

UNRELIABLE SPEED INDICATION / ADR CHECK PROC

- If the safe conduct of the flight is impacted:

MEMORY ITEMS:

- AP/FD OFF
- A/THR OFF
- PITCH/THRUST:
 - Below THRUST RED ALT 12.5°/TOGA
 - Above THRUST RED ALT and Below FL 100 10°CLB
 - Above THRUST RED ALT and Above FL 100 5°CLB
- FLAPS Maintain current CONFIG
- SPEEDBRAKES Check retracted
- L/G UP

● **When at, or above MSA or Circuit Altitude:**

- level off for troubleshooting

- GPS ALTITUDE Display on MCDU.


- **To level off for troubleshooting:**
 - AP/FD OFF
 - A/THR OFF

Note: Vérifier la configuration slat/flap réelle de l'avion sur l'ECAM, car une auto-rétraction des flaps peut se produire.

PITCH/THRUST FOR INITIAL LEVEL OFF

SLATS/FLAPS EXTENDED					
		Above 265 t	265 t – 230 t	230 t – 200 t	Below 200 t
CONF	Speed	Pitch (°)/Thrust (% N1)			
3	F	10.5 / 91.8	8.0 / 75.6	8.0 / 70.9	8.0 / 64.4
2	F	11.5 / 91.9	8.5 / 75.6	9.0 / 70.0	9.0 / 63.4
1+F	S	7.0 / 91.8	3.5 / 72.5	3.0 / 68.3	3.0 / 61.7
1	S	8.0 / 92.0	8.0 / 70.0	8.5 / 65.5	8.5 / 59.3
CLEAN					
FL	Speed	Pitch (°)/Thrust (% N1)			
Below FL 200	260 kts	5.5 / 73.5	5.0 / 71.4	4.0 / 68.7	3.0 / 66.1
FL 200 – FL 330	280 kts	4.0 / 85.8	3.5 / 83.3	3.0 / 80.7	2.0 / 78.3
Above FL 330	M 0.78	3.5 / 94.3	3.5 / 91.9	3.0 / 88.0	3.0 / 85.5



 ALL	PROCEDURES ABNORMAL	Edition : 03	2. 22
		REV 14B	
		20 AVR 09	

UNRELIABLE SPEED INDICATION / ADR CHECK PROC (CONT'D)
<p><u>Flying technique to stabilize speed :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ajuster l'assiette pour voler selon la trajectoire requise. - Lorsque l'assiette visée est atteint, et que le vol se fait sur la trajectoire voulue, ajuster la poussée. <ul style="list-style-type: none"> • Si l'assiette de l'avion tend à augmenter, l'avion a une vitesse basse, donc augmenter la poussée. • Si l'assiette tend à diminuer, l'avion a une vitesse élevée, donc réduire la poussée.
<p><u>WHEN FLIGHT PATH IS STABILIZED</u></p> <p>- PROBE/WINDOW HEAT ON</p>
<p><u>Technical recommendations</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Respecter l'alarme de décrochage et ne pas tenir compte du message STATUS "RISK OF UNDUE STALL WARNING" s'il est affiché à l'ECAM. - Pour surveiller la vitesse, se référer aux variations de vitesse sol IRS ou GPS. • If remaining altitude indication is unreliable : <ul style="list-style-type: none"> - Ne pas utiliser FPV et/ou V/S qui ne sont pas fiables. - L'altitude ATC n'est pas fiable. Prévenir l'ATC. - Se référer à l'altitude GPS : les variations d'altitude peuvent être utilisées pour contrôler le vol en palier, et sont une indication d'altitude. - Se référer au radio altimètre.
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>ATTENTION</p> <p>Si la panne est due à la destruction du radome, la trainée va augmenter et donc N1 doit être augmentée de 3% (CRZ) ou 1,5% (APP). Le FF augmente d'environ 10%.</p> </div>



 ALL	PROCEDURES ABNORMAL	Edition : 03	2. 22a
		REV 12	
		18 JAN 07	

UNRELIABLE SPEED INDICATION / ADR CHECK PROC (CONT'D)

Affected ADR identification:

- Crosschecker toutes les indications de vitesse et se référer à la Q.R.H 4.01 (pour les vitesses F et S) ou 5.01 (pour les vitesses en conf. lisse).

If at least one ADR is reliable :

- Faulty ADR(s)..... OFF
- REMAINING AIR DATACONFIRM
Les sources de secours peuvent être utilisées pour évaluer les datas air:
 - *Altitude GPS*
 - *Vitesses au sol GPS et IRS, tenant compte de l'altitude et de l'effet de vent*

If affected ADR(s) cannot be identified or all ADRs are affected:

- ONE ADRKEEP ON
Garder un ADR sur ON pour maintenir la protection STALL WARNING.
- TWO ADRs.....OFF
Cela empêche les lois de commandes de vol d'utiliser deux data ADR cohérentes mais non fiables.
- EFIS DMC switching AS RQRD
- LDG CONF USE FLAP 3
- APP SPD VLS + 10
- LDG DIST PROC APPLY
Multiplier la distance d'atterrissage par 1,25 sur piste sèche, ou 1,30 sur piste mouillée, ou 1,25 sur piste contaminée.

To return to departure airport:

Garder de préférence la configuration décollage.
Se référer aux tableaux d'approches initiale et intermédiaire et approches finale.

To accelerate and clean up after takeoff:

Accélérer et mettre l'avion en conf. lisse en vol en palier :

- THRUST CLB
- FLAPSRETRACT
Rentrer les flaps de 3 ou 2 à 1, une fois que la poussée est réglée sur CLB.

Rentrer les flaps de 1 à 0 lorsque le pitch de l'avion est inférieure au pitch pour S speed (voir le tableau Pitch/ Thrust for initial level off").
Une fois en configuration lisse, se référer aux tableaux montée, croisière, descente, approche pour la suite du vol.

Other cases:

- Se référer aux tableaux montée, croisière, descente, approche pour la suite du vol.



UNRELIABLE SPEED INDICATION / ADR CHECK PROC (CONT'D)

CLIMB

Régler la poussée sur CL.

CLEAN					
		Above 265 t	265 t - 230 t	230 t - 200 t	Below 200 t
FL	Speed	Pitch (°)/Thrust (% N1)			
Below FL 50	260 kts	9.5 / CLB	9.5 / CLB	10.0 / CLB	10.5 / CLB
FL 50 – FL 100		9.0 / CLB	9.0 / CLB	9.0 / CLB	9.5 / CLB
FL 100 – FL 150		8.0 / CLB	8.0 / CLB	8.0 / CLB	8.5 / CLB
FL 150 – FL 200		7.0 / CLB	7.0 / CLB	7.0 / CLB	7.0 / CLB
FL 200 – FL 250	280 kts	5.5 / CLB	5.5 / CLB	5.5 / CLB	5.5 / CLB
FL 250 – FL 330		4.5 / CLB	4.5 / CLB	4.0 / CLB	4.0 / CLB
Above FL 330	M 0.78	4.0 / CLB	4.0 / CLB	4.0 / CLB	4.0 / CLB

CRUISE

Ajuster le N1 pour maintenir un vol en palier approximatif avec une assiette longitudinale maintenue constante.

Lorsque le temps le permet, se référer à la Q.R.H 5.01 (SEVERE TURBULENCE) et ajuster le pitch pour maintenir le vol en palier.

CLEAN					
		Above 265 t	265 t - 230 t	230 t - 200 t	Below 200 t
FL	Speed	Pitch (°)/Thrust (% N1)			
Below FL 200	260 kts	5.5 / 73.5	5.0 / 71.4	4.0 / 68.7	3.0 / 66.1
FL 200 – FL 330	280 kts	4.0 / 85.8	3.5 / 83.3	3.0 / 80.7	2.0 / 78.3
Above FL 330	M 0.78	3.5 / 94.3	3.5 / 91.9	3.0 / 88.0	3.0 / 85.5

DESCENT

Régler la poussée sur IDLE.

CLEAN					
		Above 265 t	265 t - 230 t	230 t - 200 t	Below 200 t
FL	Speed	Pitch (°)/Thrust (% N1)			
Above FL 330	M 0.78	0.5 / IDLE	0.5 / IDLE	0.0 / IDLE	-0.5 / IDLE
FL 330 – FL 200	280 kts	1.5 / IDLE	1.5 / IDLE	0.5 / IDLE	-1.0 / IDLE
FL 200 – FL 100	260 kts	3.0 / IDLE	2.5 / IDLE	1.5 / IDLE	0.5 / IDLE
Below FL 100	260 kts	3.0 / IDLE	2.5 / IDLE	1.5 / IDLE	0.0 / IDLE
Below FL 100	G-DOT	2.0 / IDLE	2.0 / IDLE	2.5 / IDLE	2.5 / IDLE



UNRELIABLE SPEED INDICATION / ADR CHECK PROC (CONT'D)

INITIAL AND INTERMEDIATE APPROACH IN LEVEL FLIGHT

La phase d'approche entre Green Dot (conf. lisse) et la configuration d'atterrissage (CONF 3) se fait en vol en palier.

LANDING GEAR UP IN LEVEL FLIGHT					
		Above 265 t	265 t - 230 t	230 t - 200 t	Below 200 t
CONF	Speed	Pitch (°)/Thrust (% N1)			
0	G-DOT	6.0 / 68.3	5.0 / 66.6	5.0 / 63.1	5.0 / 57.1
1	S	10.5 / 72.5	9.5 / 70.3	8.5 / 65.6	8.5 / 59.3
1+F (a)	S	8.5 / 91.9	4.5 / 72.0	3.0 / 68.5	3.0 / 61.7
2	F	6.5 / 75.9	5.5 / 73.4	4.5 / 69.1	4.5 / 62.3
LANDING GEAR DOWN IN LEVEL FLIGHT (EXPECT GRVTY EXTENSION)					
3	F	6.5 / 82.5	6.5 / 80.1	6.5 / 75.4	6.5 / 68.1

- (a) Du fait que la vitesse n'est pas fiable, le SFCC peut sélectionner la configuration 1 + F en approche, au lieu de 1.

FINAL APPROACH AT STANDARD – 3° DESCENT FLIGHT PATH

LANDING GEAR DOWN					
		Above 265 t	265 t - 230 t	230 t - 200 t	Below 200 t
CONF	Speed	Pitch (°)/Thrust (% N1)			
3	VLS+10	4.0 / 62.7	4.0 / 60.7	4.0 / 56.9	3.5 / 50.3

Flying technique to stabilize speed :

- Ajuster le pitch afin de suivre la trajectoire de vol requise.
- Lorsque le pitch visé est atteint, et que le vol se fait sur la trajectoire voulue, ajuster la poussée désirée.
 - Si le pitch de l'avion tend à augmenter, l'avion a une vitesse basse, donc augmenter la poussée.
 - Si le pitch de l'avion tend à diminuer, l'avion a une vitesse élevée, donc réduire la poussée.