

Le pilote en fonction donne la priorité au pilotage et à la trajectoire de l'avion en maintenant une assiette de croisière ou en effectuant une mise en descente pour augmenter les marges d'évolution dans le domaine de vol. Les mises en descente peuvent également être décidées à la suite du déclenchement de l'alarme *stall warning*.

La réapparition des directeurs de vol sur les PFD lorsque deux vitesses air seront calculées proches peut conduire l'équipage à engager rapidement un pilote automatique. Or ces vitesses, bien que de même grandeur, peuvent être erronées et faibles et donc conduire le pilote automatique à commander des déplacements de gouvernes non adaptés à la vitesse réelle de l'avion.

En cas de déconnexion automatique de l'auto-poussée avec activation de la fonction *thrust lock*, l'absence d'ajustement manuel approprié de la poussée peut présenter un risque d'inadéquation du couple assiette/poussée notamment lorsque cette déconnexion survient avec une valeur de N1 faible.

Alarme *stall warning*

Neuf cas de déclenchement de l'alarme *stall warning* ont été observés.

Remarque : la procédure anormale complémentaire du constructeur *stall warning* est jointe en annexe 5.

L'alarme de décrochage se déclenche lorsque l'incidence dépasse une valeur seuil variable. Toutes ces alarmes sont explicables par le fait que l'avion est en loi *alternate* à mach de croisière et dans des zones turbulentes. Seul un cas de déclenchement a pour origine une action franche sur les commandes.

Note : à haute altitude, l'alarme *stall warning* se déclenche en loi *alternate* à l'approche du décrochage. Le décrochage se manifeste notamment par des vibrations.

1.17 Renseignements sur les organismes et la gestion

1.17.2.4 Entraînement exploitant à la procédure urgence / secours IAS douteuse / ADR check

L'OPS 1 requiert que les exploitants forment leurs équipages avec des entraînements annuels. Ces entraînements, composés de briefings et d'exercices au simulateur, comprennent des exercices réglementaires et des exercices complémentaires au choix de la compagnie.

A ce titre, Air France avait introduit dans le programme de formation 2008/2009, un briefing sur les anomalies d'indications de vitesse pour toutes les phases de vol, accompagné d'une mise en pratique au simulateur, en montée peu après le décollage.

Note : dans le Flight Crew Training Manual (FCTM) en date de janvier 2005, le constructeur décrit des conditions de survenue d'anomalies de vitesses et la procédure QRH *unreliable airspeed* / ADR check à appliquer lorsque les équipages y sont confrontés.

Le module Air France d'entraînement sur A330 de la saison d'instruction du 1^{er} avril 2008 au 31 mars 2009 comprend un exercice UAS. Des extraits du livret de briefings A330/A340 Entraînement Contrôle Périodique sont donnés en annexe 6.