

Challenger 650

(Traduction d'un extrait de « Challenger 650 Operations Reference Manual et « Challenger 650 Flight Crew Operating Manual (FCOM) Volume 1 »

Traduit par « les tutos du Djetaidail)

Approche interrompue

En sélectionnant TOGA, on déconnecte le pilote automatique et on règle les barres de commande à 10 degrés le nez vers le haut et les ailes à l'horizontale.

Le FMS passe à la procédure d'approche manquée.

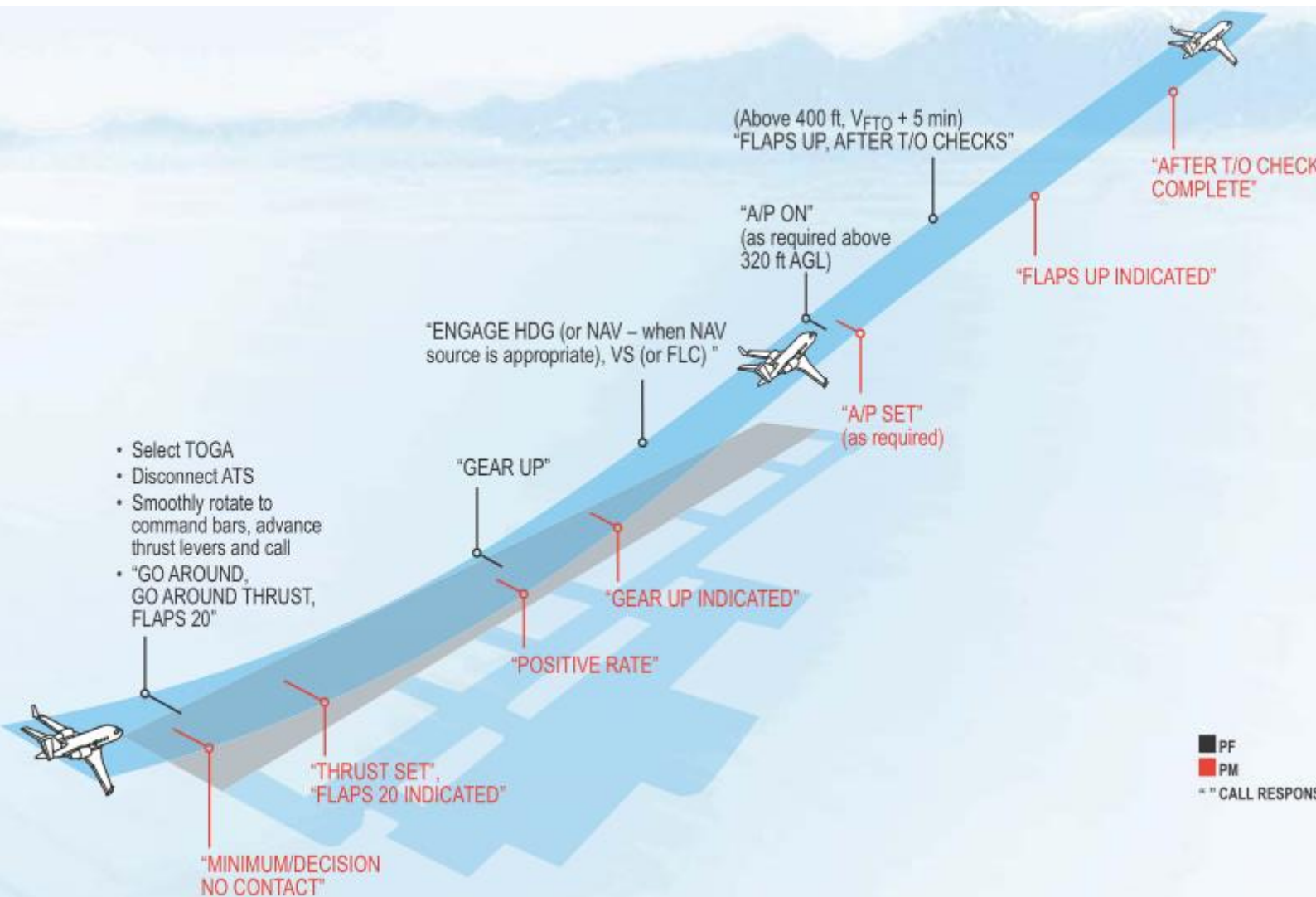
Faites pivoter l'avion dans les barres de commande et annoncez "GO AROUND, GO AROUND POUSSÉE, VOILETS 20".

Une fois qu'un taux de montée positif est confirmé, le PM annonce "POSITIVE RATE" et le PF annonce "GEAR UP".

L'assiette de l'avion est stable (symbole de référence de l'avion dans les barres de commande/pointeurs croisés), appelez le mode latéral et le mode vertical appropriés, et réglez le curseur de vitesse sur 200 (ou selon le cas).

1. Si une approche basée sur l'alignement de piste a été effectuée, assurez-vous que la SOURCE NAV a été sélectionnée dans le FMS a été sélectionnée sur FMS avant d'engager le mode NAV sur le panneau des commandes de vol.
2. Si vous effectuez une approche GNSS, le mode NAV latéral s'enclenchera automatiquement après avoir appuyé sur le bouton TOGA.
3. Lors de l'engagement de l'auto manette (ATS) lors d'une approche interrompue, V S peut être plus approprié que le FLC pour les petits changements d'altitude, car il permet à l'ATS de fonctionner en mode SPEED plutôt qu'en mode N 1 (ce qui minimise la variation de l'assiette en tangage).
4. Si vous utilisez Vs, vérifiez qu'une vitesse appropriée a été réglée avant de sélectionner ATS, ceci afin d'éviter que le mode SPEED ne ralentisse les gaz vers le ralenti si le curseur de vitesse est toujours sur Vref.
5. Si vous utilisez le FLC, vérifiez que l'altitude d'approche manquée a été réglée sur le sélecteur d'altitude avant de sélectionner l'ATS, ceci afin d'empêcher le mode DESCENT de s'engager et de retarder les gaz vers le ralenti.
6. Si une panne de moteur se produit, l'équipage doit resélectionner le mode FLC pour s'assurer que le mode DESCENT ne s'enclenche pas afin d'assurer un contrôle correct de la vitesse de V AC à V AC + 10 pendant la montée.

PF	PM
Commands GO AROUND, GO AROUND THRUST while simultaneously pushing the TOGA button and ATS DISC switch, advancing the thrust levers to the pre-determined go-around N1 and rotating into the command bars	Observes engines spool-up, sets TO N1, then calls GO AROUND THRUST SET
When achieving G/A attitude and thrust, Commands FLAPS 20	Selects FLAPS 20
	When EICAS indicates flaps at 20 degrees, calls FLAPS 20 - INDICATED
	Calls POSITIVE RATE
Commands GEAR UP	Selects landing gear lever up
	EICAS indicates 3 white UP lights on, calls GEAR UP - INDICATED
Commands SELECT HDG (or NAV)	Sets HDG bug to missed approach heading (if required), selects HDG (or NAV) mode
Commands SELECT VS, (or FLC), SET 200 (or as required)	Selects VS (or FLC) and sets 200 (or as required)
Above 320 ft, commands AUTOPILOT ON (if required)	Selects and calls AUTOPILOT SET
Conditions for flaps retraction are fulfilled, commands FLAPS UP, AFTER TAKEOFF CHECK	Selects FLAPS UP and completes After Takeoff Check



I. Procédure de remise des gaz

Les procédures suivantes sont recommandées en cas d'approche interrompue ou de toute autre situation qui nécessiterait une manœuvre de remise des gaz, l'avion étant en configuration d'atterrissage.

Il est supposé que les instruments de vol, les radios et les aides de navigation ont été préalablement réglés pour l'approche manquée.

L'utilisation de l'ATS pendant la remise des gaz est interdite. Le pilote doit régler manuellement la poussée pour passer outre l'ATS.

L'ATS peut être utilisé pour régler N1 en finale, une fois qu'il est réglé manuellement.

Une manœuvre de remise des gaz avec tous les moteurs après le toucher des roues lors d'un atterrissage normal est entièrement la prérogative du pilote si les conditions ne sont pas propices à un atterrissage avec arrêt complet.

ATTENTION

Une manœuvre de remise des gaz ne doit PAS être tentée après le déploiement des inverseurs de poussée.

Si l'on soupçonne que la vitesse n'est pas fiable, ne tenez pas compte de toutes les références à la TOGA et à la vitesse.

Ne pas utiliser l'interrupteur TOGA.

NOTE

La quantité minimale de carburant pour une remise des gaz est de 230 kg (500 lb) par réservoir d'aile (avion à l'horizontale) avec une assiette de montée maximale de 10° en cabré.

À partir d'une approche train sorti, volets sortis à 45 degrés ; au MAP, DH, DA ou pendant une approche indirecte et qu'une décision de remise des gaz a été prise :

(1) Leviers de poussée.....Avancez jusqu'au réglage prédéterminé de remise des gaz N 1, tout en appuyant simultanément sur le bouton décollage/remise des gaz (TOGA)et le commutateur ATS DISC.

CAUTION

L'ATS doit être désengagé lorsque les leviers de poussée sont avancés pour la remise des gaz.

Si l'ATS n'est pas désactivé et que le pilote passe outre l'ATS lorsque les leviers de poussée sont avancés, l'ATS doit être désactivé.

L'ATS peut faire avancer les leviers de poussée jusqu'à la butée avant, provoquant un dépassement du moteur.

(2) Levier du SPOILER DE VOL

(S'il est sorti)Sélectionnez pour RETRACT.

(3) Avion Tourner en douceur, à une vitesse non inférieure à V REF .

(4) Attitude en tangage.....Régler pour atteindre une vitesse qui ne soit pas inférieure à de V 2 + 10 KIAS lorsque les volets sont rentrés à 20°.

(5) Volets.....Sélectionner à 20°.



Lorsqu'un taux de montée positif est atteint :

(6) Levier LDG GEAR.....Sélectionnez sur UP.

NOTE

Lorsqu'un virage est nécessaire dans la procédure d'approche interrompue, attendez que le train d'atterrissage rentre complètement avant de commencer le virage.

A une altitude de sécurité (pas en dessous de 400 pieds AGL) :

(7) FLAPS.....Sélectionnez sur 0°.

(8) INVERSEUR DE POUSSÉE

Interrupteurs L et R.....Sélectionnez sur OFF.

Vérifiez les messages d'avertissement **L and R REV ARMED**

(9) Procédures normales de montée Exécuter

J. Procédure d'atterrissage Touch-and-Go

Les manœuvres de Touch and go ne sont destinées qu'à l'entraînement au vol, principalement pour la pratique de l'approche et de l'atterrissage et ne doivent pas être utilisées dans le cadre des procédures normales de décollage et d'atterrissage.

NOTE

1. Pour les atterrissages de type "touch-and-go", le commutateur GROUND SPOILERS peut être laissé sur AUTO.

2. Le train d'atterrissage peut être laissé sorti pendant toute la durée de l'exercice, si nécessaire pour le refroidissement des freins.

Une fois stabilisé au niveau de la branche vent arrière :

(1) V vitesses Recalculer et régler les curseurs de vitesse en conséquence.