





Traitement de pannes

A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs
A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs

1. Introduction

Le traitement d'une panne permet, parfois, de remettre en service l'équipement/le système concerné.

Dans cette fiche, nous décrirons certaines méthodes afin de traiter une panne.

2. Principe du traitement d'une situation anormale

Peu importe la situation rencontrée, deux principes de base doivent s'observer :

1. Pilote - maîtriser l'avion et garder le contrôle
2. Navigue - gérer la trajectoire de l'avion
3. Communique - radio / PNC / passagers / compagnie

De plus, le traitement de la panne doit être fait dans cet ordre :

1. Urgence
2. Normale
3. Anormale

En cas de situation anormale non urgente, il faut veiller à ne pas se jeter sur le traitement de panne.

- 
- A blue rounded rectangle with a white border containing four numbered rules and the Airbus logo.
- 1 Fly, navigate and communicate:**
In this order and with appropriate tasksharing
 - 2 Use the appropriate level of automation at all times**
 - 3 Understand the FMA at all times**
 - 4 Take action if things do not go as expected**
- AIRBUS**

Golden rules d'Airbus

3. Outils de traitement de panne

1. Identification de la panne
2. (CAPS)
3. Memory items - certaines pannes entraînent l'application de procédures de mémoire
4. QRH
5. FORDEC

3.1 CAPS

L'acronyme **CAPS** permet d'effectuer une **recherche de panne**.

Un exemple avec un train d'atterrissage ne voulant pas sortir est décrit en italique ci-dessous.

- **Commande**

S'assurer qu'on interagit avec la commande souhaitée, la recycler

Vérifier que l'on touche bien la commande du train d'atterrissage, la remettre en position train rentré puis la remettre à nouveau en position train sorti

- **Alimentation**

Regarder l'état du circuit d'alimentation de l'équipement ou du système

La sortie du train d'atterrissage se fait via hydrauliquement via une pompe électrique. Vérifier l'alimentation de l'avion en électricité (batterie,...)

- **Protection**

Vérifier que le coupe-circuit de l'équipement ou du système affecté est enclenché

Vérifier que le coupe-circuit associé au train d'atterrissage est enclenché. Si non, le réenclencher une fois. S'il saute à nouveau, ne plus y toucher : le coupe-circuit remplit son rôle de protection car il existe une anomalie dans le système

- **Signalisation**

S'assurer que l'indicateur témoignant du bon fonctionnement de l'équipement ou du système n'est pas défectueux

Vérifier que toutes les lumières d'indication de sortie du train d'atterrissage fonctionnent (notamment via le système de test des ampoules du cockpit lorsqu'il existe)

3.2 QRH

Un **QRH** - **Q**uick **R**eference **H**andbook est un livret regroupant les procédures applicables en situation anormale et d'urgence dans un format facile à utiliser.

Le QRH contient également, en général, les checklist normales et d'autres données utiles à l'utilisation de l'aéronef (vitesses...).

737 Flight Crew Operations Manual

APU FIRE

Condition: Fire is detected in the APU.

1 APU fire switch . . . ConfirmPull, rotate to the stop, and hold for 1 second

2 APU switch OFF

3 Choose one:

◆ APU fire switch **extinguishes**:



◆ APU fire switch **stays illuminated**:

►► **Go to step 4**

4 Plan to land at the nearest suitable airport.



3.3 Manuel de vol

La **section 3** des manuels de vol décrit les procédures et checklist anormale/d'urgence.

Il suffit alors de s'y rendre et d'appliquer soigneusement la procédure/checklist.

3.8.5 ELECTRICAL FIRE IN FLIGHT

1. EMERGENCY SWITCH ON, if installed
2. AVIONIC MASTER OFF
3. ELECT. MASTER OFF
4. Cabin heat & defrost OFF
5. Emergency windows open if required
6. Land at the next suitable airfield

CAUTION

Switching OFF the ELECTRIC MASTER will lead to total failure of all electronic and electric equipment. The attitude and heading reference system (AHRS) will also be affected.

However, by switching the EMERGENCY switch ON, the emergency battery will supply power to the standby attitude gyro (artificial horizon) and the flood light.

In case of extreme smoke development, the front canopy may be unlatched during flight. This allows it to be partially opened, in order to improve ventilation. The canopy will remain open in this position. Flight characteristics will not be affected significantly.

The maximum demonstrated airspeed for emergency opening the front canopy in flight is 120 KIAS. Do not exceed 120 KIAS.

END OF CHECKLIST

3.4 FORDEC

L'acronyme FORDEC est un aide mémoire permettant de prendre la meilleure décision quant à la suite à donner au traitement d'une panne.

Il se décompose de la manière suivante :

1. Faits - Que se passe-t-il ? Quels systèmes avons nous perdu ? Quelles sont les conséquences opérationnelles ?
2. Options - Que pouvons nous faire ? Dérouter ? Continuer ? Vidanger du carburant ?

3. Risques - Quels sont les risques associés avec les différentes solutions évoquées ? Quelle est la balance risque/bénéfice pour chaque solution ?
 4. Décision
 5. Exécution - Mettre en application la solution retenue
 6. Contrôle - Vérifier que la solution mise en oeuvre répond aux attentes et qu'elle reste la meilleure solution applicable
-

Revision #9

Created 2 March 2025 01:34:21 by Liam Iveton

Updated 28 April 2025 23:25:17 by Liam Iveton