

## Appendix 7

### Extracts from Air France briefing brochure ("IAS douteuse" exercise)

PAGE 36	A330 / A340 ENTRAÎNEMENT CONTRÔLE PÉRIODIQUE LIVRET DE BRIEFINGS	
AFR-AV-334-S-ECPB-0-2a-0803	BRIEFINGS ANNEE 2008-2009	OA.AV

## 2. IAS DOUTEUSE

- QRH : 04.40.02
- TU : 03.01.01.03  
03.02.34.143/150

### Introduction

Sur avions classiques, des indications erronées de la vitesse ont conduit à des pertes de contrôle en vol suite à une non-détection par l'équipage de la panne (défaut de sonde pitot ou de sonde statique, panne réchauffage, ...) : un buffeting basse vitesse réel a ainsi pu être interprété comme un buffeting haute vitesse (cas d'une indication de vitesse supérieure à l'IAS réelle), l'augmentation de l'assiette par l'équipage a alors conduit au décrochage.

Sur notre avion, dans la plupart des cas, une panne ou une information erronée sera détectée par l'ECAM, les calculateurs FMGEC rejettent les ADR fournissant des vitesses/altitudes erronées : les informations présentées à l'équipage permettent d'assurer la trajectoire en sécurité.

Toutefois, les FMGEC ne seront pas capables de rejeter deux altitudes/vitesses erronées dérivant parallèlement d'une même valeur ; dans ce cas exceptionnel, les systèmes avion considèrent la source correcte comme étant fautive, et la rejettent. Les calculateurs de commandes de vol et de guidage utilisent les 2 ADR incorrectes pour leurs calculs. Dans ce cas, l'équipage devra :

- soit déclencher la Manœuvre d'Urgence « IAS DOUTEUSE » s'il estime la conduite du vol affectée **dangereusement** (ex. : phase de montée initiale, remise de gaz, ...).
- soit déclencher la C/L NON ECAM « vol avec IAS douteuse/ADR CHECK PROC » si la trajectoire est **stabilisée** et la conduite du vol assurée **en sécurité**.

### Réalisation de la Manœuvre d'Urgence

*Objectif* : préserver la sécurité de l'avion et préparer la transition vers un vol stabilisé.

*Comment* :

- retour à un mode de pilotage basique = AP, ATHR et FD OFF.
- couple Assiette/Poussée cohérent avec la phase de vol.
- volets : config. maintenue.
- SPEED BRAKES, TRAIN : rentrés.

*Ce qui peut aider* :

- la G/S (générée par les GPIRS).
- l'altitude GPS (page GPS monitor du MCDU).
- la hauteur radio-sonde.
- l'alarme STALL.

*Ce qui n'aide pas* :

- si les indications d'altitude sont affectées, ne pas utiliser ni le FPV (bird) ni la V/S : ils ne sont pas fiables.
- absence d'alarmes ECAM ou fausses alarmes : ex. l'alarme OVERSPEED pourra être fautive ou avérée.

### Facteurs humains

- conscience de la situation.
- situation de stress élevée due à la présence d'alarmes (fausses ou avérées) et d'informations primaires erronées **sans** détection par l'ECAM.
- coordination PEQ : capitale pour la bonne exécution de la C/L NON ECAM « ADR CHECK PROC ».

