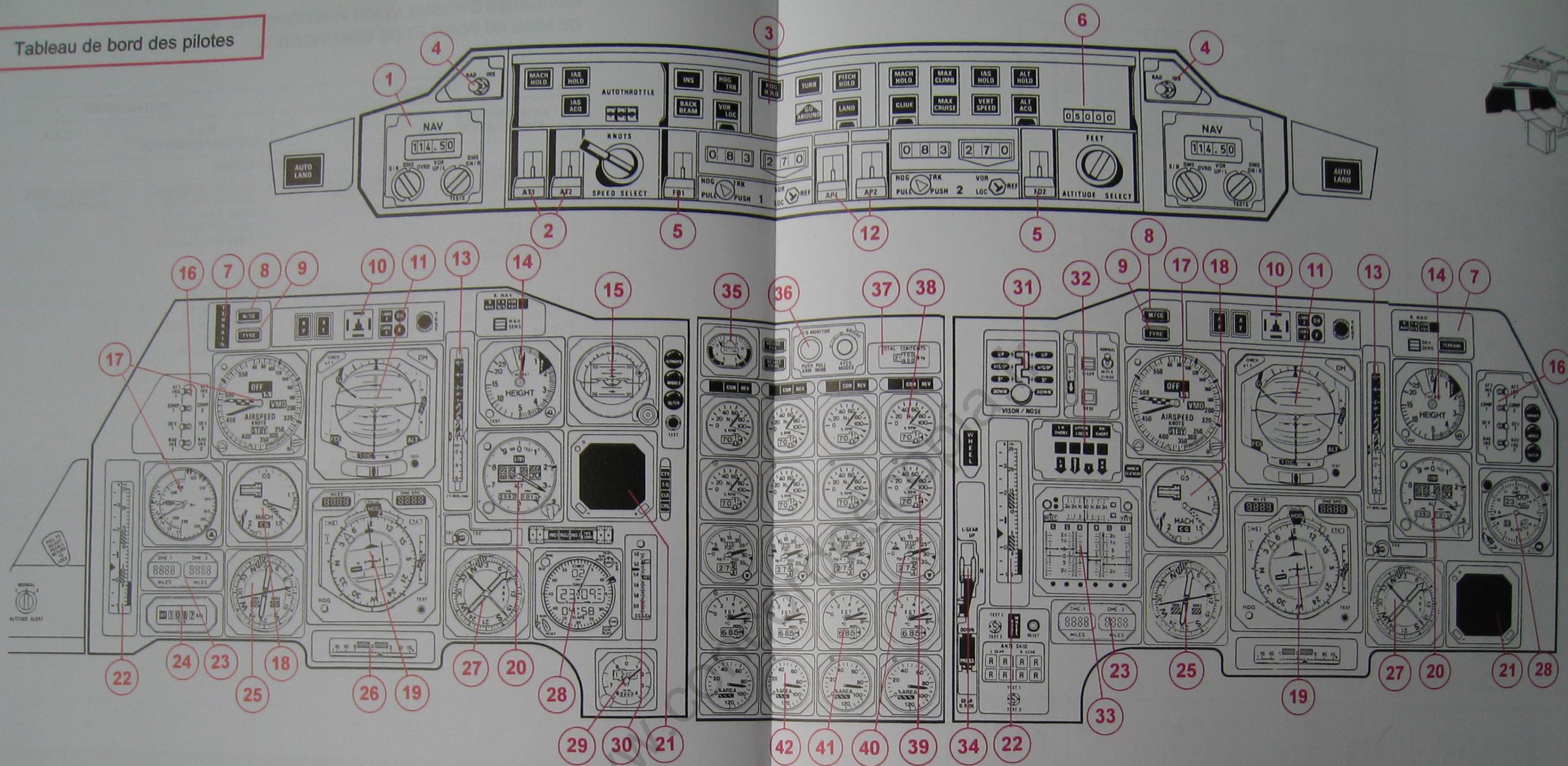


Tableau de bord des pilotes



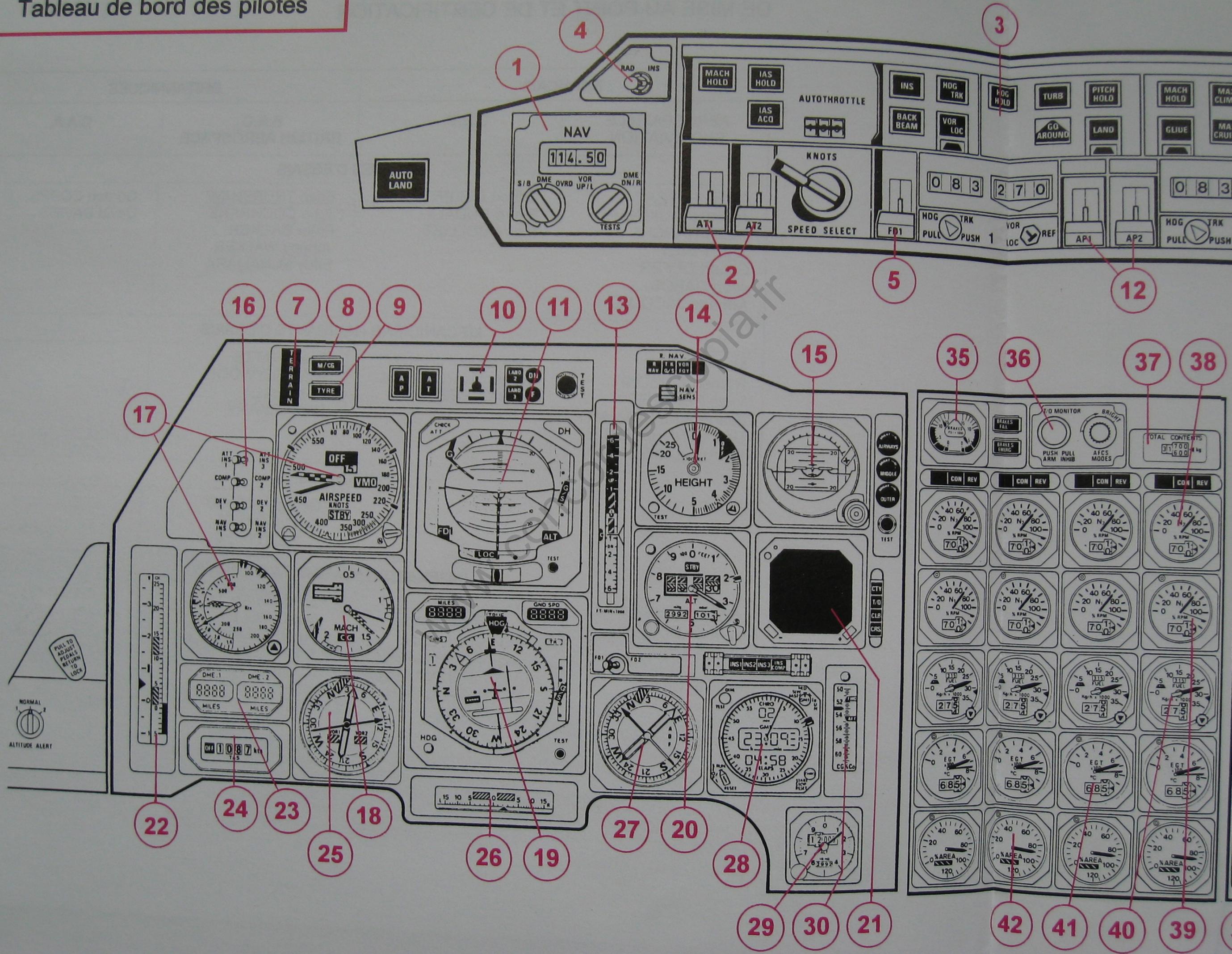
1. Boîtes d'affichage VOR/ILS.
2. Interrupteurs d'enclenchement des automanettes (deux systèmes) avec sélecteur, indicateur et témoins.
Pour l'acquisition et le maintien de vitesse en croisière ou en approche. Les deux systèmes sont utilisés conjointement, sauf en croisière à Mach 2 où une seule est branchée afin de procéder au contrôle de la vitesse en cas de dépassement de la température maximale du nez de l'appareil (127°C).
3. Panneau d'indication d'engagement des différentes fonctions du pilote automatique (PA).
4. Inverseurs d'informations de caps et d'écart en provenance des centrales de navigation à inertie ou des stations VOR/ILS pour l'indicateur de situation horizontale (HSI).
5. Interrupteurs de commande des directeurs de vol 1 et 2.
6. Sélecteur d'altitude à maintenir ou à acquérir pour le directeur de vol ou le PA.
7. Alarmes lumineuses d'indication de proximité du sol (GPWS = Ground proximity warning system). Cette alarme lumineuse est doublée d'une alarme sonore.
8. Alarmes de sortie du couloir de centrage (voir article Michel Rétif).
9. Alarmes de sous gonflage d'un pneu. Inhibée en dessus de 135 kts.
10. Alarmes inhérentes au système d'atterrissage en catégorie II et III.

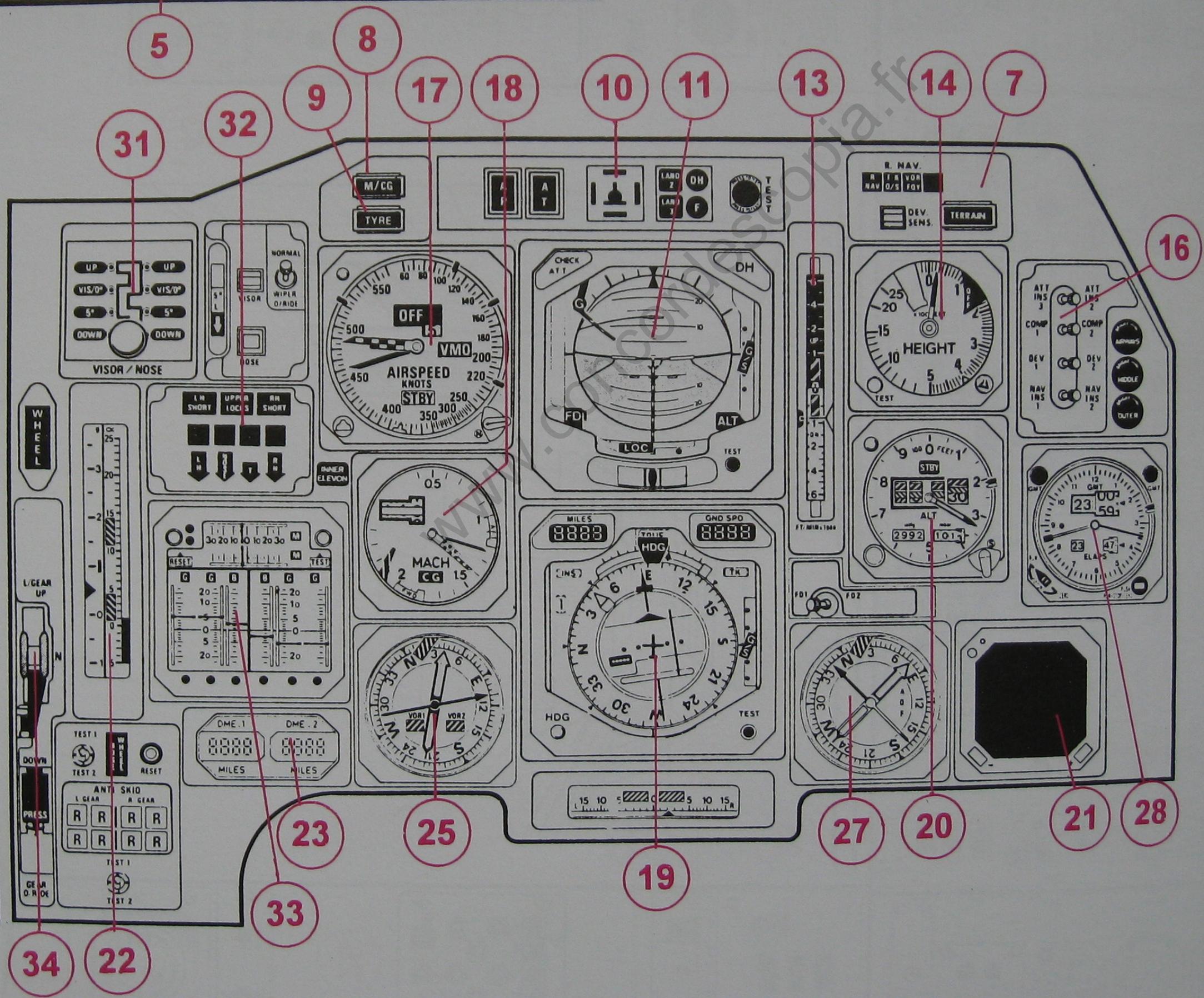
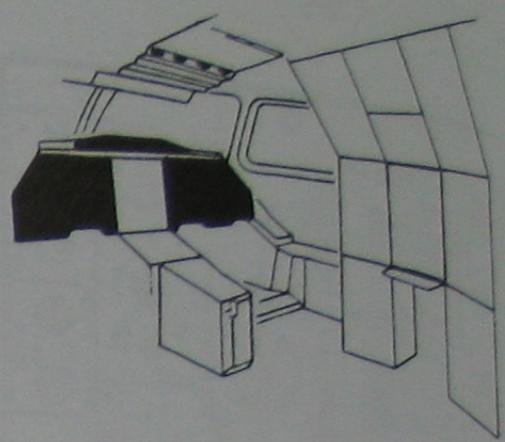
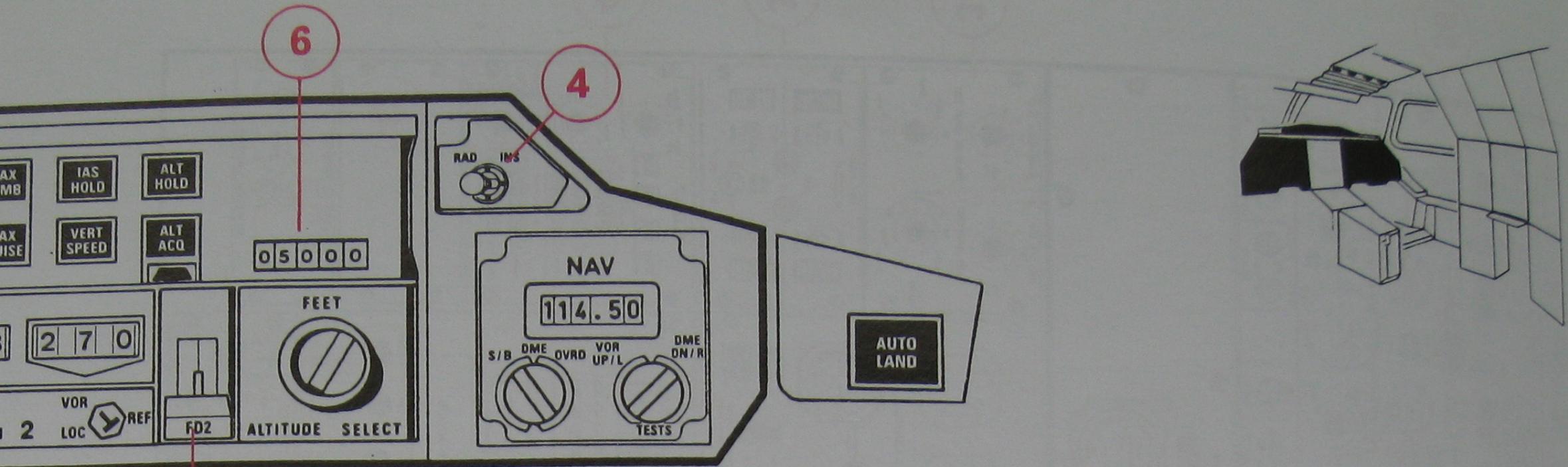
11. Horizons artificiels ou ADI (= Attitude Director Indicator) et bille.
Il comporte les barres de tendance du directeur de vol et reproduit également les ordres donnés au pilote automatique couplé avec la planche qui lui correspond. Il reçoit ses informations d'attitude de la centrale de navigation à inertie (INS) qui lui correspond (1 à gauche, 2 à droite).
12. Interrupteurs de commande des pilotes automatiques 1 et 2.
Chaque pilote automatique est branché séparément, le 1 quand c'est le commandant de bord qui pilote, le 2 quand c'est le second pilote. Ils sont branchés ensemble, recevant chacun les signaux de l'ILS qui lui correspond, afin de se comparer mutuellement dans la phase d'approche et atterrissage automatique.
13. Variomètres.
14. Sondes radiométriques.
15. Horizon artificiel de secours SFENA. Alimentation autonome.
16. Sélecteurs d'alimentation en données d'attitude, de cap et d'écarts (inertie ou radio) pour chaque ADI et HSI.
17. Anémomètre et anémomachmètre de secours.
Le premier est relié aux centrales aérodynamiques et comporte un inverseur pour l'alimenter à partir de la perche de nez, le second est relié uniquement aux informations fournies par la perche de nez.

18. Machmètres.
Alimentés par la centrale aérodynamique correspondante (1 à gauche, 2 à droite)
19. Indicateur de situation horizontale ou HSI (=Horizontal Situation Indicator) et compas.
Il est alimenté soit par des informations radio, soit par des informations de la centrale de navigation à inertie suivant la position de l'inverseur 4.
En provenance de la centrale à inertie, on peut lire dans les fenêtres supérieures la distance jusqu'au prochain point de navigation et la vitesse sol.
La dérive, fournie par l'INS, est représentée au-dessus de la rose du compas.
20. Altimètre.
Il est alimenté en pression statique par la centrale aérodynamique 1 ou, en secours, par la perche avant.
21. Ecran du système anticollision TCAS (Collision avoidance system)
22. Accéléromètre et indicateur d'incidence.
23. Indicateurs de DME.
24. Indicateur de vitesse propre.
25. Indicateur des deux VOR.
26. Indicateur de dérapage.
27. Indicateur des deux radiocompas.
28. Chronomètre.
29. Altimètre de secours.

30. Indicateur de couloir de centrage.
31. Commande de position du nez basculant et indicateur de position.
Quatre positions :
 - Remontée, pour le vol en croisière.
 - Visière escamotée, en croisière subsonique et en approche intermédiaire.
 - Nez baissé à 5 degrés, au décollage.
 - Nez baissé à 12 degrés, approche finale et atterrissage.
32. Indicateur de position du train d'atterrissage.
33. ICVOL. Indicateur de position des commandes de vol.
Cet instrument permet de connaître avec précision la position des gouvernes et d'éviter ainsi une dissymétrie qui sera corrigée par des transferts de carburant, d'avant en arrière et de gauche à droite.
34. Commande d'escamotage et de sortie du train d'atterrissage.
35. Indicateur de pression d'application des freins et alarmes de non-fonctionnement.
36. Contrôleur des paramètres moteurs pour le décollage.
37. Répétiteur de la somme des jaugeurs de carburant.
38. Tachymètres du compresseur haute pression.
39. Tachymètres du compresseur basse pression.
40. Débitmètres.
41. Températures de sortie turbines.
42. Indicateur de surface de sortie tuyère.

Tableau de bord des pilotes





1. Boîtes d'affichage VOR/ILS.
2. Interrupteurs d'enclenchement des automanettes (deux systèmes) avec sélecteur, indicateur et témoins.

Pour l'acquisition et le maintien de vitesse en croisière ou en approche. Les deux systèmes sont utilisés conjointement, sauf en croisière à Mach 2 où une seule est branchée afin de procéder au contrôle de la vitesse en cas de dépassement de la température maximale du nez de l'appareil (127°C).

3. Panneau d'indication d'engagement des différentes fonctions du pilote automatique (PA).
4. Inverseurs d'informations de caps et d'écart en provenance des centrales de navigation à inertie ou des stations VOR/ILS pour l'indicateur de situation horizontale (HSI).
5. Interrupteurs de commande des directeurs de vol 1 et 2.
6. Sélecteur d'altitude à maintenir ou à acquérir pour le directeur de vol ou le PA.
7. Alarmes lumineuses d'indication de proximité du sol (GPWS = Ground proximity warning system)

Cette alarme lumineuse est doublée d'une alarme sonore.

8. Alarmes de sortie du couloir de centrage (voir article Michel Rétif).
9. Alarmes de sous gonflage d'un pneu. Inhibée en dessus de 135 kts.
10. Alarmes inhérentes au système d'atterrissage en catégorie II et III.

- 11.** Horizons artificiels ou ADI (= Attitude Director Indicator) et bille.

Il comporte les barres de tendance du directeur de vol et reproduit également les ordres donnés au pilote automatique couplé avec la planche qui lui correspond. Il reçoit ses informations d'attitude de la centrale de navigation à inertie (INS) qui lui correspond (1 à gauche, 2 à droite).

- 12.** Interrupteurs de commande des pilotes automatiques 1 et 2.

Chaque pilote automatique est branché séparément, le 1 quand c'est le commandant de bord qui pilote, le 2 quand c'est le second pilote. Ils sont branchés ensemble, recevant chacun les signaux de l'ILS qui lui correspond, afin de se comparer mutuellement dans la phase d'approche et atterrissage automatique.

- 13.** Variomètres.

- 14.** Sondes radioaltimétriques.

- 15.** Horizon artificiel de secours SFENA. Alimentation autonome.

- 16.** Sélecteurs d'alimentation en données d'attitude, de cap et d'écarts (inertie ou radio) pour chaque ADI et HSI.

- 17.** **Anémomètre et anémomachmètre de secours.**

Le premier est relié aux centrales aérodynamiques et comporte un inverseur pour l'alimenter à partir de la perche de nez, le second est relié uniquement aux informations fournies par la perche de nez.

18. Machmètres.

Alimentés par la centrale aérodynamique correspondante (1 à gauche, 2 à droite)

19. Indicateur de situation horizontale ou HSI (=Horizontal Situation Indicator) et compas.

Il est alimenté soit par des informations radio, soit par des informations de la centrale de navigation à inertie suivant la position de l'inverseur 4.

En provenance de la centrale à inertie, on peut lire dans les fenêtres supérieures la distance jusqu'au prochain point de navigation et la vitesse sol.

La dérive, fournie par l'INS, est représentée au-dessus de la rose du compas.

20. Altimètre.

Il est alimenté en pression statique par la centrale aérodynamique 1 ou, en secours, par la perche avant.

21. Ecran du système anticollision TCAS (Collision avoidance system)

22. Accéléromètre et indicateur d'incidence.

23. Indicateurs de DME.

24. Indicateur de vitesse propre.

25. Indicateur des deux VOR.

26. Indicateur de dérapage.

27. Indicateur des deux radiocompas.

28. Chronomètre.

29. Altimètre de secours.

30. Indicateur de couloir de centrage.
31. **Commande de position du nez basculant et indicateur de position.**

Quatre positions :

- Remontée, pour le vol en croisière.
- Visière escamotée, en croisière subsonique et en approche intermédiaire.
- Nez baissé à 5 degrés, au décollage.
- Nez baissé à 12 degrés, approche finale et atterrissage.

32. Indicateur de position du train d'atterrissage.

33. **ICOVOL. Indicateur de position des commandes de vol.**

Cet instrument permet de connaître avec précision la position des gouvernes et d'éviter ainsi une dissymétrie qui sera corrigée par des transferts de carburant, d'avant en arrière et de gauche à droite.

34. Commande d'escamotage et de sortie du train d'atterrissage.

35. Indicateur de pression d'application des freins et alarmes de non-fonctionnement.

36. Contrôleur des paramètres moteurs pour le décollage.

37. Répétiteur de la somme des jaugers de carburant.

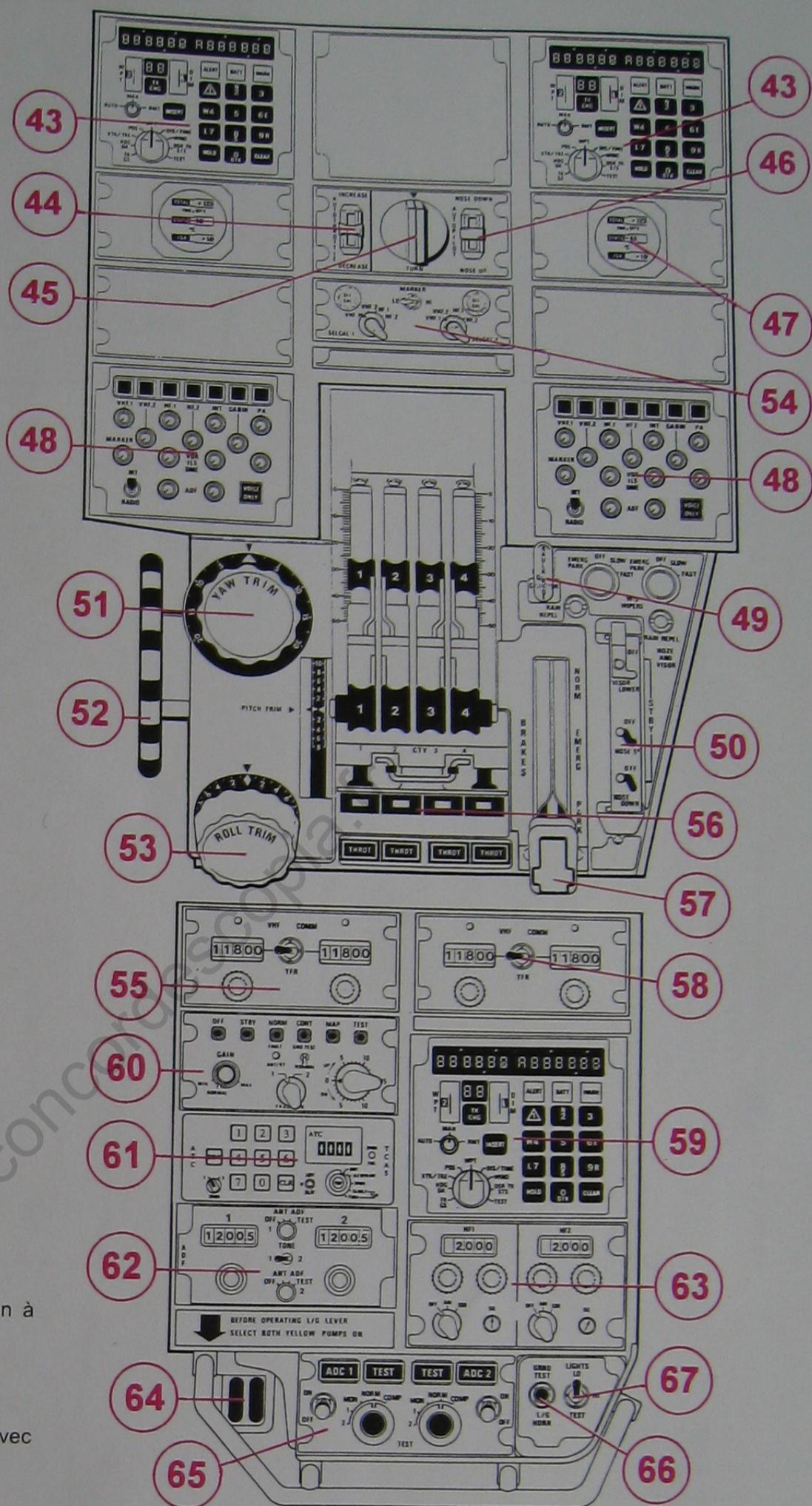
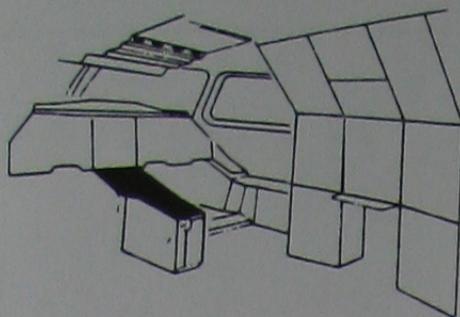
38. Tachymètres du compresseur haute pression.

39. Tachymètres du compresseur basse pression.

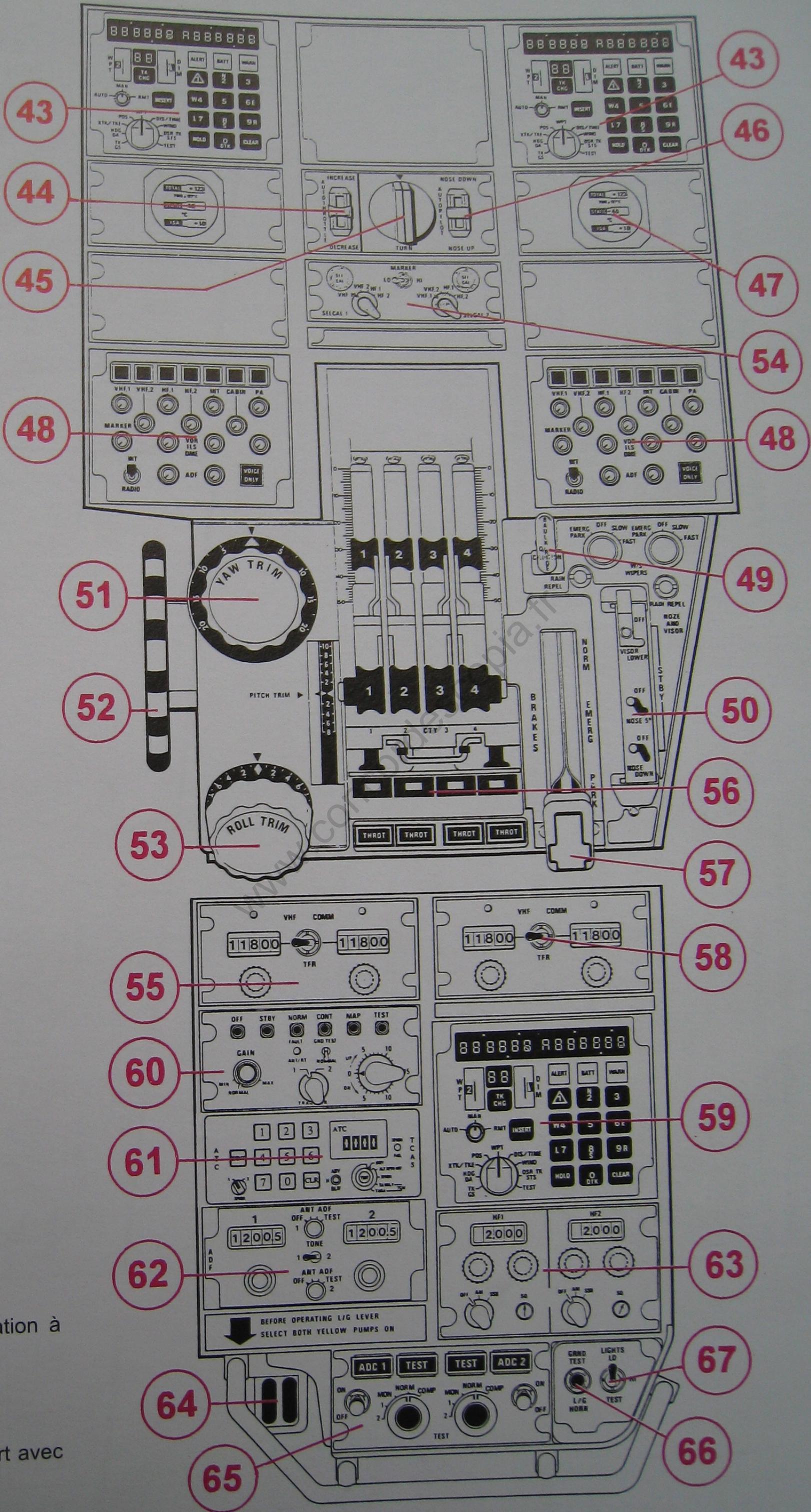
40. Débitmètres.

41. Températures de sortie turbines.

42. Indicateur de surface de sortie tuyère.



43. Panneaux de commande des centrales de navigation à inertie 1 et 2.
44. Commande d'automanette.
45. Commande de virage du PA.
46. Commande en tangage du PA.
47. Indications de température totale, statique et d'écart avec la température standard.
48. Boîtes de sélection d'écoute et d'émission.
49. Commande des essuie-glaces.
50. Descente en secours du nez.
51. Compensateur de direction.
52. Compensateur manuel de profondeur.
53. Compensateur de roulis.
54. Sélecteur d'appel radio automatique SELCAL et interrupteur du récepteur de balise verticale.
55. Sélecteur de radio VHF 1.
56. Commandes de postcombustion des quatre réacteurs.
57. Commande de frein de secours et de parking.
58. Sélecteur de radio VHF 2.
59. Panneau de commande de la centrale de navigation à inertie 3. Les trois centrales comparent constamment leurs positions et éliminent automatiquement une centrale fautive.
60. Commandes du radar météorologique.
61. Commande du transpondeur et du système anticollision.
62. Commandes des deux radiocompas.
63. Commandes des deux postes de radio HF.
64. Commande de sortie de secours du train d'atterrissage.
65. Commande des centrales aérodynamiques.
66. Bouton d'arrêt d'alarme sonore.
67. Interrupteur d'atténuation d'éclairage du tableau de bord.



avigation à

écart avec

43. Panneaux de commande des centrales de navigation à inertie 1 et 2.
44. Commande d'automanette.
45. Commande de virage du PA.
46. Commande en tangage du PA.
47. Indications de température totale, statique et d'écart avec la température standard.
48. Boîtes de sélection d'écoute et d'émission.
49. Commande des essuie-glaces.
50. Descente en secours du nez.
51. Compensateur de direction.
52. Compensateur manuel de profondeur.
53. Compensateur de roulis.
54. Sélecteur d'appel radio automatique SELCAL et interrupteur du récepteur de balise verticale.
55. Sélecteur de radio VHF 1.
56. Commandes de postcombustion des quatre réacteurs.
57. Commande de frein de secours et de parking.
58. Sélecteur de radio VHF 2.
59. Panneau de commande de la centrale de navigation à inertie 3. Les trois centrales comparent constamment leurs positions et éliminent automatiquement une centrale fautive.
60. Commandes du radar météorologique.
61. Commande du transpondeur et du système anticollision.
62. Commandes des deux radiocompas.
63. Commandes des deux postes de radio HF.
64. Commande de sortie de secours du train d'atterrissage.
65. Commande des centrales aérodynamiques.
66. Bouton d'arrêt d'alarme sonore.
67. Interrupteur d'atténuation d'éclairage du tableau de bord.