

ATTERRISSAGE :

Pressions hydrauliques	normales
INTERCOM	ouvert
Plongeur roulis	tiré
- Harnais	bloqués
Siège	position haute
Bonhomme poignée parachute	rabattu
- Cache pousoirs largage	abaissé
Sélecteur de domaine	position désirée

- Arrivée au break 1 500 ft 350 kt
- Break horizontal entrée de bande 60 ° d'inclinaison
- Sortir les AF
- A Vi : 225 kt - A. F. rentrés. Vérifier TNS allumée
- Travers over-run train sorti à Vi : 220 kt
- Vérifier train bas. 3 vertes. TNS éteinte TF : 195 BIP opérant et voyant crosse éteint.
- Virer à 45 ° de l'axe de la piste
- Passer à 90 ° du cap de la piste à 1 300 ft à 200 kt dans les 30 derniers degrés, prendre Vi finale
- Dans l'axe du cap de la piste à 500 ft, terminer le virage
- Viser l'emplacement de la barrière entrée de bande
- A l'arrondi, réduire doucement
- (Il est recommandé de garder des gaz, 71 5 %, jusqu'au toucher des roues).
- Après toucher des roues, réduire à fond
- Garder le nez haut
- Déployer le parachute
- Mettre doucement la roulette au sol
- Freiner
- Larguer le parachute avant de dégager la piste.

APRES L'ATTERRISSAGE :

Préparation Engin	Arrêt
- Doppler TACAN - IFF	Arrêt
- Cache pousoirs largage	Relevé
Pressurisation (rhéostat sur 15 h pendant 50 sec.)	Arrêt
Eventuellement selon les instructions reçues,	faire le test C.V.E

7 _ DESCENTE _ ATTERRISSAGE

Juillet 1970

No 72

INCIDENTS A LA MISE EN ROUTE

- Si, après la première impulsion, il n'y a pas eu démarrage du réacteur, mais que le turbo-démarrreur a fonctionné (signal du mécanicien) on a droit à deux nouvelles impulsions, espacées de 7 sec dès que $N \leq 3 \%$
- S'il n'y a pas eu de fonctionnement du turbo-démarrreur, attendre 1'30 avant l'impulsion suivante

Couper les pompes B P pendant l'attente

DANS L'UN DES CAS SUIVANT

- La vitesse de rotation ne dépasse pas 16,5 %
Le réacteur "broute" sans accélérer
- Pas d'indication de T4
- La T4 passe par 600° en croissance rapide
= manette STOP BP = Arrêt
Après arrêt réacteur = coupe feu fermé
Tenter nouveau démarrage en avançant la manette à 5%

EN CAS DE DANGER SEULEMENT :

- Manette des gaz STOP
 - Disjoncteur démarrage TIRE
 - Robinet coupe-feu FERME
 - Pompes BP ARRET
- (il faut alors faire vérifier le filtre de la pompe carburant)

VENTILATION

- Robinet coupe feu Ouvert
 - 1 pompe BP Marche
 - Disjoncteur démarrage Enfoncé
 - Allumage ventilation Ventilation
- $N \leq 3 \%$

- Appuyer sur le poussoir de démarrage
 - Laisser la manette des gaz sur STOP
- Si la séquence ne s'arrête pas automatiquement :
tirer le disjoncteur démarrage

IMPORTANT : Interdit d'effectuer plus de 3 démarrages consécutifs Attendre 30 minutes et changer les batteries s'il y a lieu avant nouveau lancement.

4 - MISE EN ROUTE

Avril 1976

MOYENS NECESSAIRES A LA MISE EN OEUVREPLEINSCarburant TR4

ou

TR0Huile réacteur,
relais access.etFC6Huile hydraulique

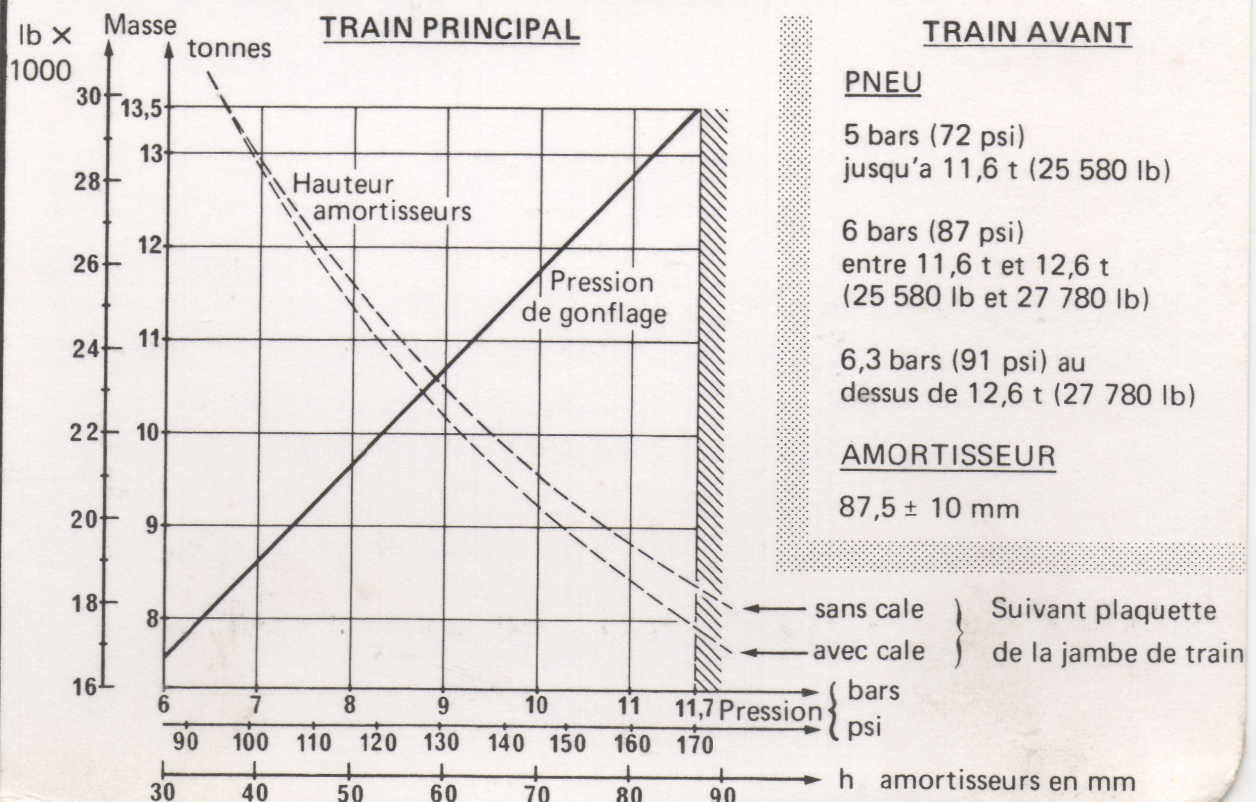
Française	Nato	Américaine	Anglaise
AIR 3407 B	F40	MIL. T 5624 J JP4	D.ENG. RD 2454 (issue 3)
AIR 3405 C	F34	JP1	D.ENG. RD 2453 (issue 3)
AIR 3514	0,150		
AIR 3520 A	H 515	MIL.H 5606 C	DTD 585 B

Oxygène gazeux : respirableMOYENS DE REMPLISSAGEHuile réacteur,
relais d'accessoires
et alternateur FC 6

- Distributeur standard de 20 L. sous pression de 2 bars maxi avec jeu d'adaptateur MS 209 (réacteur et relais d'accessoires) et jeu d'adaptateur LE BOZEC (relais d'accessoires et alternateur)

ou

- Distributeur MS 1385 situé dans la soute latérale arrière droite

Oxygène : Bouteilles à 250 barsPRESSION DES PNEUS - AMORTISSEURS

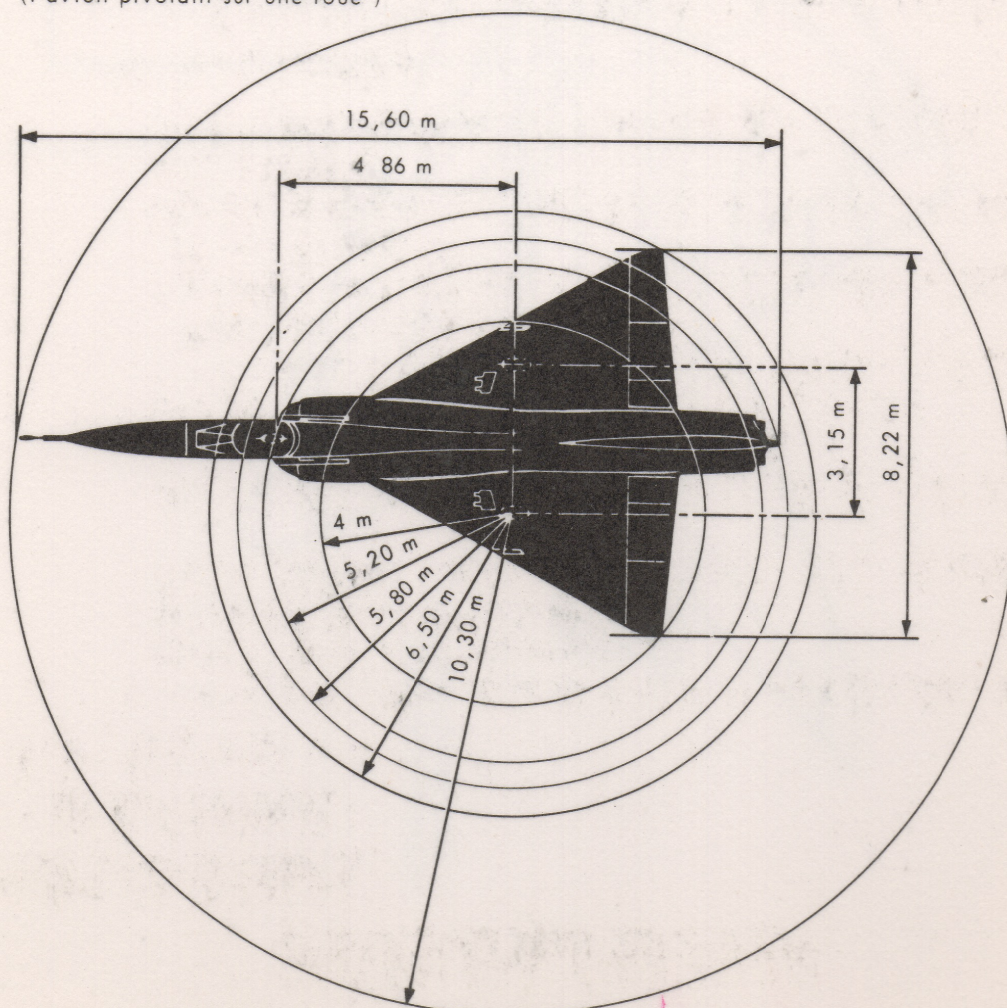
APRES L'ARRET DU REACTEUR

- Robinet coupe feu Fermé
- Chuter les pressions hydrauliques des circuits 1 et 2
- Interrupteur batteries coupé
- Sécurités siège et cabine en place
- Ouvrir les trappes des atterrisseurs
Principaux : 2 tirettes situées en avant des logements
(jaune et noir)
Avant : 1 levier situé dans le logement de la roulette en
avant de la trappe (côté gauche)
- Vérifications extérieures (pneus, amortisseurs, fuites)
- Fermer la verrière : éviter de la verrouiller

Déplacement de l'avion :

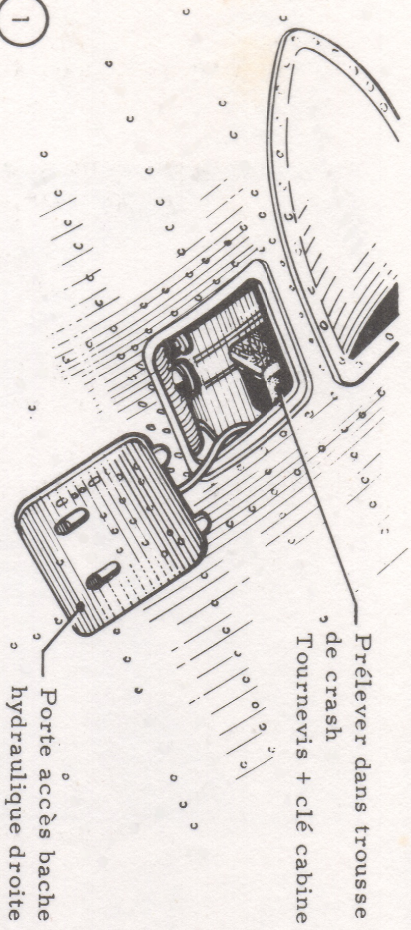
- Déconnecter le compas du dispositif anti-shimmy de la roulette du côté de la fourche
- Tracter avec précaution : il y a 2 éprouvettes de rechange placées à proximité de l'attache de remorquage.

RAYON DE BRAQUAGE MÎNI
(l'avion pivotant sur une roue)

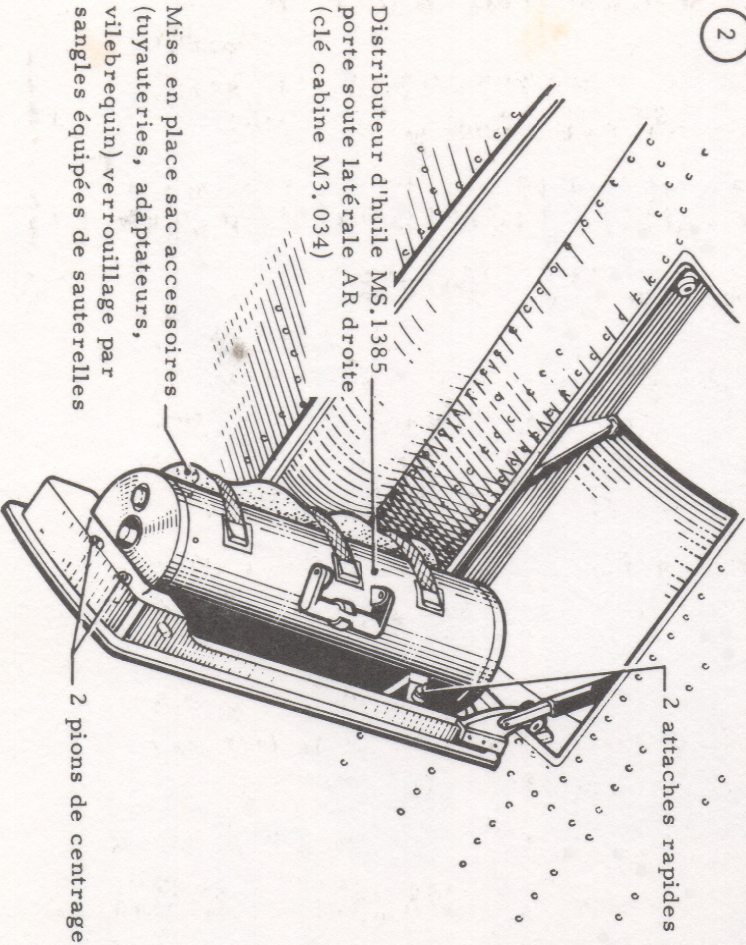


Juillet 1970

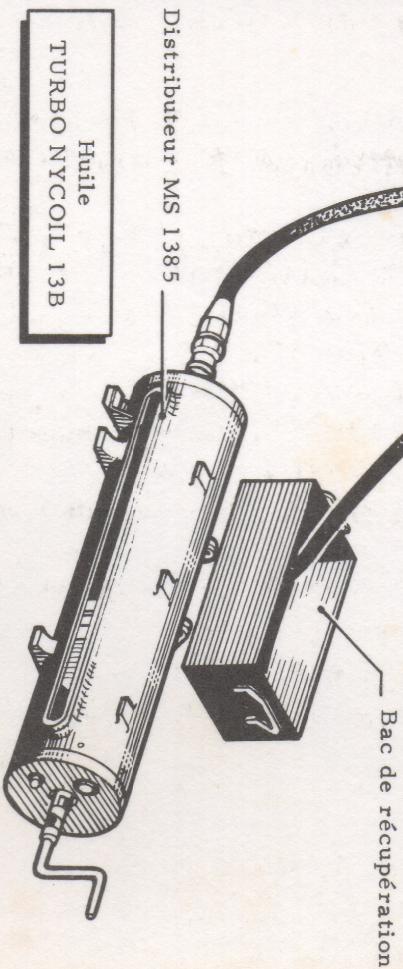
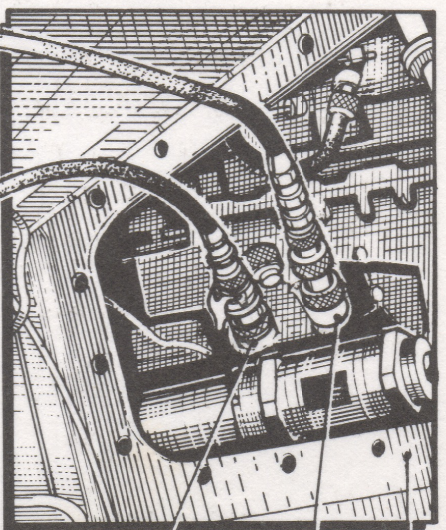
PLEINS AVEC LE DISTRIBUTEUR D'HUILE



1



2



Distributeur MS 1385

Huile
TURBO NYCOIL 13B

ATTENTION : Avant branchement sur avion
IMPORTANT
purger l'air de la tuyauterie
jusqu'à ce que l'huile s'écoule

3 - PLEIN DU REACTEUR