

|                  | T 4                     | N                                  | REMARKS                                                                     | ACTIONS                                        |
|------------------|-------------------------|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| NORMAL FLIGHT    | 680-740                 | 100-101                            | T4 < 650<br>land asap                                                       |                                                |
| IDLE             | ≈ 400                   | 78,5 at 40.000'<br>67,5 at 20.000' | } 300<br>kts                                                                |                                                |
| FLAME OUT        | faible<br>≈ 100         | 40 at 40.000'<br>27,5 at 25.000'   | } 300<br>kts<br>T4 most important                                           | AIR START                                      |
| BLOCAGE          | faible<br>≈ 100         | 0                                  | Hyd 1 = 125<br>Hyd 2 = 0<br>huile }<br>alt } lamp on<br>gene }              | BAIL OUT                                       |
| COMPRESOR STALL  | 450-600                 | 71,5                               | noises?<br>throttle →<br>no response                                        | HL → idle + dive<br>LL → stop cod<br>airstart  |
| BANANE FAILURE   | ok<br>but<br>variations | 0 - 0,5                            | lamp gene OUT<br>lamp panne<br>d'huile ON<br>airstart maybe<br>unsuccessful | sec. regul.<br>cve<br>  very small<br>impulses |
| PANNE REGULATEUR | ok                      | any,<br>but<br>stable              | throttle →<br>no response                                                   | sec. regul.<br>cve<br>no time<br>limits        |

**PANNE ELECTRIQUE TOTALE**

En cas de panne affectant le relais d'accessoires cellule la génératrice et l'alternateur cessent de fonctionner (voyants "GENE" et "ALTER" allumés - "HYD 2" s'allume également).

- revenir en subsonique
- mettre le DELESTAGE COMMANDE (vers le bas)
- éventuellement rentrer les souris en manuel
- sortir le train le plus tôt possible (pas de sortie en secours
- si l'atterrissage est à plus de 10 mn: couper les 2 BP  
(Z < 30 000 ft

En cas d'épuisement des batteries (tous les voyants sont éteints) il reste au pilote

- Anémo-machmètre, altimètre vario et compas de secours
  - Tachymètre et indicateur de T4
  - Air frais et désembuage
  - Parachute frein
  - Freins (Normal sans ministop et secours
  - Crosse
  - Ejection verrière et siège
- Il y a des restrictions de vol pompes BP et Amortisseurs ne fonctionnent pas

NOTA Si "HYD. 2" n'est pas allumé, la panne est localisée à l'entraînement Géné et Alter il n'y a pas alors urgence à sortir le train (possibilité d'utiliser la sortie en secours

**ALTER.****CONVERT.**

Mars 1974

2

No 72

EN CAS D'INSUCCES

PAS D'ANOMALIE A LA  
VERIFICATION VISUELLE

- Pression HYD. 2 normale  
et pas d'ennuis antérieurs du  
train (sortie ou rentrée à Vi  
excessive)
- Effectuer un toucher des roues  
Se poser ensuite

ANOMALIE A LA  
VERIFICATION VISUELLE

Prendre 350 kt et  
appliquer 6 "g"

3

EN CAS D'INSUCCES

ATTERRISEUR AVANT  
NON VERROUILLE

- Att sur piste en dur  
Larguer les charges  
Eteindre le réacteur  
au sol
- Parachute
- Poser le nez vers 130 kt
- Eviter de freiner

ATTERRISEUR PRINCIPAL  
NON RECULE

- Att. sur piste en dur
- Larguer les charges
- Ne pas trop cabrer l'avion
- Parachute en posant la  
roulette de nez
- Freiner (couper réacteur  
si sortie de piste inévitable  
en fin de course :  
augmenter régime jusqu'à 82%  
tenir l'avion aux freins  
rester dans l'avion

ATTERRISEUR PRINCIPAL  
NON VERROUILLE

EJECTION

TRAIN

Juillet 1970 No

72

RUPTURE DANS SUPPORT D'ACCESSOIRES REACTEUR  
HUILE ALLUME - AVERT SONO = TACHY à 0

Se poser sur le terrain le plus proche

- 1 - Prendre  $Z < 40\ 000\ \text{ft}$   $M < 1,6$
- 2 - Brancher Secours Régulation
- 3 - A  $Z < 4000\ \text{ft}$  (ou au plus près) utiliser la CVE pour garder  $V_i = 350\ \text{kt}$

- Si  $T_4 > 800^\circ$  couper le réacteur (rallumage possible)
- Si le réacteur s'éteint ne pas tenter de rallumer
- Si tous les voyants s'allument S'EJECTER

A-COUPS DE POUSSEE

VOYANT HUILE éteint sinon se reporter à cette panne

- 1 - Au décollage, l'interrompre
- 2 - Si impossible manette sur PC maxi
- 3 - Dès  $V_i$  suffisante ou en vol, réduire à régime mini possible
- 4 - Se poser d'urgence en surveillant le voyant HUILE

AVARIES VOLETS DE TUYERE

Symptôme couple parasite

Tirer le plongeur TANGAGE ou LACET pour éliminer une cause possible

Si panne subsiste

- 1 - Rebrancher le plongeur
- 2 - Ne pas utiliser la PC afficher le régime mini possible
- 3 - Atterrir sur le terrain le plus proche (risque de fuite d'huile)

EVITER LES VARIATIONS DE REGIME

## c) Circuit

- Palier GCA : CVE pour  $V_i \neq 240$  kt train rentré

## ATTENTION

Selon la panne, le vol horizontal train sorti avec charge est impossible

- Descente GCA : sortir le train  
 $220 < V_i < 240$  kt (CVE, A. F)
- Atterrissage Réduire avec la CVE  
coupe-feu fermé (3 à 5 secondes)  
Manette sur stop

## d) Remise des gaz :

$V_i > 220$  kt  $Z > 300$  ft

- Rentrer le train et A. F
- Larguer les charges si nécessaire
- Manette PG sec
- Action continue sur le CVE si  $N > 83$  %
- SEC REGUL sur Arrêt (fermeture volets de tuyère)

3 - BLOCAGE DU REGIME EN SURVITESSE

Si à  $M < 1,4$   $N > 100,5$  % reculer la manette. La survitesse se coupe pour la position correspondant à 96,5 % Le régime n'est pilotable qu'entre le ralenti et 96,5 %.

**BLOCAGE  
REGIME**