

## annexe 10

### Procédure anormale complémentaire Air France « alarme *STALL* »

**A330/340**

AIR FRANCE  
OA.NT

Procédures anormales  
complémentaires  
ATA 27 - COMMANDES DE VOL

TU 03.03.27. 01  
15 FEB 07

#### ALARME "STALL"

Cette alarme peut apparaître en loi ALTERNATE ou DIRECTE à l'approche du décrochage : une voix synthétique "STALL, STALL, STALL" retentit accompagnée d'une alarme sonore (cricket). Cependant une fausse alarme "STALL" peut retentir en loi normale juste après le décollage si une sonde AOA est endommagée. Dans ce cas, le pilote doit immédiatement reprendre une vitesse opérationnelle normale en agissant sur les commandes :

➤ Au décollage :

PF **MANETTES DE POUSSEE** ..... TO.GA

En même temps :

PF **ASSIETTE LONGITUDINALE** ..... 12.5°

PF **INCLINAISON** ..... AILES HORIZONTALES

PF **SPEED BRAKES** ..... VERIFIES RENTRES

*Note : Une fois que la trajectoire et la vitesse sont rétablies, si l'alarme est toujours active, la considérer comme une fausse alarme.*

➤ Dans toutes les autres phases :

PF **MANETTES DE POUSSEE** ..... TO.GA

En même temps :

PF **ASSIETTE LONGITUDINALE** ..... REDUITE

PF **INCLINAISON** ..... AILES HORIZONTALES

PF **SPEED BRAKES** ..... VERIFIES RENTRES

**ATTENTION** -----

*S'il existe un risque de contact avec le sol, ne pas réduire l'assiette plus que nécessaire pour permettre une augmentation de vitesse.*

○ Après arrêt de l'alarme initiale :

Maintenir la vitesse proche de VSW jusqu'à ce qu'il soit possible d'accélérer.



**A330/340**

AIR FRANCE  
OA.NT

Procédures anormales  
complémentaires  
ATA 27 - COMMANDES DE VOL

TU 03.03.27. 02  
15 FEB 07

○ Si avion en-dessous de 20000 ft en configuration lisse :

PNF **VOLETS** ..... 1

Après arrêt de l'alarme, quand il n'y a plus de risque de contact avec le sol :

PNF **TRAIN** ..... RENTRE

- Retrouver une vitesse normale et positionner les volets comme nécessaire.
- En cas de perte d'un réacteur, utiliser la puissance des autres réacteurs et la direction avec précaution.

L'alarme sonore "STALL" peut également retentir à haute altitude, où elle avertit que l'avion approche l'incidence où débutent les vibrations. Pour l'arrêter, le pilote doit relâcher la pression à cabrer exercée sur le manche et diminuer l'inclinaison si nécessaire.

Quand l'alarme de décrochage s'arrête, le pilote peut retirer sur le manche, si nécessaire, pour retourner sur la bonne trajectoire.