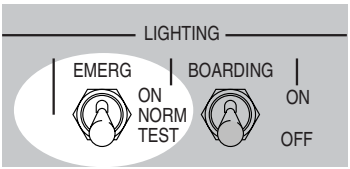
1. DESCRIPTION



POSTE DE PILOTAGE



PANNEAU VESTIBULE porte 1G



◄ "EXIT" (boîtiers supérieurs)
▲ "Seuil de porte"
● Plafonniers
◁ "EXIT" (boîtiers inférieurs)
Bandes électroluminescentes
✻ Eclairage réduit plafond

ECLAIRAGE EXTERIEUR

Eclairage intégré au toboggan

NOTA : *l'éclairage "Seuil de porte" illumine la partie haute du toboggan lorsque la porte est ouverte.*

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

2. POSSIBILITES DU CIRCUIT

<table>
<tr><th colspan="2">COMMANDES</th><th colspan="2">EFFETS</th></tr>
<tr><th>POSTE</th><th>CABINE</th><th>POSTE</th><th>CABINE</th></tr>
<tr><td rowspan="2">OFF</td><td>NORM</td><td rowspan="2">. Le voyant intégré au sélecteur est allumé.</td><td rowspan="2">Aucun</td></tr>
<tr><td>TEST</td></tr>
<tr><td>ARM</td><td>TEST</td><td rowspan="3">. Le voyant intégré au sélecteur est éteint.
. L’éclairage de secours du poste est allumé.</td><td rowspan="3">- Boîtiers “EXIT”,
- Seuils de portes*,
- Plafonniers,
- Eléments du cheminement lumineux.</td></tr>
<tr><td>ARM
ou
OFF</td><td rowspan="2">ON</td></tr>
<tr><td>ON</td><td>NORM</td></tr>
<tr><td>ARM</td><td>NORM</td><td colspan="2">Aucun dans les conditions normales.
Le circuit est mis en service automatiquement en cas de perte de génération électrique de bord.</td></tr>
</table>

* Ne vérifier ces lampes que sur les portes ouvertes.

CONSIGNES D’UTILISATION

En exploitation normale, l’interrupteur du poste est sur “ARM” et celui en cabine est sur “NORM”.

Ce dernier peut être placé sur “ON” par le PNC en cas d’urgence, dans les conditions prévues au chapitre 6 de GEN. MSS.

CONTROLE EN VISITE PREVOL

Voir “PREVOL COLLECTIVE”.

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

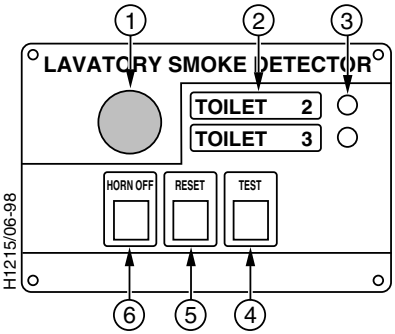
1. DETECTEUR CERBERUS GUINARD

1.1. DESCRIPTION

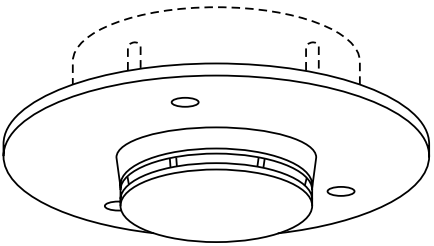
En cas de développement de fumée dans une toilette, le système de détection déclenche des alarmes sonores et visuelles.

Ce système comprend :

- un détecteur dans chaque toilette,
- un panneau de contrôle au plafond du couloir,
- des alarmes visuelles clignotantes en cabine,
- une alarme visuelle au poste de pilotage (voyant SMOKE LAV).



PANNEAUX DE CONTROLE



DETECTEUR

① ALARME SONORE
Retentit en cas de détection fumée dans une toilette ou lors du test.

② TABLEAU DES VOYANTS D'ALARME
Indique le numéro de la toilette correspondante au voyant d'alarme.

③ VOYANTS D'ALARME (rouge)
Clignotent en cas de détection fumée ou lors du test.

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

④ TOUCHE “TEST”
Pressée au moins 5 secondes :

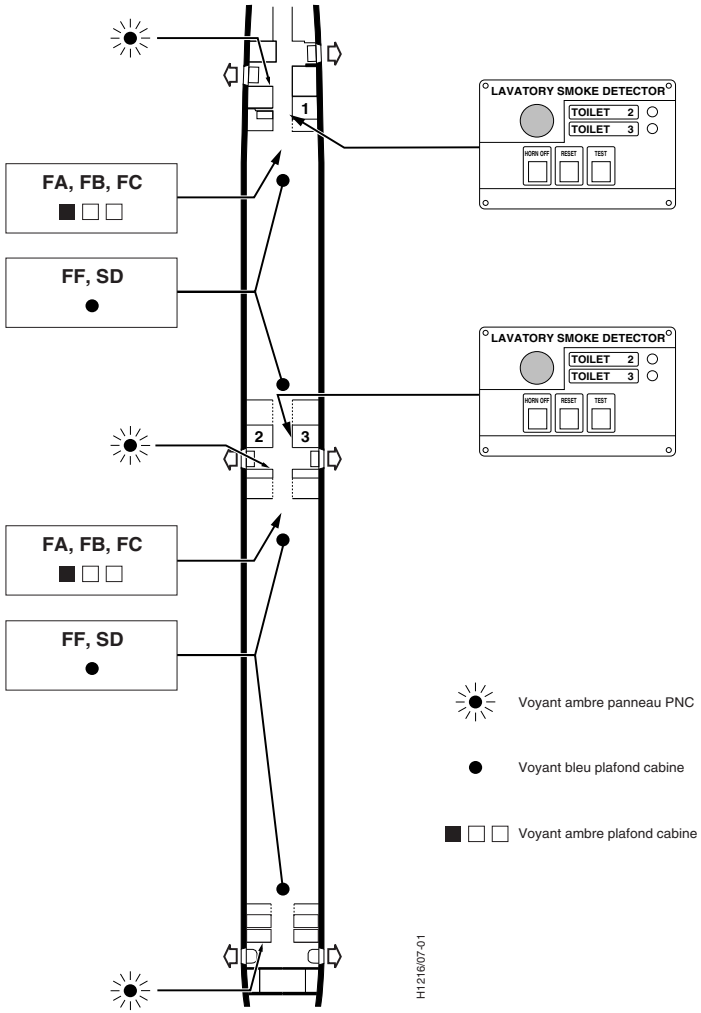
- active l’alarme sonore du panneau de contrôle,
- fait clignoter le(s) voyant(s) d’alarme du panneau de contrôle,
- fait clignoter les voyants d’appel PAX ambres des barrettes d’appel (FA, FB, FC) et voyants bleus (SD, FF) à l’avant de la cabine,
- fait clignoter les voyants ambres des panneaux PNC correspondants (FA, FB, FC) et de tous les panneaux PNC (FF, SD), allume ou fait clignoter le voyant “SMOKE LAV” du poste de pilotage.

⑤ TOUCHE “RESET”
Pressée, coupe toutes les alarmes sonores et visuelles, puis réarme le circuit de détection fumée.

⑥ TOUCHE “HORN OFF”
Eteint les alarmes sonores et visuelles en cabine.

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

1.2. LOCALISATION



1.3. VISITE PREVOL

- Presser la touche “TEST” au **moins 5 secondes**.
- Vérifier les alarmes sonores et visuelles en cabine et au poste de pilotage.
- Appuyer sur la touche “HORN OFF” puis “RESET”.

Note : *Après avoir appuyé sur la touche “RESET”, attendre au moins 10 secondes pour effectuer un autre test.*

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

1. INVENTAIRE

COCKPIT

- Cagoules	3
- Extincteur BCF	1
- Lunettes anti-fumée	5
- Adaptateurs oxygène	3
- Bouteille 0_2	1
- Lampes de secours	3
- Gilets de sauvetage PN	5
- Hache	1
- Gants	1 paire
- Cordes d'évacuation	2

CABINE

- Bouteilles 0_2	3
- Cagoules	7
- Masques PAX pour :	
. le circuit thérapeutique	2
. les bouteilles O_2	4
- Kits démonstration (gilet, masque 0_2), ceinture, consigne PAX)	3
- Extincteurs BCF	4
- Hache	1
- Ceintures bébé	5
- Gilets de sauvetage	
. PN	6
. PAX	1 par siège
. Bébé	5
- Cordes d'amerrissage	2
- Corde d'évacuation	1
- Mégaphones	2
- Toboggans	3
- Toboggans/canots	3
- Canot	1
- Conteneurs de survie (toboggans/ canots)	3
- Trousses de 1er secours	2
- Trousse d'urgence	1
- Balises radio	2
- Rallonges ceintures	2
- Lampes de secours	6

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

1. GENERALITES

- Le principe et la définition des deux types de visite prévol sont décrits au chapitre 6 du “GEN. MSS”.
- Les contrôles des équipements de sécurité au poste de pilotage sont effectués par les PNT. Ils sont inclus dans la visite prévol décrite dans le Manuel d’Utilisation.
- Les contrôles collectifs prévol concernent les équipements avions suivants :
  - . Communications (public address, interphone),
  - . Eclairage de secours,
  - . Circuit d’alarme évacuation,
  - . Détection fumée dans les toilettes,
  - . Consignes lumineuses PAX.
- Pour le contrôle des équipements de sécurité, le CONCORDE est divisé en trois zones :
  - . zone avant,
  - . zone centrale,
  - . zone arrière.
- Chaque zone est placée sous la responsabilité d’un PNC réglementaire.
- Les PNC en complément de l’équipage réglementaire peuvent participer à la visite prévol sur instruction du Chef de Cabine.

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

OMN	PNC
Vérifie la position de l'interrupteur EMERG EVAC sur OFF **Annonce au P.A.** *"Essais du circuit d' alarme évacuation"* - Vérifie le clignotement du voyant EMERG EVAC. - Place l'interrupteur EMERG EVAC sur ON. - Vérifie le clignotement du voyant EMERG-EVAC. - Place l'interrupteur EMERG EVAC sur OFF.	C/C prévient l'OMN *"PNC prêt pour les contrôles collectifs"*. - C/C place l'interrupteur EVACUATION ALERT sur ON - C/C place l' interrupteur EVACUATION ALERT sur OFF - PNC, vérifient le clignotement du voyant EVACUATE et l'alarme sonore des panneaux PNC.
- Appelle le PNC par l' interphone cabine *"OK PNC répondez moi dans l'orde"* *"OK PNC porte ..., rappelez moi "* Vérifie l'allumage du voyant STEWARD CALL et la sonnerie *"merci raccrochez"*.	- PNC, vérifient le gong, l'allumage des voyants des boutons FLIGHT DECK et l'allumage des voyants d'appel roses plafond cabine. - Le C/C répond : *"C/C à l'écoute"*. - PNC répondent : *"3G ok, 2G ok"*. - PNC porte ... appuie sur le bouton FLIGHT DECK ou CALL - FF, SD: PNC appuie sur la touche CANCEL
Annonce au P.A. *"Essais avec le cockpit terminés, merci"*. Place les interrupteurs "NO SMKG et SEAT BELTS"sur ON	**C/C annonce au P.A.** *"PNC, contrôlez l'allumage des consignes lumineuses passagers"*. - PNC vérifient les consignes lumineuses. *"PNC, vérifiez le panneau O_2 en porte 3D"*. - PNC vérifient la présence du plomb sur le cache de la commande rouge, la position repoussée de la poignée verte et l' indication (40 PSI) lue sur le manomètre.
Place l'interrupteur "SEAT BELTS" sur OFF.	Le C/C rend compte à l'OMN.

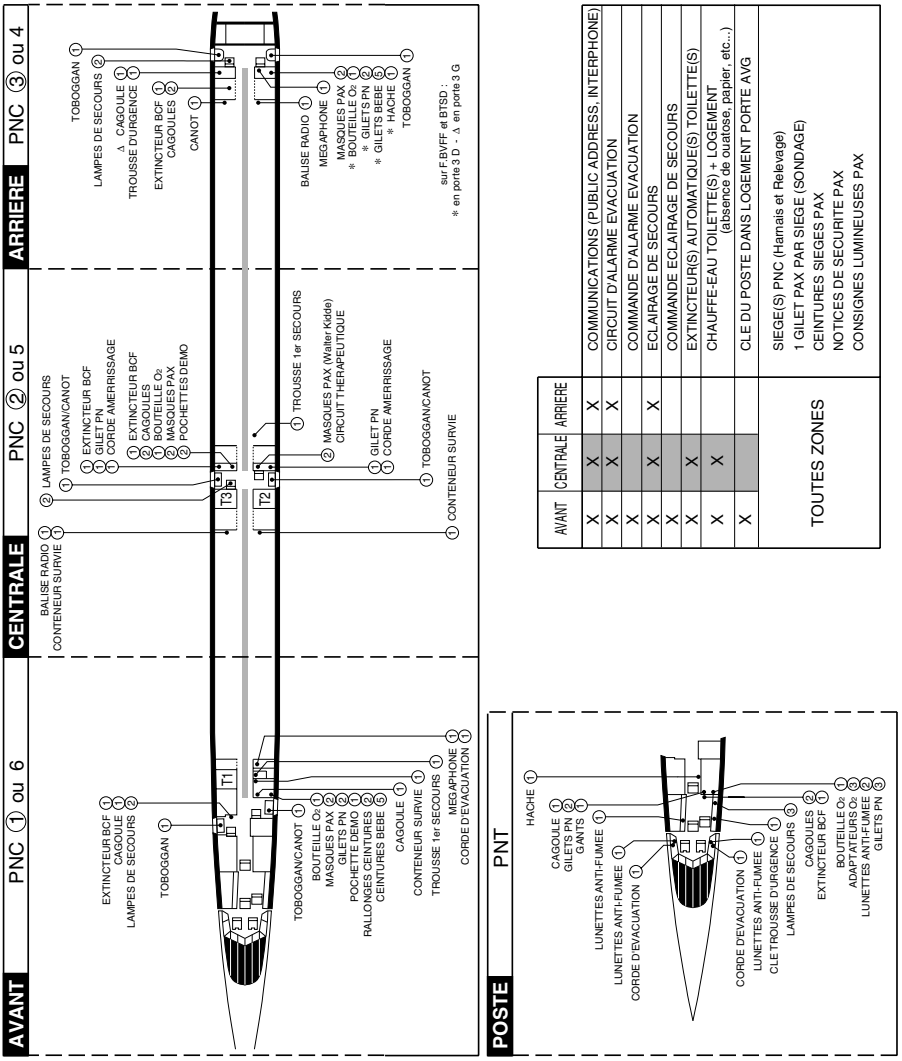
OMN	PNC
Place l'interrupteur NO SMKG sur OFF. Vérifie l'éclairage de secours du poste de pilotage (position ON) puis place l'interrupteur EMERG sur ARM.	
Place la clé d'écoute interphone cabine et public address sur écoute.	**C/C annonce au P.A**. *"PNC à vos poste sécurité pour effectuer les contrôles collectifs"*. *"PNC, vérifiez l'éclairage de secours"* - C/C place l'interrupteur EMERG sur TEST. - PNC, vérifient : les boîtiers EXIT, l'éclairage de seuil des portes ouvertes, les plafonniers et le cheminement lumineux. - C/C place l'interrupteur EMERG sur NORM.
	C/C annonce au P.A *" PNC, contrôlez la détection fumée toilette"* Les PNC responsables: - Appuient (5 à 6 secondes) sur le bouton TEST du panneau de contrôle. - Vérifient le clignotement du voyant rouge correspondant à chaque toilette, le signal sonore et le clignotement des voyants ambres au dessus des portes toilette. FA FB, FC,le clignotement des voyants d'appel ambres correspondants (plafond et panneaux PNC). FF,SD, le clignotement des voyants ambres des panneaux PNC et des voyants bleux plafond cabine correspondants. - Appuient sur le bouton HORN OFF et vérifient l'arrêt du signal sonore et l'extinction des voyants ambres - C/C s'assure du fonctionnement du voyant SMOKE LAV du cockpit. - Appuient sur le bouton RESET et vérifient l'extinction des voyants rouges des detecteurs.

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

A CONSERVER PENDANT TOUTE LA DUREE DE LA ROTATION.
LES PNC RESPONSABLES SECURITE RENDENT COMPTE SYSTEMATIQUEMENT



AVANT	CENTRALE	ARRIERE	
X	X	X	COMMUNICATIONS (PUBLIC ADDRESS, INTERPHONE)
X	X	X	CIRCUIT D'ALARME EVACUATION
X			COMMANDE D'ALARME EVACUATION
X	X	X	ECLAIRAGE DE SECOURS
X			COMMANDE ECLAIRAGE DE SECOURS
X	X		EXTINCTEUR(S) AUTOMATIQUE(S) TOILETTE(S)
X	X		CHAUFFE-EAU TOILETTE(S) + LOGEMENT (absence de ouatose, papier, etc...)
X			CLE DU POSTE DANS LOGEMENT PORTE AVG
TOUTES ZONES			SIEGE(S) PNC (Hamais et Relevage) 1 GILET PAX PAR SIEGE (SONDAGE) CEINTURES SIEGES PAX NOTICES DE SECURITE PAX CONSIGNES LUMINEUSES PAX

H1301/09-01

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

RAPPELS

COMMUNICATION :

- Appel d'urgence PNT- C/C :
  3 x HI-LO et allumage des voyants roses fixe.
- Appel normal PNT-PNC:
  1 x HI-LO et allumage des voyants roses fixe.
- Appel général normal PNC-PNC :
  3 x HI-LO uniquement (voyants éteints).

MATERIELS :

- S'assurer du retrait des goupilles des bras d'armement et des bouteilles de gonflage des toboggans en porte 2.

PROCEDURES D'EVACUATION :

- Amerrissage : tous les toboggans sont mis en oeuvre après vérification du seuil des portes.
  - . Toboggans/canots aux portes 1G, 2G et 2D (kits de survie en cabine).
  - . Toboggans aux portes 1D, 3G et 3D.
  - . 1 canot en cabine ARD.

CHECK-LIST PREPARATION CABINE

- PHASE D'ALERTE
CCP / CC
- Informe les PNC
- Répartit les tâches
- Annonce aux PAX

- PREPARATION CABINE
PNC
- Range la cabine
- Fait endosser les gilets (si nécessaire)
- Place les PAX requis
- Rappelle les positions de CRASH

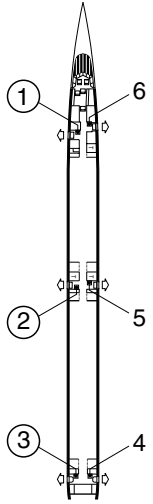
- AVANT IMPACT
CCP / CC
- Rend compte au CDB
- Annonce avant impact "CRISPEZ-VOUS / BRACE"

CONSIGNE EVACUATION

- PHASE D'ALERTE
- Surveillance PAX
- Vérification portes / toboggans
- Contrôle situation intérieur / extérieur

- EVACUATION
- Mise en oeuvre des moyens d'évacuation
- Conduite de l'évacuation
- Assistance aux autres issues
- Vérification de la cabine
- Emport matériel de secours

POSITION PNC DECOLLAGE ET ATTERRISSAGE



- Position C/C réglementaire ①
- Position des PNC réglementaires ②, ③
- Position des PNC supplémentaires 4 , 5 , 6

Un PNC responsable sécurité peut déléguer, SOUS SA RESPONSABILITE ET AVEC L'ACCORD DU C/C, le contrôle des équipements de secours et la manipulation des portes à un autre PNC détenteur du CSS.

CHECK-LIST SILENCIEUSE
(phases décollage - atterrissage)

- LA PORTE	. comment l'ouvrir ?
- LE TOBOGGAN	. comment se met-il en oeuvre ? . où se trouve la poignée de percussion en secours ?
- LES EXTINCTEURS	. où se trouve le BCF ? . comment s'utilise -t-il ?
- LA CAGOULE	. où se trouve -t-elle ? . comment s'utilise -t-elle ?

H1302/06-98

Manuel d'Exploitation

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

Les règles précisées ci-dessous ont un caractère général. Toutefois, en fonction des circonstances particulières de l'accident, il peut y être dérogé s'il est manifestement préférable d'adopter une procédure différente.

1. CONSIGNES PARTICULIERES

Les consignes ci-après, particulières au CONCORDE **complètent les consignes générales données au chapitre 6 du "GEN. MSS"**.

Le rôle du PNT lors d'une évacuation dont le principe est commun à tous les appareils, figure au chapitre 6 du "GEN. MSS".

Les tâches imparties au PNC sont définies en fonction des zones de portes.

Le nombre minimal prévu de PNC permet d'assurer la présence d'au moins un PNC par paire de portes.

Compte-tenu du service à bord, le nombre effectif de PNC permet normalement d'assurer la présence d'un PNC par porte. C'est pourquoi :

. la répartition des tâches imparties aux PNC a été établie en trois zones correspondant aux trois zones de portes,

. les positions que doivent occuper les membres du PNC ont été numérotées par ordre préférentiel de 1 à 6.

. les 4ème, 5ème et 6ème PNC participent à l'application des consignes dans leur zone d'affectation.

Si le nombre de PNC ne permet pas de disposer d'un PNC à chaque porte, le membre du PNC responsable d'une zone se fait assister par des PAX requis.

L'emplacement du PNC est identique à celui pour le décollage et l'atterrissage normal.

2. PREPARATION DE LA CABINE

Le PNC :

- Fait placer un PAX requis sur le siège situé le plus près possible de chaque porte et lui explique les tâches qui lui seront confiées.
- En cas d'amerrissage :
  - . laisse les sélecteurs de tous les toboggans sur "ARMED",
  - . maintient le canot et les conteneurs de survie à leur place.

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

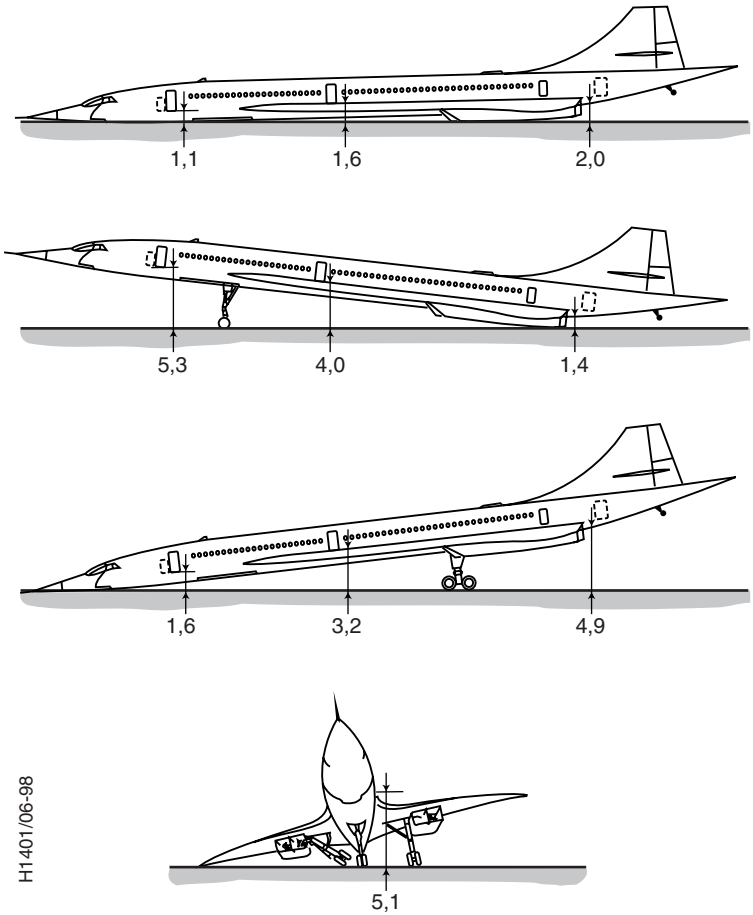
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

1. CONSIGNES PARTICULIERES

1.1. SUR TERRE

Selon les diverses configurations possibles de l'appareil, les hauteurs caractéristiques (valeurs approchées en mètres) entre le seuil des différentes portes et le sol sont données ci-après :



© société Air France 1997 - Tous droits réservés

1.2. SUR MER

PRECAUTION A L'OUVERTURE DES PORTES AR

- Dans les procédures d'évacuation en cas d'amerrissage, il est prévu de déverrouiller doucement les portes AR afin de s'assurer que les seuils des portes ne sont pas immergés.

UTILISATION DES TOBOGGANS

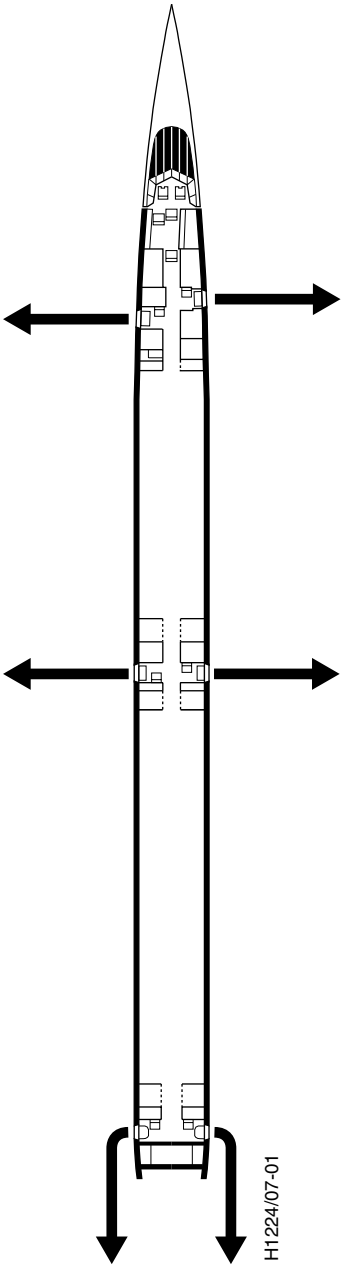
- En cas d'amerrissage, les toboggans doivent être systématiquement mis en oeuvre dans le but de les utiliser soit comme canot (toboggans/canots des portes 1G, 2G et 2D), soit comme moyen flottant (toboggans des portes 1D, 3G et 3D).

EVACUATION PAR LES PORTES 3

- De chaque côté de l'appareil, une corde, mise en place par le PNC entre les portes 2 et 3, permet aux PAX de se maintenir sur l'aile pendant l'embarquement dans les canots.

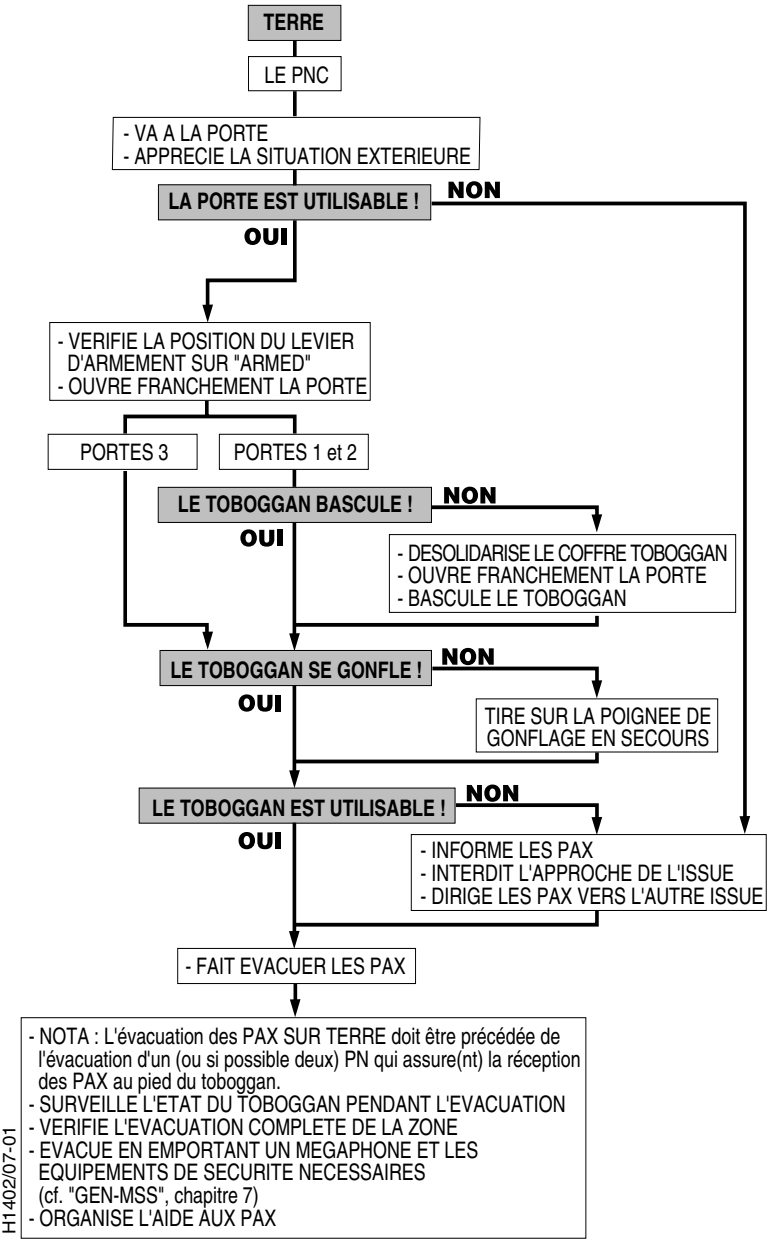
© société Air France 1997 - Tous droits réservés

2. CHEMINEMENT DES PASSAGERS



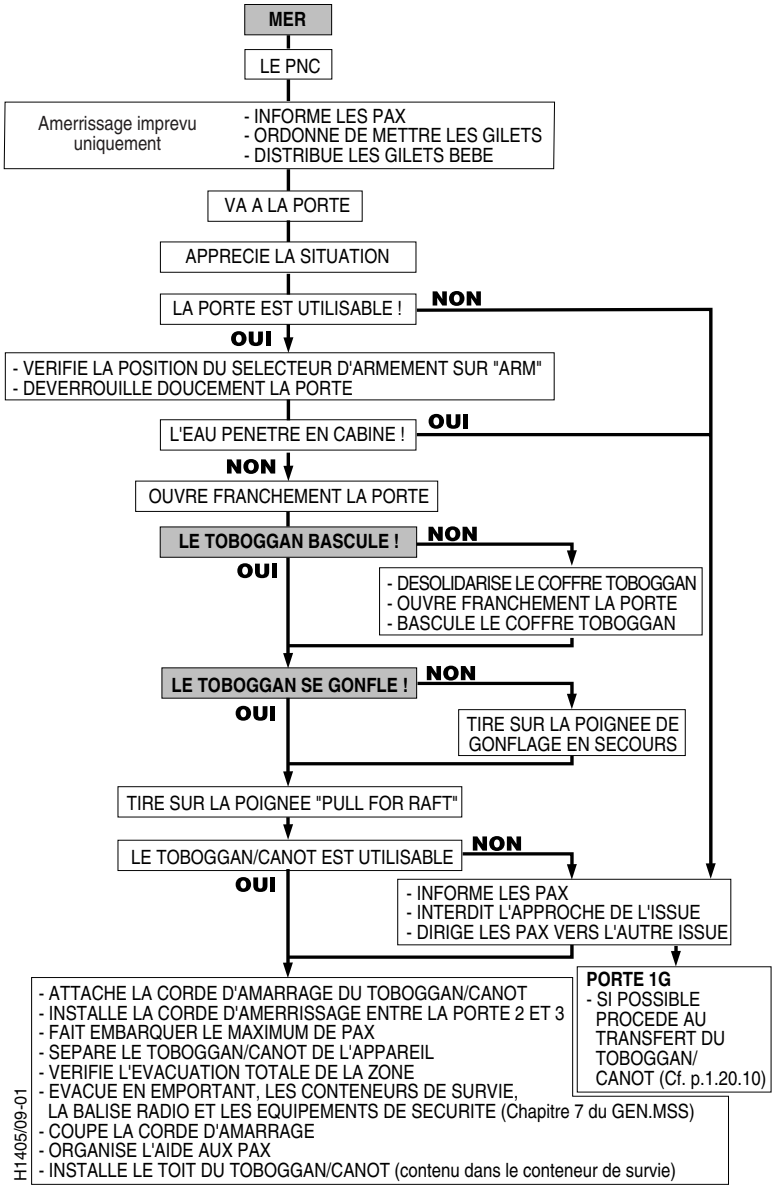
© société Air France 1997 - Tous droits réservés

3. CONSIGNES PNC SUR TERRE



© société Air France 1997 - Tous droits réservés

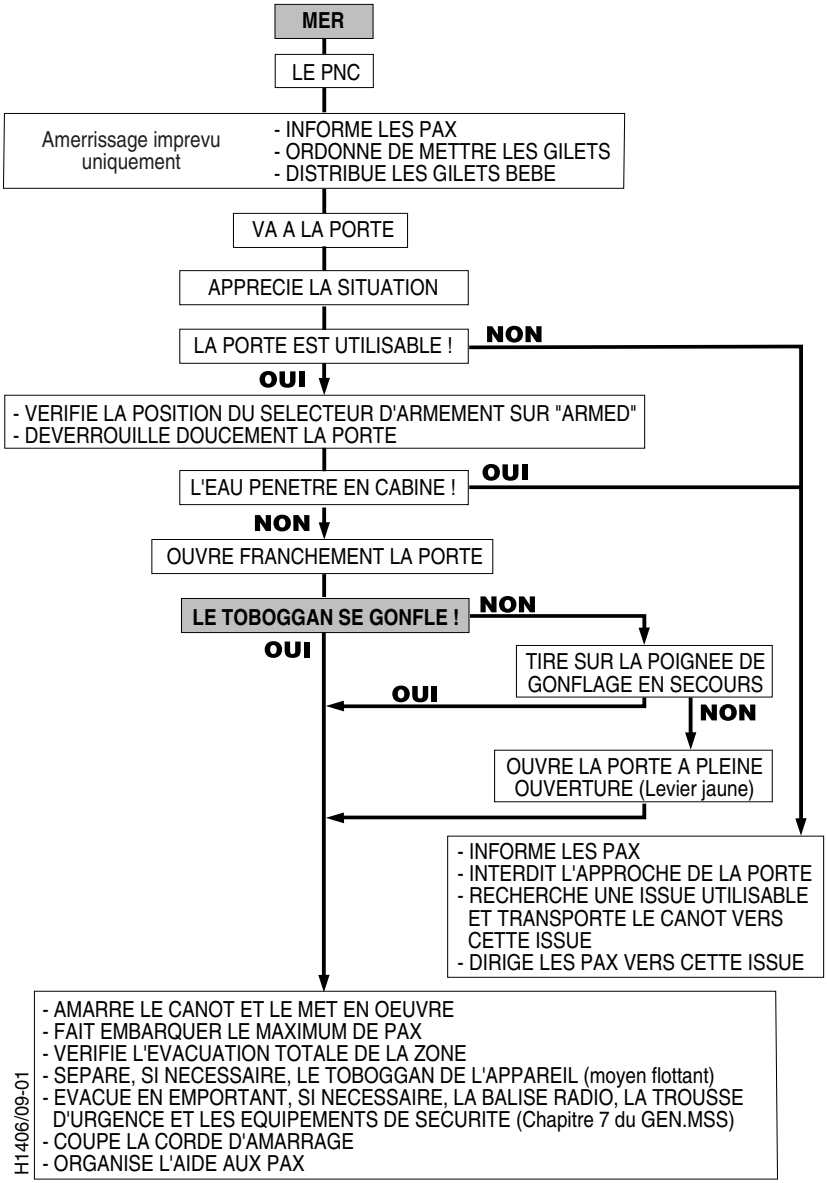
4. CONSIGNES PNC SUR MER PORTES 1G, 2D, 2G



NOTA : le toboggan de la porte 1D peut être utilisé comme moyen de flottaison si nécessaire

© société Air France 1997 - Tous droits réservés

5. CONSIGNES PNC SUR MER PORTES 3D, 3G



© société Air France 1997 - Tous droits réservés

1. DEPRESSURISATION SUIVIE D'UNE CHUTE PARTIELLE DES MASQUES

- Si, le circuit étant en pression, quelques trappes de logements ne s'ouvrent pas, le PNC procède à leur ouverture par action, à l'aide d'une petite tige (crayon par exemple), sur les verrous des logements concernés. Ces verrous sont accessibles par un orifice situé dans la trappe.

2. DEPRESSURISATION SANS CHUTE DES MASQUES A 14.000 ft

- Incident que provoquerait, en cas de panne de pressurisation, le non fonctionnement du robinet automatique à commande barométrique réglé à 14.000 ft.

- Dans le cas de non ouverture automatique des trappes, il est possible de les déclencher en agissant momentanément :

  . électriquement, à partir de l'interrupteur "PASSENGER SYSTEM EMERG. MANUAL O/RIDE" situé au poste (OMN),

  . manuellement, à partir de la commande de couleur rouge située au panneau de commande de la porte 3D (PNC zone arrière).

  Note : *Le retour en position normale de ces deux commandes, après la chute des masques, permet un retour à la régulation automatique normale.*

3. CHUTE DES MASQUES SANS PANNE DE PRESSURISATION

- Peut être provoquée par l'ouverture intempestive de l'un des deux robinets automatiques de mise en pression du circuit d'oxygène.

- Intervention immédiate PNC et PNT.

- Le PNC prévient immédiatement le PNT de la chute des masques (les voyants verts "NORMAL" et jaune "EMERG" doivent être allumés).

- Le PNT précise au PNC qu'il n'y a pas dépressurisation et s'assure que la consigne lumineuse d'interdiction de fumer est allumée.

- Le PNC :

  . prévient sans délai les PAX que la chute des masques est accidentelle et qu'ils ne doivent pas les utiliser,

  . ferme le circuit le plus tôt possible (cf. page 1.20.34),

  . remet les masques en place (cf. page 1.40.22),

  . **prévient le PNT dès la fin de cette opération**.

Note :

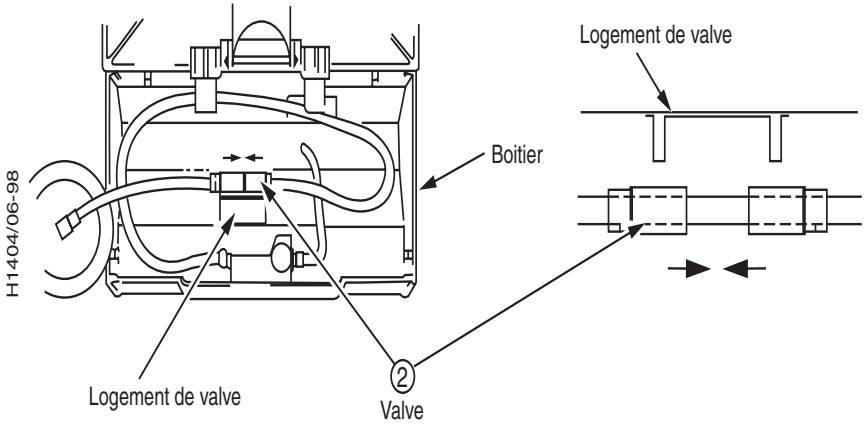
- *Il est possible de couper l'arrivée d'oxygène au niveau de chaque logement PSU en appuyant sur le bouton d'arrêt oxygène (cf. page 1.20.32) situé sur le collecteur dans le logement, si la pression dans le circuit n'est pas supérieure à 40 PSI.*
- *Ce bouton est réarmé automatiquement si la pression est inférieure à 20 PSI.*
- *Il est possible de couper l'arrivée d'oxygène au niveau de chaque masque en replaçant la valve du tuyau de chaque masque dans son logement.*

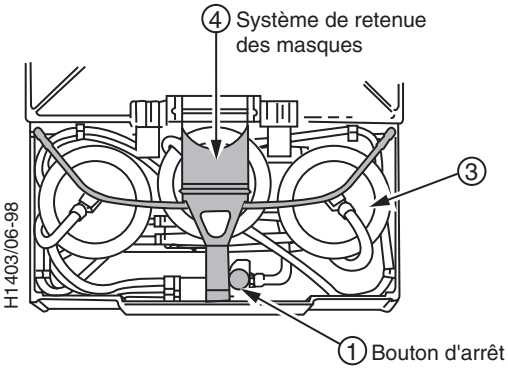
© société Air France 1987 - Tous droits réservés

4. REMISE EN PLACE DES MASQUES

- Cette procédure étant relativement longue et compliquée, la décision du reconditionnement ou non des masques est laissée à l'appréciation du Commandant.
- Toutefois, si les masques n'ont pas été reconditionnés et qu'il y ait ensuite une réelle dépressurisation, les passagers devront être informés immédiatement par le PNT, à l'aide du Public Address, d'avoir à utiliser les masques.

EXEMPLE : modèle 3 masques par bloc PSU.





① Appuyer sur le bouton rouge d'arrêt d'oxygène.
② Mettre en place les valves dans leurs logements.
③ Placer les masques dans le boîtier (tuyau vers le bas).
④ Mettre en place le système de retenue des masques.
⑤ Fermer la trappe.

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

5. ALTITUDE CABINE SUPERIEURE A 19.500 ft SANS SURPRESSION D'OXYGENE

- Incident que provoquerait le non fonctionnement du robinet automatique à commande barométrique réglé à 19.500 ft.
- Dans ce cas, le passage de 40 à 90 PSI s'obtient de la manière suivante :
  - . au poste, positionner l'interrupteur "PASSENGER SYSTEM EMERG, MANUEL O/RIDE" sur "ON" et le laisser dans cette position (OMN),

    ou

  - . en cabine, tirer sur la commande de couleur rouge du panneau de la porte 3D et la laisser dans cette position (PNC zone arrière).
- Si nécessaire, à une altitude cabine inférieure à 16.500 ft, le retour à une régulation automatique normale s'obtient :
  - . en repositionnant l'interrupteur du poste sur "OFF"

    et

  - . en repoussant la commande de couleur rouge de la porte 3D et en la maintenant dans cette position pendant quelques secondes.

© société Air France 1987 - Tous droits réservés

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

© société Air France 1987 - Tous droits réservés