

Mirage M5B

CREW CHIEF'S HANDBOOK



FRANÇAIS

MIRAGE M5B

09 AOU 82

MEMENTO CREW-CHIEF

AVERTISSEMENT

Ce mémento expose tous les travaux de piste courants. En cas de doute ou panne il est indispensable de consulter les manuels "Service courant" et "Entretien et retouches" avion, réacteur ou accessoires afin d'obtenir les précisions indispensables.

De même il est indispensable de consulter régulièrement les ordres techniques locaux.

Dans tous les cas, (Manoeuvres, déplacements, dépannage, etc...), les Crews-Chiefs doivent être aptes à exécuter toutes les inspections journalières et avant vols nécessaires pour la mise en vol de l'avion.

Pour cela ils devront se munir de mémentos de toutes les spécialités mises à leur disposition à cet effet au bureau technique de l'escadrille.

IMPORTANT : Après avoir effectué les inspections journalières, avant vol ou après vol y compris la signature dans la forme avion, il est strictement interdit de travailler sur cet avion sans avoir prévenu au préalable le line-chief et éventuellement avoir ouvert une discrepancy en AFTO FORM 781A.

Toute proposition d'amendement à ce mémento peut être faite par écrit au B.I.A. ou à la Bibliothèque Technique du Groupe Maintenance.

MIRAGE M5B

09 AOU 82

III

MEMENTO CREW-CHIEF

CONTENU DU MEMENTO

COUVERTURE

AVERTISSEMENT	I
TABLE DE MATIERE	III
REPERTOIRE DES MISES A JOUR	V
LISTE DES PAGES	VII
RECOMMANDATIONS ET SECURITES	A
VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR	B
CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE	C
VISITE AVANT LE VOL	D
VISITE AVANT LE VOL DE NUIT	E
VISITE APRES LE VOL	F
CONTROLE DES PNEUMATIQUES	G
VISITE HEBDOMADAIRE CELLULE ET REACTEUR	H
VISITES EVENTUELLES ET TRAVAUX SPECIAUX	J

MIRAGE M5B

V

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

REPertoire DES MISES A JOUR

N°	DATE	OBJET
0	09 AOUT 82	3° Edition revue du memento
1	01 JUIN 83	Mise à jour accélérée
2	19 MARS 85	Incorporation des critères concernant les pneus GOODYEAR
3	03 FEVR 86	Suite mise à jour de l'AMD M-02-M5 BA

L'Edition du 09 Aout 82 annule et remplace toutes les éditions
antérieures

MIRAGE M5B

VII

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

LISTE DES PAGES

Page N°	DATE	Page N°	DATE	Page N°	DATE
I	09 Aout 82	B-05	19 Mars 85	B-32	19 Mars 85
III	09 Aout 82	B-06	09 Aout 82	B-33	19 Mars 85
V	03 Fev 86	B-07	09 Aout 82	B-34	03 Fev 86
VII	03 Fev 86	B-08	09 Aout 82	B-35	09 Aout 82
VIII	03 Fev 86	B-09	19 Mars 85	B-36	09 Aout 82
A-01	03 Fev 86	B-10	19 Mars 85	B-37	03 Fev 86
A-02	09 Aout 82	B-11	09 Aout 82	B-38	03 Fev 86
A-03	09 Aout 82	B-12	19 Mars 85	C-01	19 Mars 85
A-04	03 Fev 86	B-13	09 Aout 82	C-02	19 Mars 85
A-05	09 Aout 82	B-14	09 Aout 82	C-03	09 Aout 82
A-06	09 Aout 82	B-15	09 Aout 82	C-04	09 Aout 82
A-07	09 Aout 82	B-16	19 Mars 85	C-05	09 Aout 82
A-08	09 Aout 82	B-17	09 Aout 82	C-06	09 Aout 82
A-09	09 Aout 82	B-18	03 Fev 86	C-07	09 Aout 82
A-10	03 Fev 86	B-19	03 Fev 86	C-08	09 Aout 82
A-11	03 Fev 86	B-20	09 Aout 82	C-09	09 Aout 82
A-12	03 Fev 86	B-21	09 Aout 82	C-10	09 Aout 82
A-13	03 Fev 86	B-22	09 Aout 82	C-11	09 Aout 82
A-14	03 Fev 86	B-23	03 Fev 86	C-12	09 Aout 82
A-15	03 Fev 86	B-24	03 Fev 86	C-13	09 Aout 82
A-16	03 Fev 86	B-25	09 Aout 82	C-14	09 Aout 82
A-17	03 Fev 86	B-26	09 Aout 82	C-15	09 Aout 82
A-18	03 Fev 86	B-27	09 Aout 82	C-16	19 Mars 85
B-01	03 Fev 86	B-28	09 Aout 82	C-17	19 Mars 85
B-02	09 Aout 82	B-29	03 Fev 86	C-18	09 Aout 82
B-03	09 Aout 82	B-30	09 Aout 82	C-19	09 Aout 82
B-04	09 Aout 82	B-31	03 Fev 86	C-20	19 Mars 85

MIRAGE M5B

03 Fev 86

VIII

MEMENTO CREW-CHIEF

LISTE DES PAGES

C-21	09 Aout 82	E-04	09 Aout 82	G-08	19 Mars 85
C-22	09 Aout 82	E-05	09 Aout 82	G-09	19 Mars 85
C-23	09 Aout 82	E-06	09 Aout 82	G-10	19 Mars 85
D-01	03 Fev 86	E-07	09 Aout 82	G-11	19 Mars 85
C-02	09 Aout 82	E-08	09 Aout 82	G-12	19 Mars 85
D-03	09 Aout 82	E-09	09 Aout 82	G-13	19 Mars 85
D-04	03 Fev 86	E-10	09 Aout 82	H-01	19 Mars 85
D-05	09 Aout 82	F-01	19 Mars 85	H-02	09 Aout 82
D-06	09 Aout 82	F-02	09 Aout 82	H-03	09 Aout 82
D-07	09 Aout 82	F-03	09 Aout 82	H-04	09 Aout 82
D-08	09 Aout 82	F-04	19 Mars 85	H-05	09 Aout 82
D-09	09 Aout 82	F-05	19 Mars 85	H-06	09 Aout 82
D-10	09 Aout 82	F-06	09 Aout 82	H-07	19 Mars 85
D-11	03 Fev 86	F-07	09 Aout 82	H-08	19 Mars 85
D-12	03 Fev 86	F-08	03 Fev 86	J-01	19 Mars 85
D-12bis	03 Fev 86	F-09	09 Aout 82	J-02	19 Mars 85
D-12ter	03 Fev 86	F-10	19 Mars 85	J-03	19 Mars 85
D-13	03 Fev 86	F-11	19 Mars 85	J-04	19 Mars 85
D-14	03 Fev 86	F-12	19 Mars 85	J-05	09 Aout 82
D-15	09 Aout 82	F-13	09 Aout 82	J-06	09 Aout 82
D-16	03 Fev 86	F-14	09 Aout 82	J-07	19 Mars 85
D-17	09 Aout 82	G-01	03 Fev 86	J-08	09 Aout 82
D-18	09 Aout 82	G-02	09 Aout 82	J-09	09 Aout 82
D-19	09 Aout 82	G-03	19 Mars 85	J-10	09 Aout 82
		G-04	19 Mars 85	J-11	09 Aout 82
E-01	09 Aout 82	G-05	19 Mars 85	J-12	09 Aout 82
E-02	09 Aout 82	G-06	19 Mars 85	J-13	19 Mars 85
	09 Aout 82	G-07	19 Mars 85	J-14	09 Aout 82

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

RECOMMANDATIONS ET SECURITES

SOURCES D'INFORMATION

AMD M-02-M5 BA : SC. 0121 pages 1/5 du 11/84, 2/5 du 5/76,
3/5 du 12/80, 4/5 et 5/5 du 5/76.
SC. 0129 page 1/1 du 4/82.
SC. 0531 pages 6/8 du 4/82, 7/8 du 4/83
8/8 du 4/82.
AMD M-02-M5 BD : SC. 0126 pages 1/6 du 4/80, 2/6 du 9/73,
3/6 du 2/78, 4/6 du 4/81, 5/6 et 6/6 du 9/77.
AMD 40-01 page 31b mise à jour N°12 - 20 JAN 83.
OPTL 1-7-24 du 16 juin 80

TABLE DE MATIERE

1. Mesures de sécurité à respecter communes aux Crews-Chiefs et au personnel armurier. Voir Fiches A-02 et A-03
2. Sécurités. Voir Fiches A-04 et A-05
- 2.1 Sécurités poste pilote. Voir Fiches A-04 et A-05
- 2.2 Sécurités extérieures. Voir Fiche A-05
3. Commande manuelle des trappes de train. Voir Fiches A-05 et A-06
4. Sonde d'incidence. Voir Fiche A-06
5. Consignes d'emploi d'un groupe de parc. Voir Fiche A-07
6. Consigne d'utilisation des batteries au sol. Voir Fiches A-07 et A-08
7. Ouverture manuelle de la verrière MIRAGE M5-BD. Voir Fiche A-08
8. Protection du personnel contre les courants de défaut. Voir Fiche A-09
9. Protection des revêtements. Voir Fiche A-09
10. Consignes à respecter en cas de feu réacteur. Voir Fiches A-10 à A-18
- 10.1 Généralités. Voir Fiche A-10
- 10.2 Feu à la mise en route. Voir Fiche A-10
- 10.3 Fumées sortant par les manches. Voir Fiche A-11
- 10.4 Feu dans les entrées d'air. Voir Fiche A-12
- 10.5 Feu à l'intérieur du réacteur. Voir Fiche A-13
- 10.6 Feu entre paroi interne de l'avion et réacteur. Voir Fiche A-14
- 10.7 Feu dans le canal PC. Voir Fiche A-15
- 10.8 Feu à l'arrêt du réacteur. Voir Fiche A-16
- 10.9 Mesures à prendre en cas d'incendie d'un bloc-frein. Voir Fiche A-17
- 10.10 Après extinction. Voir Fiche A-18

MIRAGE M5B

09 AOU 82

A-02

MEMENTO CREW-CHIEF

MESURES DE SECURITE A RESPECTER

COMMUNES AUX CREW-CHIEFS

& AU PERS. ARMT

	Crew Chief		Arm.	
	execution	control	execution	control
1. Avion hors hangarete sur sa ligne de sécurité (sauf ordre contraire OPS)	☒	☐	☐	☒
2. Blocs cale-roues	☒	☐	☐	☒
3. Présence moyens A/F	☒	☐	☐	☒
4. Interdiction de fumer	☒	☒	☒	☒
5. Avion mis à la masse	☒	☐	☐	☒
6. Plein effectué avant début du "loading" (sauf ordre contraire OPS)	☒	☐	☐	☒
7. Aucun travail sur Avn pendant plein oxygène.	☒	☒	☒	☐
8. Goupilles de sécurité en place : - siège éjectable (CHAINE ROUGE) - habitacle (CHAINE BLANCHE) - bidons 500 Litres - Crosse	☒ ☒ ☒ ☒	☐	☐	☒ ☒ ☒ ☒

MIRAGE M5B

09 AOU 82

A-03

MEMENTO CREW-CHIEF

MESURES DE SECURITE A RESPECTER

COMMUNES AUX CREW-CHIEFS

& AU PERS. ARMT

	Crew Chief		Arm.	
	ex ec u t i o n	c o n t r o l e	ex ec u t i o n	C O N T R O L E
9. Plugs déconnectés - Bidons 1700 L - ADP2	■		■ ■	■ ■
10. Interrupteurs Armt sur "OFF"		■	■	
11. Si fuite de carburant durant "Loading" arrêter le travail. (prendre mesures de sécurité)	■	■	■	
12. Pas d'outillage trainant dans cockpit et sur les ailes	■	■	■	
13. Pas de Pers sous Mun transportées	■	■	■	■
14. Pas de Pers ni Véh devant Avn lors du "Loading"	■	■	■	■
15. Dégager aire de tout matériel des travaux terminés	■		■	
16. Conduite prudente des véhicules	■		■	
17. F.O.D.	■		■	
18. Dès travail terminé, inscriptions correctes en Formes 781	■		■	

MIRAGE M5B

03 FEV 86

A-04

MEMENTO CREW-CHIEF

MESURES DE SECURITE

2. - SECURITES

2.1. - SECURITES POSTE PILOTE

2.1.1. - Chaînes de sécurités planche de bord
(Chaîne blanche) en place.

- Au poste pilote MIRAGE M5-BA ou BR

- Aérofreins, commande parachute frein, commande de train, charges extérieures, commande verrière.

- Au poste avant MIRAGE M5-BD

- Aérofreins, commande parachute frein, commande de train, charges extérieures.

- Au poste arrière MIRAGE M5-BD

- Aérofreins, commande de train, charges extérieures.

ATTENTION : L'épingle aérofrein doit être impérativement une épingle MIR III C-799.008 de 0 1,8 mm nominal placée de bas en haut

2.1.2. - Chaînes de sécurités siège (Chaîne rouge) en place.

A tous les postes pilote MIRAGE M5-B

- Commande rideau.
- Commande basse.
- Canon éjection siège.
- Pistolet extracteur.
- Canon éjection verrière.

2.1.3. - MIRAGE M5-BA, BR et poste avant BD

TABEAU DES DISJONCTEURS, tous enclenchés
sauf :

- Electro-pompe
- Horizon

COMMUTATEUR AUTO-DROP :

- Sur OFF - Coiffe rouge rabattu
- Sécurité de tir

MIRAGE M5B

A-05

09 AOU 82

MEMENTO CREW-CHIEF

RECOMMANDATIONS ET SECURITES

NOTA : LORS DES ESSAIS AU SOL :

- Dans un but de protection des diodes des voies détectrices de l'avertisseur sonore et de la face avant du tableau de pannes, mettre sur arrêt l'interrupteur avertisseur sonore et disjoncter le disjoncteur de signalisation.
- Dans la position "JOUR" ne pas laisser l'appareil sous tension plus de trente minutes. (Réf. AMD 84.11, page 6 - 2).

2.2. - Extérieur:

Mise en place des protecteurs:

- Protecteurs d'entrée d'air
- Sonde température d'impact
- Perche Chaffois
- Sécurité de crosse
- Sécurité Bidons 500 Litres
- Sonde d'incidence
- Antenne ECM

3. - COMMANDE MANUELLE DES TRAPPES DE TRAIN

- Ouvrir impérativement 2 trappes au minimum en tirant sur leur poignée respective (porte 265) même si l'on ne travaille que dans une seule soute.

La fermeture est effectuée par le même opérateur.

- La manoeuvre de la dernière poignée cause la fermeture brutale des trappes si le circuit hydraulique est en état de fonctionnement.

MIRAGE M5B

A-06

09 AOU 82

MEMENTO CREW-CHIEF

RECOMMANDATIONS ET SECURITES

- Avant de relâcher les poignées, vérifier que la pression de l'accu train frein est bien à zéro puis taire fermer les trappes hydrauliquement (qu'il ne faut jamais laisser en position intermédiaire poignées relâchées).
- Si la fermeture doit se faire par le circuit normal de l'avion relâcher les poignées de sécurité avant le démarrage du réacteur
- Si après le démarrage du réacteur aucune trappe ne se ferme, il est IMPERATIF de ne pas toucher aux poignées de déverrouillage manuel.
On doit faire couper le réacteur et s'assurer que la pression train/frein est bien à zéro avant de manoeuvrer à nouveau les poignées.

NOTA : En aucun cas, il ne peut être touché aux poignées des trappes ni aux portes donnant accès à ces poignées pendant que le moteur de l'avion tourne.

4. - SONDE D'INCIDENCE

- Ramener doucement la sonde en butée (tourner dans le sens des aiguilles d'une montre) afin de ne pas laisser brûler les lampes de l'indicateur lorsque l'avion est sous tension et le commutateur ANEMO INCIDENCE sur "Marche".

MIRAGE M5B

A-07

09 AOU 82

MEMENTO CREW-CHIEF

RECOMMANDATIONS DE SECURITES

5. - CONSIGNES D'EMPLOI DU GROUPE DE PARC
(COURANT ALTERNATIF)

- Le groupe de parc HOUCHIN sera réglé à 202 volts 400 Hz entre phase en position RY, YB, ou RB; à 115 volts entre phase et neutre position RN, YN, ou BN.
- Dans tous les cas lorsque les 2 sources d'énergie doivent être utilisées, il est IMPERATIF de brancher la prise de parc courant continu avant la prise de parc courant alternatif (avions non modifiés "Alimentation 28V secours à l'aide du transfo-redresseur").
- Lorsque l'avion n'est alimenté qu'en alternatif, afin de protéger le fil de neutre de la prise de parc avion, il est recommandé de mettre le groupe de parc à la terre par une tresse de métallisation ou de brancher la prise de parc courant continu 28,5V afin d'avoir continuité de masse entre le groupe de parc et l'avion par le fil de masse continu qui est de forte section.
- Veiller particulièrement au bon état des prises et câblages des groupes de parc.

IMPORTANT : Il est formellement interdit de manipuler les câblages et les prises du groupe de parc lorsque celui-ci est sous-tension. En cas d'incident quelconque, couper l'alimentation du groupe de parc avant de débrancher les prises.

6. - CONSIGNES D'UTILISATION DES BATTERIES AU SOL

- Pour éviter de décharger ou surcharger les batteries, effectuer tous les essais, même ceux intéressant le réseau alternatif avec une alimentation extérieure continue, et en plaçant le commutateur batteries sur "ARRET".

MIRAGE M5B

A-08

09 AOU 82

MEMENTO CREW-CHIEF

RECOMMANDATIONS ET SECURITES

NOTA : Dans le cas ou le commutateur batteries serait sur "MARCHE", appliquer les mesures suivantes :

- La tension de l'alimentation extérieure continue sera réglée et maintenue à 28,5 V durant toute la durée de l'essai.
- Pour les périodes d'entretien longues ou en ambiance chaude, ouvrir les portes d'accès aux batteries.
- Si la température des batteries est 37° environ, ne pas laisser celle-ci sous tension.
- Ne jamais ouvrir le couvercle des batteries sur avion.
- Ne jamais ajouter de liquide en dehors des vérifications en atelier.

7. - OUVERTURE MANUELLE DE LA VERRIERE - MIRAGE M5-BD

- Si pour une raison quelconque la verrière ne peut être ouverte électriquement, ouvrir celle-ci manuellement, pour cela :
 - Tirer la poignée de débrayage du moteur (soute de train avant) et placer, son anneau sur la lyre position tirée.

ATTENTION : Ne pas mettre le moteur en route lorsqu'il est débrayé sous peine de détérioration.

REMARQUES

- Il est conseillé de fermer et de verrouiller la verrière le plus souvent possible, d'ouvrir celle-ci une demi-heure avant le vol pour une ventilation de la cabine.
- De même, cette fermeture et ce verrouillage devront être effectués le soir et pendant le week-end.

MIRAGE M5B

A-09

09 AOU 82

MEMENTO CREW-CHIEF

RECOMMANDATIONS ET SECURITES

8. - PROTECTION DU PERSONNEL CONTRE LES COURANTS
DE DEFAUT.

Les groupes de servitude et les matériels de maintenance ou l'on utilise des tensions 115V/200V - 400Hz ou des tensions de fréquences industrielles, devront être reliés à la terre et à l'avion, ce dernier devant être relié à la terre avec le plus grand soin.

ATTENTION : L'emploi sur avion des outillages à main fonctionnant à l'électricité sous des tensions autres que la très basse tension est interdit.

9. - PROTECTION DES REVETEMENTS

La réfection de la peinture est une opération délicate qui ne peut guère s'effectuer qu'en atelier conditionné.

- On évitera de déposer baladeuses, câbles métalliques, outillages, caisses à outils, appareils de test, cannes de remplissage etc... sur les surfaces peintes.
- Prendre soin de ne pas heurter les bords d'attaque ou le fuselage avec les escabeaux ou les passerelles.

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

RECOMMANDATIONS ET SECURITES

10. - CONSIGNES A RESPECTER EN CAS DE FEU REACTEUR

Avant tout démarrage d'un réacteur, le C/C est responsable de la mise en place d'une charrette d'extincteurs au CO2 (en parfait état de marche) deux ou trois mètres derrière l'aile gauche ;

10.1 - Généralités

- Les extincteurs au tribromofluor (TBF) ne seront utilisés que dans les cas extrêmes où la sécurité du personnel ou du matériel sera menacée.
- L'extinction du feu sera différente suivant la zone ou le moment de son apparition.

IMPORTANT : Si l'arrêt du réacteur est effectué à partir de la fermeture du robinet coupe-feu appliquer les instructions de la fiche SC. 3484 du Manuel de Maintenance ATAR 09C AMD-40-05

10.2 - Feu à la mise en route

Voyants feu "REAC" ou "PC" ou les deux allumés

Arrêter immédiatement le réacteur en respectant les consignes suivantes :

- manette des gaz sur "Stop",
- inverseur robinet coupe-feu sur "Fermé",
- interrupteurs pompes B.P. (droite et gauche) sur "Arrêt",
- évacuer l'avion,
- prévenir la section Anti-feu,
- éteindre le feu à l'aide d'un extincteur CO2 par les manches et les accès,
- utiliser par la tyère un extincteur à poudre ou à défaut au CO2 pour l'extinction du feu,
- sortir l'avion de la hangarete si possible,
- prévenir le Line-Chief.

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

RECOMMANDATIONS ET SECURITES

10.3 Fumées sortant par les manches

- Interrompre le démarrage :

Si les fumées disparaissent et si les conditions de démarrage peuvent expliquer l'anomalie (vent arrière, batterie faible etc...) tenter un nouveau démarrage en appliquant obligatoirement les consignes de démarrage par vent arrière.

Si les fumées persistent ou disparaissent sans que les conditions de démarrage expliquent l'anomalie, ne pas tenter un nouveau démarrage et rechercher la cause de cette anomalie.

Si nécessaire :

- Evacuer l'avion
- Prévenir la section Anti-feu
- Eteindre le feu à l'aide d'un extincteur CO2 par les manches
- Sortir l'avion de la hangarrette si possible

Dans tous les cas :

- Prévenir le Line-Chief.

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF
*****RECOMMANDATIONS ET SECURITES
*****10.4 - Feu dans les entrées d'air
(à l'avant du réacteur)

- Arrêter ou faire arrêter immédiatement le réacteur en suivant les consignes suivantes :
- manette des gaz sur "Stop",
- disjoncteur démarrage déclenché, dès l'arrêt de la turbine;
- interrupteurs pompes B.P. droite et gauche sur "Arrêt",
- inverseur robinet coupe-feu sur "Fermé"
- commutateur "Batterie" sur "Arrêt"
- Evacuer l'avion
- Prévenir la Sec Anti-Feu
- Eteindre le feu à l'aide d'un extincteur au CO2 par les manches.
- Sortir l'avion de la hangarettte si possible.
- Prévenir le Line-Chief.

NE PAS UTILISER D'EXTINCTEUR A MOUSSE OU A POUDRE.

MIRAGE M5B

A-13

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

RECOMMANDATIONS ET SECURITES

- 10.5 - Feu à l'intérieur du réacteur
(constaté au cours de l'arrêt)
- Vérifier que l'inverseur de rallumage vol est sur "Normal".
 - Mettre le réacteur en fonctionnement dès que $N \leq 11,9\%$ (1000 Trs/min.).
 - A 29,8% (2500 tr/mn) déplacer la manette des gaz pour obtenir $N \approx 89,3\%$ (7500 tr/mn).
 - Sortir l'avion de la hangarettte en taxiant si possible (uniquement pour le PN);
 - Prévenir la Sec Anti-Feu
 - Contrôler visuellement l'extinction du feu.
 - Une minute après constatation de l'extinction du feu, réduire, stabiliser le régime au ralenti et arrêter le réacteur.

NOTA : Si, lors de l'arrêt, le feu se déclare à nouveau reconduire les opérations du 10,5 jusqu'à la stabilisation du régime au ralenti, puis arrêter le réacteur comme précédemment.

ATTENTION : Dans le cas très improbable où les interventions précédentes n'ont pu éteindre le feu, ou que la mise en fonctionnement du réacteur n'a pas été possible :

Evacuer l'avion

Prévenir la section Anti-feu

Utiliser par la tuyère un extincteur à poudre ou à défaut au CO2 pour l'extinction du feu

Prévenir le line chief.

MIRAGE M5B

03 FEV 86

A-14

MEMENTO CREW-CHIEF

RECOMMANDATIONS ET SECURITES

10.6 - Feu entre paroi interne de l'avion et réacteur

Simultanément :

- manette des gaz sur "Stop"
- inverseur robinet "coupe-feu" sur "Fermé"
- interrupteurs pompes BP droite et gauche sur "Arrêt"
- cinq secondes minimum après la mise sur "Fermé",
de l'inverseur du robinet "coupe-feu", couper la batterie
- évacuer l'avion
- prévenir la section Anti-feu
- circonscrire l'incendie en injection du CO2 par les accès
- prévenir le Line Chief

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

RECOMMANDATIONS ET SECURITES

10.7 Feu dans le canal PC

a) Si $T_4 > 900^\circ \text{C}$

Arrêter immédiatement le réacteur en respectant les consignes suivantes :

- manette des gaz sur "Stop",
- inverseur robinet coupe-feu sur "Fermé",
- interrupteurs pompes BP (droite et gauche) sur "Arrêt",
- inverseur "Allumage/ventilation" sur "vent".

Rechercher la cause du feu et appliquer les consignes de la fiche référencée.

b) Si $T_4 < 900^\circ \text{C}$

- Dès que le régime atteint 30% (2515 tr/mn), afficher 89,8% (7545 tr/mn) jusqu'à la disparition complète du feu,
- Vérifier que le Rallumage vol est bien sur "Arrêt",
- Revenir au ralenti.

Si, après contrôle du mécanicien, la manoeuvre est demeurée sans effet, arrêter le réacteur en respectant les consignes suivantes :

- réaccélérer jusqu'à 89,8 % (7545 tr/mn),
- inverseur robinet coupe-feu sur "Fermé",
- interrupteurs pompes BP (droite et gauche) sur "Arrêt",
- commutateur "Batterie" sur "Arrêt",
- déposer le réacteur et l'envoyer au 2ème échelon.

Dans les deux cas (10.7 a et b), si les interventions ne sont pas suffisantes pour éteindre l'incendie

- Evacuer l'avion
- Prévenir la section Anti-Feu
- Utiliser un extincteur à poudre ou, à défaut, au CO2 par la Tuyère
- Sortir l'avion de la hangarettte si possible
- Prévenir le Line-Chief

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

RECOMMANDATIONS ET SECURITES

10.8 Feu à l'arrêt du réacteur (constaté par l'arrière à l'intérieur du réacteur)

- S'assurer que le "Rallumage vol" est coupé.
- Si nécessaire, orienter l'avion face au vent ou si impossibilité, utiliser le protecteur de tuyère.
- Appuyer sur le bouton poussoir de démarrage dès que $N \leq 11,9 \%$ (1000 tr/mn).

Ne tenter le démarrage (manette des gaz sur "Ralenti") que si le générateur de gaz accélère correctement.

De même, si au cours du démarrage, la stagnation du régime laisse préjuger un faux départ, ramener la manette des gaz sur "Stop" afin de limiter l'introduction de carburant qui favoriserait le feu interne.

- Dès que le régime réacteur atteint 30 % (2515 tr/mn) déplacer la manette des gaz pour obtenir 89,8 % (7545 tr/mn) et maintenir ce régime jusqu'à extinction du feu (contrôle visuel).
- Une minute environ après la constatation de l'extinction du feu, réduire et stabiliser le réacteur au ralenti.
- Arrêter le réacteur.
- Si au cours de l'arrêt, le feu se déclare de nouveau, reconduire les opérations précédentes et, après extinction, arrêter le réacteur en procédure comme suit :
 - inverseur robinet coupe-feu sur "Fermé",
 - interrupteur, pompe BP (droite et gauche) sur "Arrêt",
 - commutateur "Batterie" sur "Arrêt" ou groupe de parc coupé
 - déposer le réacteur et l'envoyer au 2ème échelon.

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

RECOMMANDATIONS ET SECURITES

Si les interventions précitées ne sont pas suffisantes pour éteindre l'incendie ou si la mise en fonctionnement du réacteur n'est pas possible :

- Evacuer l'avion
- Prévenir la section Anti-Feu
- Eteindre le feu à l'aide d'un extincteur à poudre ou, à défaut au CO2 par la tuyère
- Sortir l'avion de la hangarette si possible et nécessaire
- Prévenir le Line-Chief

0.9 Mesures à prendre en cas d'incendie d'un bloc-frein.

- Dégager les zones latérales (personnel et matériels).
- S'approcher des roues perpendiculairement à la fusée.
- N'employer que des extincteurs à poudre comme produit d'extinction. Sinon risque d'explosion.
- Procéder à l'extinction en se tenant aussi loin que possible des roues.
- S'assurer que le frein de parking n'est pas mis.

IMPORTANT :

Les différents équipements situés au niveau des fusées doivent être déposés pour examens particuliers (contrôle d'aspect, contrôle métallurgique, contrôle dimensionnel, contrôle des caractéristiques). Vérifier également l'état des tuyauteries hydrauliques et des câblages électriques.

Tout élément douteux devra systématiquement être remplacé et envoyé à l'échelon réparateur.

MEMENTO CREW-CHIEF
*****RECOMMANDATIONS ET SECURITES
*****10.10 - Après extinction

Dans tous les cas, rechercher la cause du feu en vérifiant :

- a) le circuit d'alimentation de carburant côté avion, et en particulier la pression du refoulement des pompes "BP" (afin de s'assurer qu'elle n'est pas excessive).
- b) Déposer le réacteur pour vérification au deuxième échelon.

IMPORTANT :

Si pour circonscrire l'incendie l'usage des extincteurs a été nécessaire, ne pas mettre le réacteur en rotation, APPLIQUER IMMEDIATEMENT les consignes de la fiche analytique SC 0547 de l'AMD M-02-M5 BA.

MIRAGE M5B

B-01

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

..VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR..

SOURCES D'INFORMATION

AMD M-02-M5 BA : SC. 0301. pages 1/8, 2/8 du 3/76,
3/8 du 2/78, 4/8, 5/8, 6/8 et 7/8 du 11/84,
8/8 du 03/76.
SC. 0340. pages 1/4, 2/4, 3/4 et 4/4 du
11/84.
SC. 0520 pages 1/3 du 6/79, 2/3 du 11/84
et 3/3 du 2/79

AMD M-02-M5 BD : SC. 0307. pages 1/9 du 7/80, 2/9, 3/9 du
2/78, 4/9 du 9/77, 5/9 du 4/81, 6/9
du 1/72, 7/9 du 4/81, 8/9 du 5/73
9/9 du 4/81.

AMD M-02-M5 BR : SC. 0301R. pages 1/8, 2/8 du 6/76,
3/8 du 2/78, 4/8, 5/8 du 6/81, 6/8 du 5/74,
7/8 et 8/8 du 6/81.

AMD M-03-M5 BA : SC. 3407. page 1/1 du 1/75
Chapitres 1 et 2.

AMD 40-05 : SC. 1241. pages 1/3, 2/3 Mäj. n°30
et 3/3 Mäj. n°17.

OPTL 2-4-14A du 28 AOUT 79

OPTL 2-10-5B du 08 MAI 84

* Télégramme VDT/F 5267 du 06 MAI 83

* Télégramme VDT/F4/7788 du 25 JUL 84

MIRAGE M5B

B-02

09 AOU 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

1. Préparation de l'avion - Fiche B-03
2. Inspections et vérifications à l'intérieur de la cabine - Fiche B-04
- 2.1 Vérifications poste pilote MIRAGE M5-BA, BR et BD avant
Fiche B-04
- 2.2 Vérification poste pilote MIRAGE M5-BD arrière - Fiche B-13
- 2.3 Vérification carburant - Fiche B-17
3. Essais des circuits hydrauliques et des commandes de vol -
Fiche B-18
4. Inspections et vérifications à l'extérieur de la cabine -
Fiche B-20
- 4.1 Visite des manches à air - Fiche B-20
- 4.2 Drains et purges - Fiche B-22
- 4.3 Visite générale de la cellule - Fiche B-22
5. Inspections et vérifications des circuits hydrauliques et des
attérisseurs - Fiche B-22
- 5.1 Circuits hydrauliques : Généralités - Fiche B-22
- 5.2 Visite des attérisseurs - Fiche B-23
- 5.3 Pression de gonflage des pneumatiques et hauteur des
amortisseurs - Fiche B-29
- 5.3.1 Règles générales - Fiche B-29
- 5.3.2 Pressions des pneus et hauteurs des amortisseurs suivant
configurations courantes - Fiche B-32
- 5.3.3 Pressions des pneus et hauteurs des amortisseurs suivant
configurations exceptionnelles - Fiche B-33
- 5.4 Tableau de décompte des points pneus - Fiche B-34
6. Inspections et vérifications fuites et liaisons cellule-réacteur -
Fiche B-35
7. Parachute frein - Fiche B-36
8. Crosse de décélération - Fiche B-36
9. Contrôle du canal PC - Fiche B-36
10. Bâches hydrauliques - Fiche B-38
11. Inscriptions en Forme avion - Fiche B-38

MIRAGE M5B

B-03

09 AOU 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

VERIFICATION DE LA FORME AVION (AFTO FORM 781)

Le mécanicien, responsable de l'avion doit consulter la forme avion, afin de vérifier les pleins effectués et prendre les mesures qui s'imposent pour une intervention sortant du cadre de la visite journalière.

Noter la quantité de carburant emporté afin de pouvoir vérifier les indications du ou des détotalisateurs suivant fiche F-13

1. PREPARATION DE L'AVION

- Déposer les housses et obturateurs et éventuellement le dispositif d'amarrage.
- Vérifier l'état de ce matériel, des vis ou rivets de fixation, etc (FOD).
- Les protecteurs de perche de nez, de la sonde d'incidence et de la sonde temp. d'impact ne seront enlevés que pendant les tests et remis en place jusqu'au moment du vol. (Mesure de sécurité pour le personnel et le matériel).

ATTENTION : S'assurer que la sécurité de crosse de décélération et éventuellement les sécurités bidons 500 litres et armement sont en place.

- Mettre en place la ou les échelles d'accès cabine: ouvrir la verrière, l'éponger auparavant si elle est mouillée.
- Chaînes de sécurités en place. Voir Fiche A-04
- Tapis protecteur de paquetage d'embarcation en place.
- S'assurer que personne ne se trouve sous l'avion.
- Chuter la pression hydraulique au moyen des aérofreins. (Attention danger voir planche F-17).
- Recommandations à respecter lors des essais au sol, voir Fiche A-04
- Brancher le groupe de parc.

MIRAGE M5B

B-04

09 AOU 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

2. INSPECTIONS ET VERIFICATIONS A L'INTERIEUR DE LA CABINE

REMARQUE : Lorsqu'il n'y a pas de pression dans les circuits hydrauliques ne pas actionner les commandes de vol.

2.1 Vérifications poste pilote MIRAGE M5-BA, BR et BD avant

2.1.1 Vérification de la commande de frein de secours.

- Effectuer plusieurs manoeuvres de la commande en vérifiant l'absence de point dur pendant la totalité du déplacement sinon rechercher l'origine du point dur.

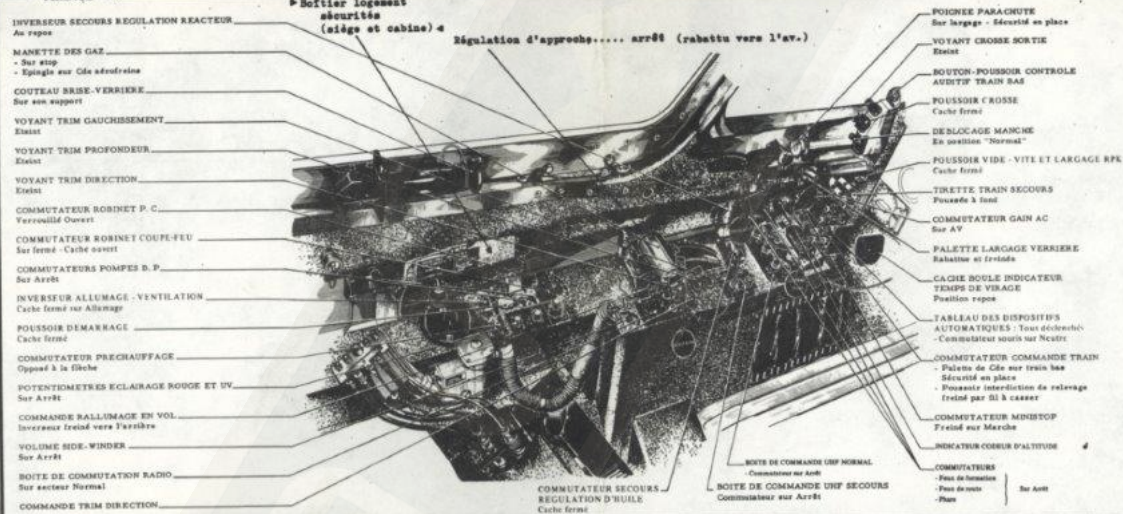
2.1.2 Vérification de la verrière et du pare-brise

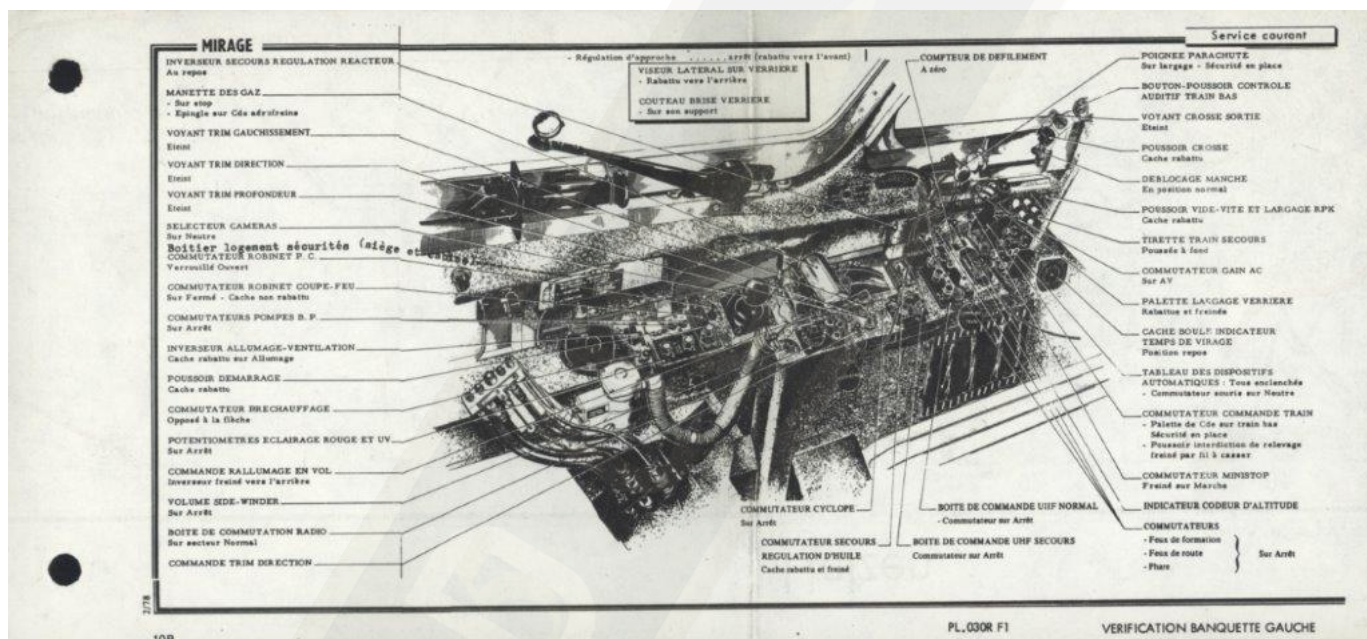
- Vérifier à l'aide d'une lampe électrique que l'on déplace le long de l'ossature, que le plexiglass ne présente pas dans sa partie encastrée, soit :
 - des amorces de criques perpendiculaires au bord du plexiglass, des écailles en coquilles d'huitres.
 - une cassure de plexiglass sensiblement parallèle à la bordure orlon (aspect divers et irréguliers).
- Ce contrôle sera particulièrement suivi sur l'arceau arrière du MIRAGE M5-BD à la jonction de l'orlon et au droit des cales.
- fermer puis verrouiller la verrière par la commande intérieure et s'assurer que le voyant pression cabine s'éteint.
- s'assurer qu'au passage de la position déverrouillée à la position verrouillée et inversement il y a un dur à la manette (accrochage des verrous et arc-boutement des biellettes).
- s'assurer en exerçant des efforts vers le haut que la verrière est bien verrouillée (position basse).
- déverrouiller puis ouvrir la verrière
- mettre en place la sécurité (MIRAGE M5-BA et BR)
- vérifier l'aspect du boudin d'étanchéité
- s'assurer que le couteau brise verrière est en place.

	M5-BA	M5-BR	M5-BD	SC	ER
0,3 - MISE EN OEUVRE AVION					
- Vérification banquette gauche	030F1	030RF1		x	
- Vérification planche de bord et pylône	030F2	030RF2		x	
- Vérification banquette droite	030F3	030RF3		x	
- Eclairage poste pilote	035	035 R		x	
- Visite journalière siège	036 F1	x	x	x	
- Visite journalière siège	036 F2	x	036 F6	x	
- Visite journalière siège	036 F3	x	x	x	
- Vérification banquette gauche poste avant			037 F1	x	
- Vérification planche de bord et pylône poste avant			037 F2	x	
- Vérification banquette droite poste avant			037 F3	x	
- Vérification banquette gauche poste arrière			037 F4	x	
- Vérification planche de bord et pylône poste arrière			037 F5	x	
- Vérification banquette droite poste arrière			037 F6	x	
- Eclairage poste pilote avant			038 F1	x	
- Eclairage poste pilote arrière			038 F2	x	

MIRAGE

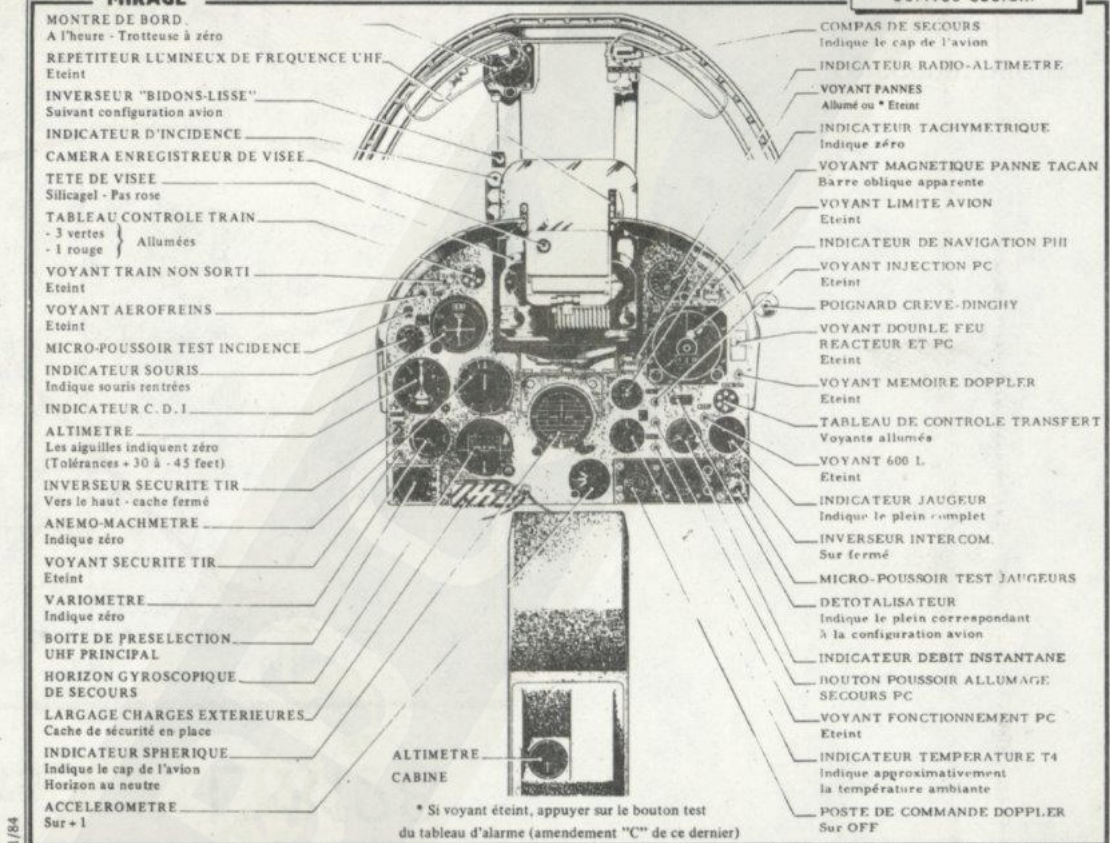
Service courant





MIRAGE

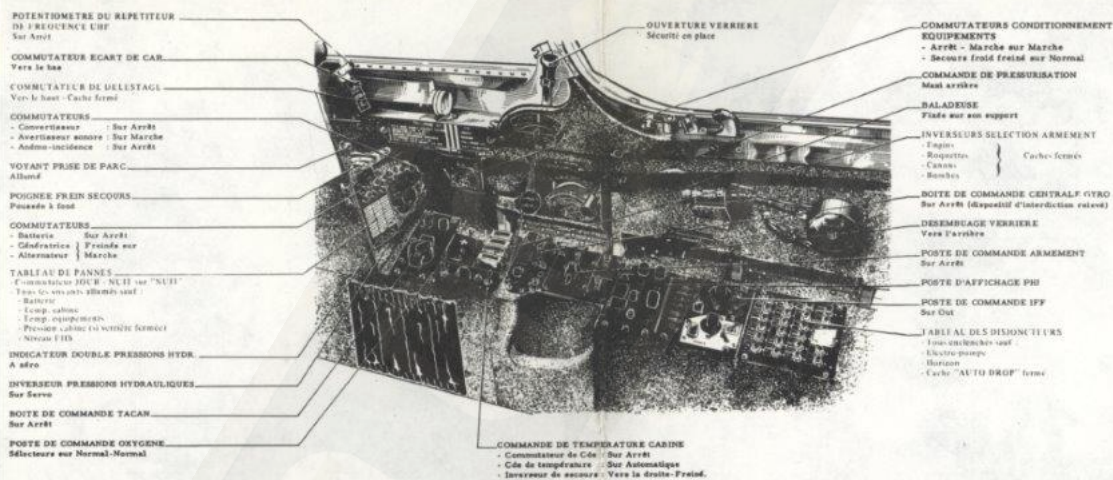
Service courant



11/84

MIRAGE

Service courant



MIRAGE

POTENTIOMETRE DU REPIQUEUR
DE FREQUENCES CH
Sur Avion

OUVERTURE VERRIERE
Sécurité en place

COMMUTATEUR ECART DE CAP
Vare le bas

COMMUTATEUR DE DELESTAGE
Vare le haut - Cache rabattu

COMMUTATEURS
- Gouvernances : Sur Arrêt
- Avaries/Secours : Sur Marche
- Andou-incidence : Sur Arrêt

VOYANT PRISE DE PARC
Allumé

POIGNEE FREIN SECOURS
Poussée à fond

COMMUTATEURS
- Batterie : Sur Arrêt
- Générateur : Freinage sur
- Alternateur : Marche

TABLIER DE PANNEAU
L'ensemble des R. N. H. et N. H.
Tous les circuits sont en un seul
Batterie
Temp. cabine
Temp. équipement
Pression cabine (ou service étranger)
Niveau I. H. S.

INDICATEUR DOUBLE PRESSIONS HYDR
A. série

INVERSEUR PRESSIONS HYDRAULIQUES
Sur Servo

BOITE DE COMMANDE TACAN
Sur Arrêt

INDICATEUR DE TEMPERATURE
Pointe avant

POSTE DE COMMANDE OXYGENE
Sélecteurs sur Normal-Normal

VISEUR LATERAL SUR VERRIERE
- Rabattu vers l'arrière

Service courant

COMMUTATEURS CONDITIONNEMENT
EQUIPEMENTS
- Auto-Manuel sur Arrêt
- Manuel en neutre

COMMANDE DE PRESSURISATION
Main arrière

BALADEUSE
Flèche sur son support

SECURITES
- Engine
- Bombardier
- Canons
- Bombes

BOITE DE COMMANDE CENTRALE CYBO
Sur Arrêt (dispositif d'interdiction relevé)

DESTROYAGE VERRIERE
Vare l'arrière

POSTE DE COMMANDE ARMEMENT
Sur Arrêt

POSTE D'AFFICHAGE PHI

POSTE DE COMMANDE IFF
Sur Out

TABLIER DES DISJONCTEURS
Tous enclenchés sauf :

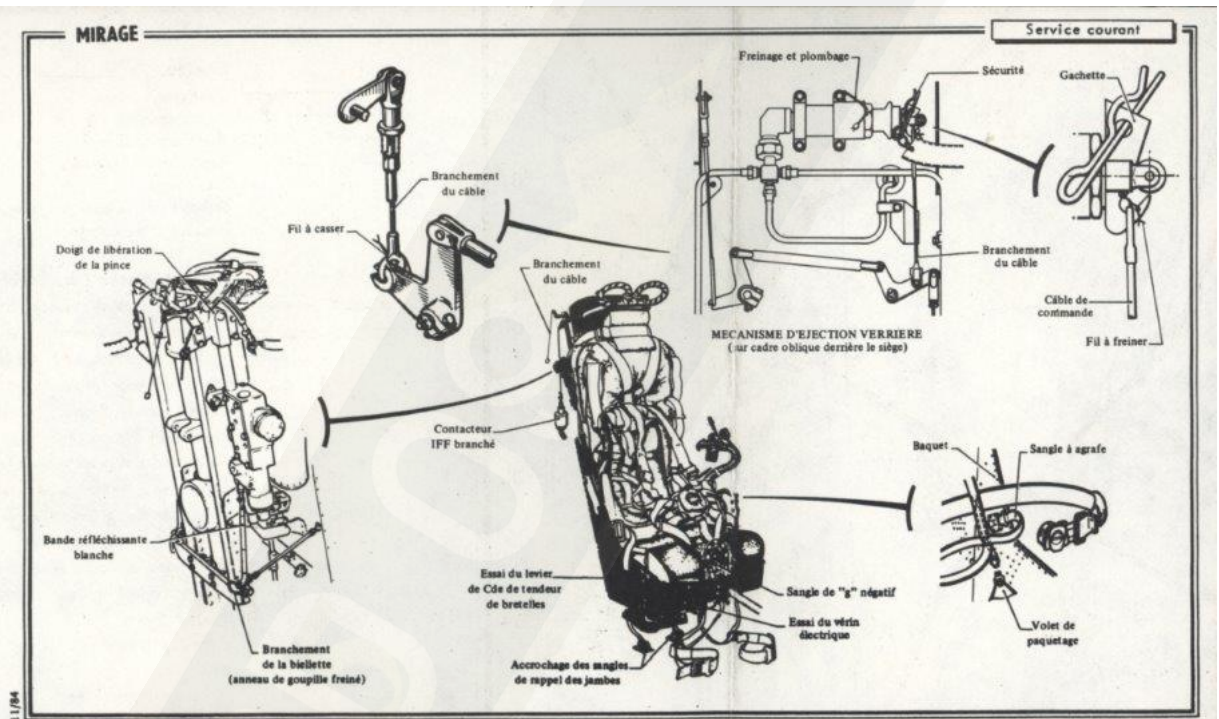
- Electre-pompe
- Horizon

COMMANDE DE TEMPERATURE CABINE
- Commutateur de Côté : Sur Arrêt

- Côté de température : Sur Automatique
- Interrupteur de secours : Vare le droite-Freind

MIRAGE

Service courant



11/84

10A

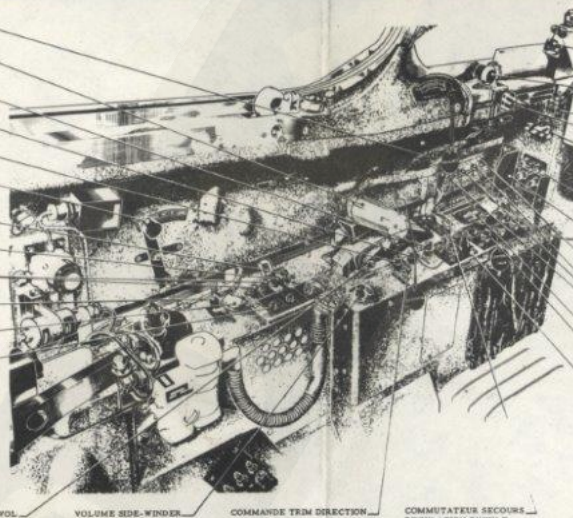
VISITE JOURNALIERE SIEGE

PL. 036 F2

MIRAGE

Service courant

INVERSEUR SECOURS REGULATION REACTEUR
 Au repos
 MANETTE DES GAZ
 - Sur stop
 - Epingle sur Cde aérofreins
 VOTANT TRIM GAUCHISSEMENT
 Etroit
 VOTANT TRIM PROFONDEUR
 Etroit
 VOTANT TRIM DIRECTION
 Etroit
 POIGNEE COMMANDE DEBRAYAGE
 MOTEUR VERRIERE
 Vers l'arrière
 COMMUTATEUR ROBINET P. C.
 Verrouillé Ouvert
 COMMUTATEUR ROBINET COUPE-FEU
 Sur Ferme - Cache non rabattu
 COMMUTATEURS POMPES D. P.
 Sur Arrêt
 INVERSEUR ALLUMAGE-VENTILATION
 Cache rabattu sur Allumage
 POUSSOIR DEMARRAGE
 Cache rabattu
 POTENTIOMETRES ECLAIRAGE ROUGE ET UV
 Sur Arrêt



BOUTON-POUSOIR CONTROLE
 AUDITIF TRAIN BAS
 Voyant
 VOTANT CROSSE SORTIE
 Etroit
 POUSSOIR CROSSE
 Cache rabattu
 POIGNEE PARACHUTE
 Sur large - Securit en place
 POUSSOIR VIDE-VITE ET LARGAGE RPK
 Cache rabattu
 PALETTE LARGAGE VERRIERE
 Rabattu et freiné
 TIRETTE TRAIN SECOURS
 Poussée à fond
 CACHE SOULE INDICATEUR
 TEMPS DE VIRAGE
 Position repos
 TABLEAU DES DISPOSITIFS
 AUTOMATIQUES. Tous actionnables
 - Commutateur avertis sur Neutre
 COMMUTATEUR COMMANDE TRAIN
 - Palette de Cde sur train bas
 - Securit en place
 - Pousser interdiction de relevage
 freiné par fil à casser
 COMMUTATEUR MINISTOP
 Freiné sur Marche
 COMMUTATEURS
 - Feux de navigation
 - Feux de route
 - Phare } Sur Arrêt
 INDICATEUR CODEUR D'ALTITUDE
 BOITE DE COMMANDE UNF NORMAL
 Commutateur sur Arrêt
 BOITE DE COMMANDE UNF SECOURS
 Commutateur sur Arrêt

COMMANDE RALLUMAGE EN VOL
 Inverseur freiné vers l'avant

VOLUME SIDE-WINDER
 Sur Arrêt

COMMANDE TRIM DIRECTION

COMMUTATEUR SECOURS
 REGULATION D'EGULE
 Cache rabattu et freiné

278

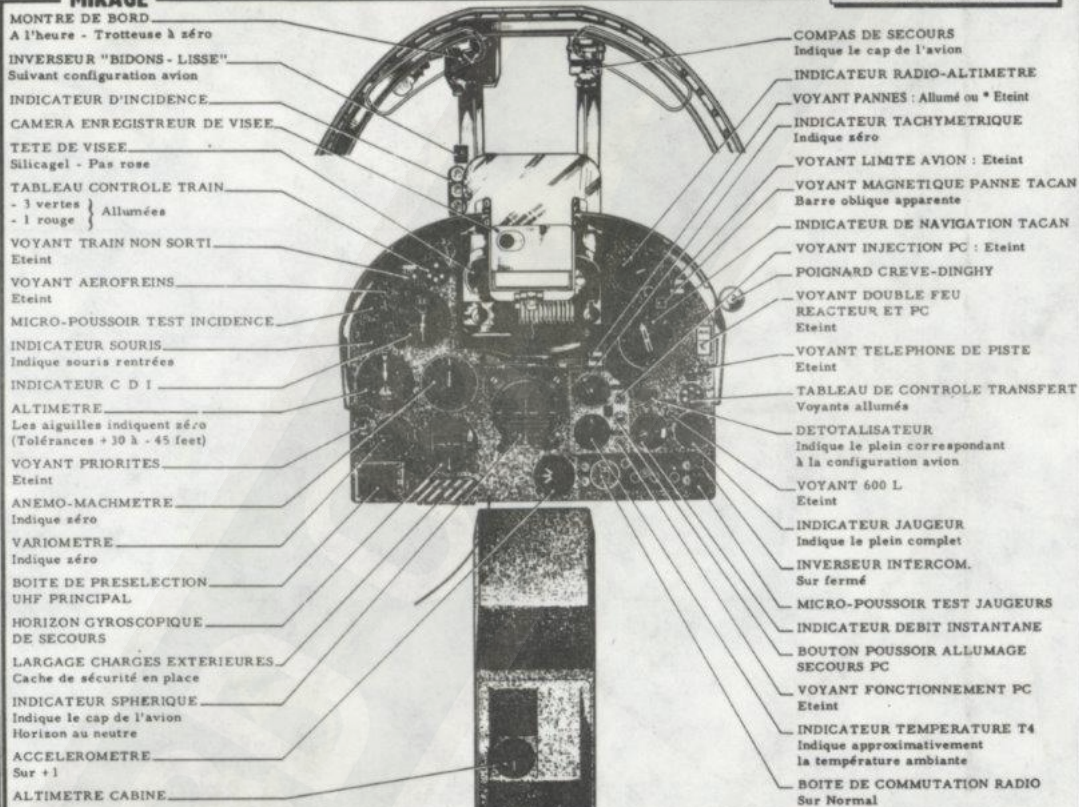
108

VERIFICATION BANQUETTE GAUCHE - POSTE AVANT

PL. 037 F1

MIRAGE

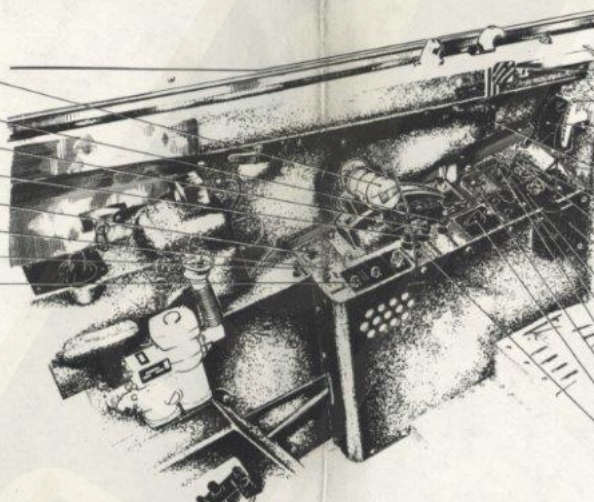
Service courant



* Si voyant éteint, appuyer sur le bouton test du tableau d'alarme (amendement "C" de ce dernier)

2/78

MANETTE DES GAZ
- Sur stop
- Epingle sur Cde aérofreins
VOYANT TRIM GAUCHISSEMENT
Eteint
VOYANT TRIM PROFONDEUR
Eteint
VOYANT TRIM DIRECTION
Eteint
COMMUTATEUR ROBINET COUPE-FEU
Sur Ouvert - Cache rabattu
COMMUTATEUR ROBINET FC
Verrouillé Ouvert
INVERSEUR ALLUMAGE-VENTILATION
Sur Allumage
POTENTIOMETRES ECLAIRAGE
ROUGE ET UV
Sur Arrêt



PALETTE LARGAGE VERRIERE
Rabattue et freinée
TIRETTE COMMANDE PARACHUTE
Poussée à fond
COMMUTATEUR COMMANDE TRAIN
- Palette de Cde sur train bas
- Poussoir interdiction de relevage
freiné par fil à casser
INVERSEUR SECOURS REGULATION REACTEUR
Au repos
COMMUTATEUR PHARE
Sur Arrêt
INVERSEUR MINISTOP
Freiné sur Marche
CACHE BOULE INDICATEUR
TEMPS DE VIRAGE
Position repos
BOITE DE COMMANDE UHF NORMAL
Commutateur sur Arrêt
INVERSEUR PRIORITE AVANT AEROFREINS
Sur Avant
INVERSEUR PRIORITE AVANT CDI
Sur Avant
COMMUTATEUR SECOURS REGULATION D'HUILE
Cache rabattu et freiné
COMMUTATEUR PRIORITE UHF NORMAL
Sur Avant
COMMANDE TRIM DIRECTION

MIRAGE

Service courant

INDICATEUR D'INCIDENCE

TABEAU CONTROLE TRAIN
- 3 Vertes } Allumée
- 1 Rouge }

VOYANT TRAIN NON SORTI
Eteint

MONTRE DE BORD
A l'heure - Trotteuse à zéro

INDICATEUR C D I

INDICATEUR SPHERIQUE
Indique le cap de l'avion
Horizon au neutre

VOYANT AEROPREINS
Eteint

INDICATEUR SOURIS
Indique souris rentrées

MICRO-POUSOIR TEST INCIDENCE

ANEMO-MACHMETRE
Indique zéro

VOYANT CROSSE SORTIE
Eteint

POUSOIR CROSSE
Cache rabattu

COMMUTATEUR Cde SOURIS
Sur Neutre

ALTIMETRE
Les aiguilles indiquent zéro
(Tolérances + 30 à - 45 fcts)

POUSOIR VIDE-VITE ET LARGAGE RPK
Cache rabattu

VARIOMETRE
Indique zéro

HORIZON GYROSCOPIQUE
DE SECOURS

LARGAGE CHARGES EXTERIEURES
Cache de sécurité en place

COMMANDE REGLAGE PEDALIER

BOITE DE COMMUTATION RADIO
Sur Normal

ACCELEROMETRE
Sur + 1

INDICATEUR RADIO-ALTIMETRE

VOYANT LIMITE AVION : Eteint

INDICATEUR DE NAVIGATION TACAN

POIGNARD CREVE-DINGHY

INDICATEUR TACHYMETRIQUE
Indique zéro

VOYANT DOUBLE FEU
REACTEUR ET PC : Eteint

VOYANT MAGNETIQUE PANNE TACAN
Barre oblique apparente

POUSOIR EFFACEMENT AV. SONORE

VOYANT 600 L : Eteint

TABEAU DE CONTROLE TRANSFERT
Voyants allumés

TABEAU DE PANNES
Tous les voyants allumés sauf :

- Batterie
- Temp. cabine
- Pression cabine (Si verrière fermée)
- Niveau FMS

INVERSEUR PRESSIONS HYDR.
Sur Servo

INDICATEUR DOUBLE PRES. HYDR.
Indique zéro

DETOTALISATEUR
Indique le plein correspondant
à la configuration avion

INDICATEUR JAUZEUR
Indique le plein complet

COUTEAU BRISE-VERRIERE

VOYANT FONCTIONNEMENT PC
Eteint

VOYANT INJECTION PC
Eteint

INDICATEUR TEMPERATURE T4
Indique approximativement
la température ambiante

3/74

10B

VERIFICATION PLANCHE DE BORD ET PYLONE - POSTE ARRIERE

PL.037 F5

MIRAGE

Service courant

COUTEAU BRISE-VERRIERE
 POIGNEE FREIN SECOURS
 Poussée à fond
 POSTE DE COMMANDE OXYGENE
 Sélecteurs sur Normal-Normal
 POSTE DE Cde TEMPERATURE CABINE
 Sur Normal Avant

BALADEUSE
 Flottée sur son support
 DESEMBUAGE VERRIERE
 Vers l'arrière

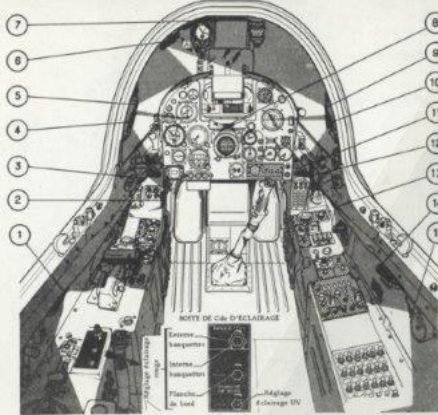
2/78

108

VERIFICATION DE LA BANQUETTE DROITE - POSTE ARRIERE

PL.037 F6

MIRAGE



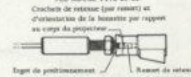
Références	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Emplacement aux côtés	Boîte de câbles d'éclairage	Boîte de câbles d'éclairage	Boîte de câbles d'éclairage	Boîte de câbles d'éclairage	Boîte de câbles d'éclairage	Boîte de câbles d'éclairage	Boîte de câbles d'éclairage	Boîte de câbles d'éclairage	Boîte de câbles d'éclairage	Boîte de câbles d'éclairage	Boîte de câbles d'éclairage	Boîte de câbles d'éclairage	Boîte de câbles d'éclairage	Boîte de câbles d'éclairage	Boîte de câbles d'éclairage
Références des projecteurs	35-001-05	35-001-05	35-001-05	35-001-05	35-001-05	35-001-05	35-001-05	35-001-05	35-001-05	35-001-05	35-001-05	35-001-05	35-001-05	35-001-05	35-001-05
Références des lampes	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56
Groupes des lampes	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05
Références des points de couleur	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05	Type 05
Références de l'ampoule	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56	2375-56
Codeur de l'ampoule	Rouge	Bleu	Rouge	U. V.	Rouge	Bleu	Rouge	Rouge	Rouge	U. V.	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge

DETAIL A

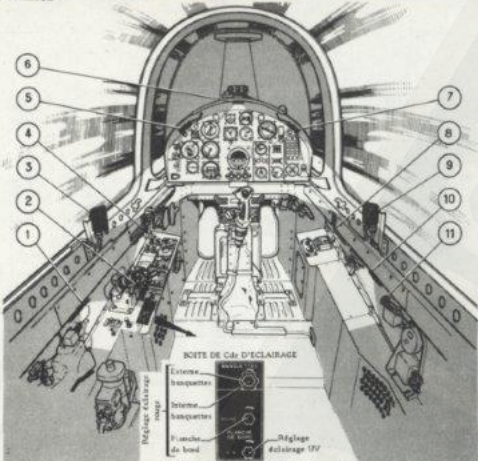
Référence de l'ampoule



NOTES : Les projecteurs mentionnés dans le tableau ci-dessus sont pour référence 35-001-05. Les projecteurs mentionnés dans le tableau ci-dessus sont pour référence 35-001-05.



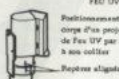
MIRAGE



NOTA : Longueur des projecteurs type 36-88 sans housette = 60 mm
 * : Projecteur sans housette et sans ampoule

Service courant

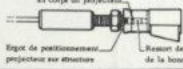
Représ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Emplacement sur avion	Epave flanc gauche	Manette des gaz	Encadrement verrière côté gauche	Basquette flanc gauche	Arceau côté gauche	Milieu arceau	Arceau côté droit	Basquette flanc droit	Encadrement verrière côté droit	Epave flanc droit	Radars
Référence des projecteurs équipés	36-881-05 *	26-880-00	35-65 (Feu U. V. sans housette)	36-881-05	35-704 *	35-704 *	35-704 *	36-881-05	35-65 (Feu U. V. sans housette)	36-881-05	35-74
Référence des housettes	2375-96	REB 5	2458-11	2375-96	REB A1	REB A1	REB A1	2375-96	2458-12	2375-96	
Croquis des housettes											
Représ par points de couleur	Type 05	Type 01 avec écran bleu rouge		Type 05				Type 05		Type 05	
Référence de l'ampoule	Max 1000-8-107 28V 1,1 W	Max 1000-8-107 28V 1,1 W	Abadie 1000 25,5 V 4 W	Max 1000-8-107 28V 1,1 W	Max 1000-8-107 28V 1,1 W	Max 1000-8-107 28V 1,1 W	Max 1000-8-107 28V 1,1 W	Max 1000-8-107 28V 1,1 W	Abadie 1000 25,5 V 4 W	Max 1000-8-107 28V 1,1 W	Max 1000-8-107 28V 1,1 W
Couleur de l'ampoule	Rouge	Rouge	U. V.	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	U. V.	Rouge	Rouge



FEU UV
 Positionnement du corps d'un projecteur de feu UV par rapport à son collimateur
 Représ alignés

FEU ROUGE TYPE 36-88

Châssis de retenue (par rapport à l'orientation de la housette par rapport au corps du projecteur)
 Rigot de positionnement projecteur sur structure
 Remont de retenue de la housette



MIRAGE M5B

B-05

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

2.1.3 Rétroviseurs :

- Il est recommandé de ne pas toucher la surface réfléchissante avec les doigts mêmes propres.
- Effectuer le nettoyage des rétroviseurs à l'aide de coton ou de gaze imbibé d'alcool éthylique.
- Vérifier et reprendre le serrage de l'attache du rétroviseur.

2.1.4 Vérification des banquettes et de la planche de bord.

NOTA :

Lors de la vérification des banquettes gauches et droites et des planches de bord, s'assurer de la fixation de tous les boutons des boîtes de commande. (Radio, Armement,... etc) et vérifier tous les voyants en "PUSH TO TEST".

REMARQUE IMPORTANTE :

Les vérifications ci-dessous seront effectuées avec un groupe extérieur alimentant l'avion par sa prise de parc.

VERIFICATION DE LA BANQUETTE GAUCHE

(sauf MIRAGE M5-BD poste arrière)

- * MANETTE DES GAZ
 - Sur stop
 - Epingle sur commande aérofreins (placée de bas en haut)
- * COMMUTATEUR SECOURS REGULATION D'HUILE
 - Cache rabattu
- * INVERSEUR SECOURS REGULATION REACTEUR
 - Au repos
- * COUTEAU BRISE-VERRIERE
 - Sur son support
- * VOYANT TRIM GAUCHISSEMENT
 - Eteint
- * VOYANT TRIM PROFONDEUR
 - Eteint
- * VOYANT TRIM DIRECTION
 - Eteint

MIRAGE M5B

B-06

09 AOU 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

- * SELECTEUR CAMERAS (MIRAGE M5-BR)
 - Sur Neutre
- * POIGNEE COMMANDE DEBRAYAGE MOTEUR VERRIERE (MIRAGE M5-BD AV)
 - Vers l'arrière
- * COMMUTATEUR ROBINET PC
 - Verrouillé Ouvert
- * COMMUTATEUR ROBINET COUPE-FEU
 - Sur Fermé - Cache non rabattu
- * COMMUTATEUR POMPES B.P.
 - Sur Arrêt
- * INVERSEUR ALLUMAGE - VENTILATION
 - Cache rabattu sur Allumage
- * POUSSOIR DEMARRAGE
 - Cache rabattu
- * COMMUTATEUR PRECHAUFFAGE (pas pour MIRAGE M5-BD)
 - Opposé à la flèche
- * POTENTIOMETRES ECLAIRAGE ROUGE ET UV
 - Sur Arrêt
- * COMMANDE RALLUMAGE EN VOL
 - Inverseur freiné vers l'arrière
- * VOLUME SIDE-WINDER
 - Sur Arrêt
- * BOITE DE COMMUTATION RADIO (pas pour MIRAGE M5-BD)
 - Sur secteur Normal
- * COMMUTATEUR CYCLOPE (MIRAGE M5-BR)
 - Sur Arrêt
- * BOITE DE COMMANDE UHF SECOURS
 - Commutateur sur Arrêt
- * BOITE DE COMMANDE UHF NORMAL
 - Commutateur sur Arrêt

MIRAGE M5B

B-07

09 AOU 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

- * COMMUTATEURS
 - Feu de formation
 - Feu de route
 - Phare
- } Sur Arrêt
- * COMMUTATEUR MINISTOP
 - Freiné sur marche
- * COMMUTATEUR COMMANDE TRAIN
 - Palette de commande sur train bas
 - Sécurité en place
 - Poussoir interdiction de relevage Train
- * TABLEAU DES DISPOSITIFS AUTOMATIQUES
 - Tous enclenchés - Commutateur souris sur neutre
- * CACHE BOULE INDICATEUR TEMPS DE VIRAGE
 - Position repos
- * PALETTE LARGAGE VERRIERE
 - Rabattue et freinée
- * COMMUTATEUR GAIN AC (pas pour MIRAGE M5-BD)
 - Suivant configuration - Plein interne : centrage avant
(Interrupteur vers la gauche)
 - Autres configurations : centrage arrière
(Interrupteur vers la droite)
- * TIRETTE TRAIN SECOURS
 - Poussée à fond
- * POUSSOIR VIDE-VITE ET LARGAGE RPK
 - Cache rabattu
- * POIGNEE PARACHUTE
 - Sur largage - Sécurité en place
- * DEBLOCAGE MANCHE (Débrayage auto commande,
pas pour MIRAGE M5-BD)
 - En position "Normal"
- * POUSSOIR CROSSE
 - Cache rabattu
- * VOYANT CROSSE SORTIE
 - Eteint

MIRAGE M5B

B-08

09 AOU 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

VERIFICATION PLANCHE DE BORD ET PYLONE
(Sauf MIRAGE M5-BD poste arrière)

- * MONTRE DE BORD
 - A l'heure - Trotteuse à zéro - Remonter si nécessaire
- * INVERSEUR "BIDONS - LISSE"
 - Suivant configuration avion
- * TETE DE VISEE
 - Silicagel - Pas rose
- * TABLEAU DE CONTROLE TRAIN
 - 3 vertes Allumées
 - 1 rouge
- * VOYANT TRAIN NON SORTI
 - Eteint
- * VOYANT AEROFREINS
 - Eteint (Si les aérofreins sont en position fermée)
- * INDICATEUR SOURIS
 - Indique souris rentrées
- * ALTIMETRE
 - Les aiguilles indiquent l'altitude de la base après réglage de la pression barométrique du jour (Tolérance + 30 à -45 pieds)
- * VOYANT PRIORITES (MIRAGE M5-BD AV)
 - Eteint
- * ANEMO-MACHMETRE
 - Indique zéro
- * VOYANT VEILLE (MIRAGE M5-BR)
 - Eteint
- * VARIOMETRE
 - Indique zéro
- * LARGAGE CHARGES EXTERIEURES
 - Cache de sécurité en place avec goupille

MIRAGE M5B

B-09

19 MAR 85

MEMENTO CREW-CHIEF

... VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR ...

- * INDICATEUR SPHERIQUE
 - Indique le cap de l'avion
 - Horizon au neutre
- * ACCELEROMETRE
 - Vérifier que le facteur de charge limite n'est pas dépassé.
 - (Voir fiche F-06)
- * POSTE DE COMMANDE PHOTO (MIRAGE M5-BR)
 - Sur Arrêt
- * COMPAS DE SECOURS
 - Indique le cap de l'avion
- * VOYANT PANNES
 - Allumé ou • Eteint
 - • Si voyant éteint, appuyer sur le bouton test du tableau d'alarme (amendement "C" de ce dernier)
- * INDICATEUR TACHYMETRIQUE
 - Indique zéro
- * VOYANT MAGNETIQUE PANNE TACAN
 - Barre oblique apparente
- * VOYANT LIMITE AVION
 - Eteint
- * VOYANT INJECTION PC
 - Eteint
- * POIGNARD CREVE-DINGHY
 - En place
- * VOYANT DOUBLE FEU REACTEUR ET PC
 - Eteint
- * VOYANT MEMOIRE DOPPLER (pas pour MIRAGE M5-BD)
 - Eteint ou éteint après 15 secondes si alimenté en 115 Volts AC.
- * VOYANT TELEPHONE DE PISTE (MIRAGE M5-BD AV)
 - Eteint

MIRAGE M5B

B-10

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

- * TABLEAU DE CONTROLE TRANSFERT
 - Voyants allumés (lampes des bidons enlevés si lisse)
- * DETOTALISATEUR
 - Indique le plein correspondant à la configuration avion
- * VOYANT 600 LITRES
 - Eteint
- * INDICATEUR JAUGEUR
 - Indique le plein complet valeur 5.45
- * INDICATEUR TEMPERATURE T4
 - Indique approximativement la température ambiante
- * POSTE DE COMMANDE DOPPLER (pas pour MIRAGE M5-BD)
 - Sur Off
- * BOITE DE COMMUNICATION RADIO (MIRAGE M5-BD AV)
 - Sur Normal
- * VOYANT FONCTIONNEMENT PC
 - Eteint
- * INVERSEUR INTERCOM.
 - Sur Fermé

VERIFICATION BANQUETTE DROITE
(sauf MIRAGE M5-BD poste arrière)

- * OUVERTURE VERRIERE
 - Sécurité en place (pas pour MIRAGE M5-BD)
 - MIRAGE M5-BD : Levier de verrouillage vers l'arrière
- * COMMUTATEUR ECART DE CAP (pas pour MIRAGE M5-BD)
 - Vers le bas
- * COMMUTATEUR DE DELESTAGE
 - Vers le haut - Cache rabattu
- * COMMUTATEURS
 - Convertisseur : Sur Arrêt
 - Avertisseur sonore : Sur Marche
 - Anémo - incidence : Sur Arrêt

MIRAGE M5B

B-11

09 AOU 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

- * VOYANT PRISE DE PARC
 - Allumé si porte prise de parc ouverte
- * POIGNEE FREIN SECOURS
 - Poussée à fond
- * COMMULATEURS
 - Batterie } Sur Arrêt sauf test.
 - Génératrice } Freiné sur
 - Alternateur } Marche
- * TABLEAU DE PANNES
 - Tous les voyants allumés sauf :
 - Batterie
 - Temp. cabine
 - Temp. équipements (pas pour MIRAGE M5-BD)
 - Pression cabine (si verrière fermée)
 - Niveau FHS
- * INDICATEUR DOUBLE PRESSION HYDRAULIQUE
 - A zéro et à 180 bars Mini pour le frein de secours (2610 PSI)
- * INVERSEUR PRESSIONS HYDRAULIQUES
 - Sur Servo
- * BOITE DE COMMANDE TACAN
 - Sur Arrêt
- * POSTE DE COMMANDE OXYGENE
 - Sélecteur sur Normal - Normal
- * COMMULATEUR CONDITIONNEMENT EQUIPEMENT
 - (MIRAGE M5-BA) - Arrêt - Marche: sur Marche
 - Secours froid freiné sur Normal
 - (MIRAGE M5-BR) - Auto - Manuel: sur Arrêt
 - Manuel au neutre
- * COMMANDE DE PRESSURISATION
 - Maxi arrière

MIRAGE M5B

B-12

19 MAR 85

MEMENTO CREW-CHIEF

... VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR ...

- * BALADEUSE
 - Fixée sur son support
- * SECURITES
 - Engins
 - Roquettes Caches
 - Canons rabattus
 - Bombes
- * BOITE DE COMMANDE CENTRALE GYRO
 - Sur Arrêt
- * DESEMBUAGE VERRIERE
 - Vers l'arrière - Faire essai de mouvement - repositionner vers l'arrière
- * COMMANDE DE TEMPERATURE CABINE
 - Commutateur de Cde. - Sur Arrêt
 - Cde. de température - Sur Automatique
 - Inverseur de secours - Vers la droite - Freiné
- * COMMUTATEUR CENTRALE GYRO (MIRAGE M5-BD AV)
 - Sur Arrêt
- * POSTE COMMANDE ARMEMENT
 - Sur Arrêt
- * INVERSEUR DE SIMULATION DE PANNE DE L'INDICATEUR SPHERIQUE (MIRAGE M5-BD AV)
 - Vers l'arrière - Cache rabattu
- * POSTE DE COMMANDE IFF
 - Sur Out
- * TABLEAU DES DISJONCTEURS
 - Tous enclenchés sauf :
 - Electro-pompe
 - Horizon
 - Auto-Drop
 - Sécurité de Tir
 - * COMMUTATEUR AUTO-DROP
 - Sur Off - Coiffe rouge rabattu

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

2.1.5 Vérification de la commande du robinet d'air frais

- Effectuer plusieurs manoeuvres de la commande en vérifiant l'absence de point dur.
- Sinon rechercher l'origine du point dur.

2.2 Vérification du poste arrière (MIRAGE M5-BD)2.2.1 Vérification de la commande de frein secours
Identique à celle du poste avant (Para. 2.1.1)2.2.2 Vérification de la verrière
Identique à celle du poste avant (Para. 2.1.2)2.2.3 Vérification des banquettes et de la planche de bord

NOTA :

Lors de la vérification des banquettes gauches et droites et des planches de bord, s'assurer de la fixation de tous les boutons de boîtes de commande (radio, armement, ...).

Vérifier tous les voyants en "PUSH TO TEST"

REMARQUE IMPORTANTE

Les vérifications ci-dessous seront effectuées avec un groupe extérieur alimentant l'avion par sa prise de parc.

VERIFICATION BANQUETTE GAUCHE

(MIRAGE M5-BD poste arrière)

- * MANETTE DES GAZ
 - Sur stop
 - Epingle sur Commande aérofrein (placée de bas en haut)
- * VOYANT TRIM GAUCHISSEMENT
 - Eteint
- * VOYANT TRIM PROFONDEUR
 - Eteint
- * VOYANT TRIM DIRECTION
 - Eteint
- * COMMUTATEUR ROBINET COUPE-FEU
 - Sur Ouvert - Cache rabattu

MIRAGE M5B

B-14

09 AOU 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

- * COMMUTATEUR ROBINET PC
 - Verrouillé Ouvert
- * INVERSEUR ALLUMAGE-VENTILATION
 - Sur Allumage
- * POTENTIOMETRES ECLAIRAGE ROUGE ET UV
 - Sur Arrêt
- * PALETTE LARGAGE VERRIERE
 - Rabattue et freinée
- * TIRETTE COMMANDE PARACHUTE
 - Poussée à fond
- * COMMUTATEUR COMMANDE TRAIN
 - Palette de commande du train bas
 - Sécurité en place
 - Poussoir interdiction de relevage freiné
- * COMMUTATEUR PHARE
 - Sur Arrêt
- * INVERSEUR MINISTOP
 - Freiné sur Marche
- * CACHE BOULE INDICATEUR TEMPS DE VIRAGE
 - Position repos
- * BOITE DE COMMANDE UHF NORMAL
 - Commutateur sur Arrêt
- * INVERSEUR PRIORITE AVANT AEROFREINS
 - Sur Avant
- * INVERSEUR PRIORITE AVANT CDI
 - Sur Avant
- * COMMUTATEUR SECOURS REGULATION D'HUILE
 - Cache rabattu
- * INVERSEUR SECOURS REGULATION REACTEUR
 - Au repos
- * COMMUTATEUR PRIORITE UHF NORMAL
 - Sur Avant

MIRAGE M5B

09 AOU 82

B-15

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

VERIFICATION PLANCHE DE BORD ET PYLONE

(MIRAGE M5-BD poste arrière)

- * TABLEAU CONTROLE TRAIN
 - 3 vertes Allumés
 - 1 rouge
- * VOYANT TRAIN NON SORTI
 - Eteint
- * MONTRE DE BORD
 - A l'heure - Trotteuse à zéro - Remonter si nécessaire
- * VOYANT AEROFREINS
 - Eteint
- * INDICATEUR SOURIS
 - Indique souris rentrée
- * ANEMO-MACHMETRE
 - Indique zéro
- * VOYANT CROSSE SORTIE
 - Eteint
- * POUSSOIR CROSSE
 - Cache rabattu
- * COMMUTATEUR COMMANDE SOURIS
 - Sur Neutre
- * ALTIMETRE
 - Les aiguilles indiquent l'altitude de la base après réglage de la pression barométrique du jour (Tolérance + 30 à -45 pieds)
- * POUSSOIR VIDE-VITE ET LARGAGE RPK
 - Cache rabattu
- * VARIOMETRE
 - Indique zéro
- * LARGAGE CHARGES EXTERIEURES
 - Cache de sécurité en place

MIRAGE M5B

B-16

19 MAR 85

MEMENTO CREW-CHIEF

.....VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR.....

- * INDICATEUR SPHERIQUE
 - Indique le cap de l'avion
 - Horizon au neutre
- * BOITE DE COMMUTATION RADIO
 - Sur Normal
- * ACCELEROMETRE
 - Vérifier que le facteur de charge limite n'est pas dépassé.
(Voir fiche F-06)
- * INDICATEUR TACHYMETRIQUE
 - Indique zéro
- * VOYANT DOUBLE FEU REACTEUR ET PC
 - Eteint
- * VOYANT MAGNETIQUE PANNE TACAN
 - Barre oblique apparente
- * VOYANT 600 LITRES
 - Eteint
- * TABLEAU DE CONTROLE TRANSFERT
 - Voyants allumés (Lampes des bidons enlevés si lisse)
- * TABLEAU DE PANNES
 - Tous les voyants allumés sauf:
 - Batterie
 - Température cabine
 - Pression cabine (Si verrière fermée)
 - Niveau FHS
- * INVERSEUR PRESSION HYDRAULIQUE
 - Sur Servo
- * INDICATEUR DOUBLE PRESSION HYDRAULIQUE
 - A zéro et à 180 bars MINI pour le frein de secours (2610 PSI)
- * DETOTALISATEUR
 - Indique le plein correspondant à la configuration avion

MIRAGE M5B

B-17

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

- * INDICATEUR JAUGEUR
 - Indique le plein complet
- * VOYANT FONCTIONNEMENT PC
 - Eteint
- * POIGNARD CREVE-DINGHY
 - En place
- * VOYANT INJECTION PC
 - Eteint
- * INDICATEUR TEMPERATURE T4
 - Indique approximativement la température ambiante
- * VERIFICATION DE LA BANQUETTE DROITE
(MIRAGE M5-BD poste arrière)
- * COUTEAU BRISE-VERRIERE
 - En place
- * POIGNEE FREIN SECOURS
 - Poussée à fond
- * POSTE DE COMMANDE OXYGENE
 - Sélecteur sur Normal-Normal
- * POSTE DE COMMANDE TEMPERATURE CABINE
 - Sur Normal Avant
- * BALADEUSE
 - Fixée sur son support
- * DESEMBUAGE VERRIERE
 - Vers l'arrière - Faire essai de mouvement
 - Repositionner vers l'arrière

2.3 Vérification carburant

2.3.1 Vérification des pleins:

NOTA : A faire simultanément sur MIRAGE M5-BD aux postes AV et AR :
les indications doivent être identiques.

- Mettre le commutateur convertisseur sur marche et vérifier que l'indicateur jaugeur indique plein complet.
- Tester les jaugeurs, appuyer sur le bouton, relâcher, les 2 aiguilles doivent indiquer 545

MIRAGE M5B

B-18

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

- Remettre le commutateur convertisseur sur "Arrêt".
- Vérifier que le détotalisateur indique la quantité de carburant emporté. MIRAGE M5-BA, BR et BD avant et arrière

REMARQUE : En cas de doute sur l'exactitude du plein interne, faire tourner les pompes BP durant 3 minutes en enclanchant la sauterelle avant de réaliser la vérification ci-dessus.

2.3.2 Essais des pompes BP

- Mettre le commutateur robinet "coupe-feu" sur ouvert.
- Mettre successivement les 2 commutateurs "BP" sur marche
- Vérifier que pour chacune des pompes le voyant BP carburant du tableau de pannes s'éteint. Pas de bruit anormal!!!
- Mettre sur Arrêt les commutateurs BP
- Mettre sur Fermé le commutateur coupe-feu.

3. ESSAIS DES CIRCUITS HYDRAULIQUES
ET DES COMMANDES DE VOL.

REMARQUE :

1) Le circuit N°2 n'étant pas alimenté, les volets internes ne seront pas vérifiés en visite journalière.

2) S'il n'y a pas de pression hydraulique, ne pas actionner les commandes de vol.

3.1 Essais des circuits hydrauliques, vérifications des pressions.

ATTENTION : S'assurer que le débattement des gouvernes peut s'effectuer sans danger pour le personnel et le matériel.

- Enclencher le disjoncteur électro-pompe et laisser croître la pression. Si celle-ci ne monte pas, solliciter légèrement le manche afin de déplacer les tiroirs et éviter ainsi le retour bâches. Si la pompe est désamorçée vérifier la pression de gonflage des accus du circuit : 1.

MIRAGE M5B

B-19

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

.. VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR ..

- Pendant les essais on contrôlera sur l'indicateur du circuit 1, au récepteur double que, la pompe électrique s'arrête lorsque la pression atteint 147 ± 7 bars mini alors que le voyant de panne hydraulique secours s'éteint. La pompe se remet en marche pour une pression variant de 122 ± 7 bars. Toutefois la différence entre les pressions déclenchement et enclenchement devra être ≥ 17 bars.

ATTENTION : L'emploi de la pompe secours électrique doit être limité aux vérifications des servo-commandes.

3.2 Essais de débattement des gouvernes

REMARQUE : Pour MIRAGE M5-BD effectuer successivement ces essais au poste avant et au poste arrière.

- Le mécanicien au poste pilote effectue les diverses manoeuvres tandis qu'un aide au sol le renseigne sur les réactions des gouvernes.
- Actionner successivement, sur toute leur course, le manche pilote et le palonnier jusqu'aux extrémités des débattements, et, s'assurer qu'il n'y a pas de points durs dans les commandes.
- Les déplacements des élevons internes et externes doivent être parfaitement synchronisés en profondeur et en gauchissement
- Actionner successivement et jusqu'à fond de course dans les 2 sens les commandes de trim :
 - gauchissement et profondeur par le basculeur sur la poignée de manche.
 - direction par l'inverseur sur la banquette gauche.

MIRAGE M5B

B-20

09 AOUT 82

.....
MEMENTO CREW-CHIEF
.....

.....
VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR
.....

- A ces opérations doivent correspondre
 - l'allumage des voyants de trim gauchissement profondeur et direction dès que l'on quitte la position neutre.
 - un déplacement simultané de la commande (manche pilote ou palonnier) et de la gouverne intéressée (élevons ou gouverne de direction).
- Terminer les opérations afin de ramener les gouvernes au neutre en actionnant les commandes de trim de gauchissement, de profondeur et de direction jusqu'à l'extinction des voyants. Déclancher le disjoncteur de l'électro pompe. Faire chuter la pression par des actions sur le manche.
- S'assurer du bon fonctionnement de la commande de réglage des pédales du palonnier.
- Vérifier la fixation de la poignée pilote, et la coïncidence des traits de repères blancs.
- Quitter la cabine pour suite des opérations après avoir coupé la batterie et fermé l'oxygène.

IMPORTANT : Fermer et verrouiller la verrière, ouvrir celle-ci une demi-heure avant le vol pour ventilation.

4. INSPECTIONS ET VERIFICATIONS A L'EXTERIEUR
DE LA CABINE.

4.1 Visites manches à air:

- 4.1.1 - Pièges à couche limite, entrée d'air, noyaux coniques position sortie.
 - Propreté.
 - Etat du rivetage.
 - Absence d'arrachement de métal sur les surfaces de frottement des nervures à ressort des noyaux coniques.
 - Le jeu maxi au droit de la pointe avant ne doit pas être supérieur à 1 mm.

MIRAGE M5B

B-21

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

- Vérification du serrage des vis de fixation des colonettes inférieures et supérieures des entrées d'air:
- Contrôler, au niveau des têtes de vis, l'alignement des repères de peinture rouge.
- Si l'on constate un desserage, faire procéder à l'échange systématique de ces vis, comme il est dit dans la fiche AMD M-05 - M5 BA EP 1216

4.1.2 Caissons de prises d'air additionnel déposés (portes 208).

NE PAS LES DEPOSER SUR LES VOILURES.

- Fonctionnement des tapettes (portes 210)
- Etat de leur butée caoutchouc.

4.1.3 Manches à air: Pénétrer par les portes 208.

ATTENTION : Poches vidées ou fermées pour être sur de ne rien laisser dans les manches à air.

- Propreté
- Absence de criques sur l'arrêtier de chat des carénages amovibles.
- Présence de toutes les têtes de vis et de rivets.
- Absence de déformations : les gaz d'échappement de turbo-démarreur peuvent provoquer un creux entre cadres 21 et 23 (flèche maximum 3mm.)
Cette vérification ne sera effectuée que lors d'une dépose moteur.
- Absence de chocs sur le capot du turbo-démarreur et le 1er étage du compresseur.
- Absence de chocs ou de trous dans la grille devant le turbo-démarreur.

MIRAGE M5B

B-22

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

4.2 Drains et purges:

- Vérifier que les sorties de drainage et de mise à air libre ne sont pas bouchées.
- Vérifier qu'il n'y a pas de fuites d'huile ou de carburant. Il est admis pour les pompes BP une fuite de 2 gouttes minute et de 1/4 de litre/heure pour la turbo-pompe.
- Purger l'accu de vol inversé.
- Vérifier que la purge chambre réacteur est ouverte. (La fermer dans le cas de charges sous le fuselage.)

4.3 Visite générale de la cellule:

- Vérifier l'aspect des revêtements et rivetage.
- Contrôler la fixation des panneaux et des portes.
- Vérifier en les secouant la bonne fixation des charges largables montées sous l'avion ainsi que l'état des caches et portes des réservoirs pendulaires.

4.3.1 Pointe avant MIRAGE (Toutes versions)

- Vérifier le plein en liquide de l'évaporateur de conditionnement cabine. Pour procédure voir AMD M-02 - M5 BA SC. 0211 ou AMD M-02 - M5 BD SC. 0225

4.3.2 Pointe avant MIRAGE M5-BR :

- Vérifier l'état des hublots, la présence du cordon PR sur le pourtour de l'encadrement des glaces.

5. INSPECTIONS ET VERIFICATIONS DES CIRCUITS HYDRAULIQUES ET DES ATTERRISEURS :

REMARQUE : Si les vérins n'ont pas fonctionné depuis 15 jours, effectuer un essai de fonctionnement (AMD M-03-M5-BA SC 3000.)

5.1 Circuits hydrauliques - Généralités :

- S'assurer que les différents circuits et appareils ne présentent pas de fuite.
- Vérifier l'aspect des tuyauteries souples, des câbles électriques et des tresses de métallisation.
- S'assurer que les prises électriques sont serrées.

MIRAGE M5B

B-23

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

5.2 Visite des atterrisseurs - Généralités:

- S'assurer que les tiges coulissantes des vérins et des amortisseurs sont propres.
- En cas de fuite (1 goutte en 2 minutes aux verins latéraux et longitudinaux gauche et droit appliquer l'AMD M-05-M5 BA EP 3001).
- Vérifier dans les soutes de train l'absence de fuites.
- En cas de fuite constatée, vérifier l'état de pollution des pneumatiques. Voir fiche G-13.
- S'assurer du serrage des écrous de fond de vérin et des écrous de cylindre de verrouillage en vérifiant l'alignement des repères de peinture bleue et l'état des fils frein.
- Vérifier que les verrous de trains sont ouverts et que les olives d'accrochage sont bien fixées et tournent librement sur leur axe. (Huiler journalièrement avec de l'huile AIR 3512).
- Vérifier les butées de trappes.
- Vérifier la présence des bouchons équipés.

5.2.1 Atterrisseur avant:

Vérifier que :

- Les phares sont en bon état ainsi que les blocs optiques.
- Le dispositif de blocage de la roue est rappelé par son ressort. Huiler journalièrement.
- L'anti-shimmy est embrayé. Contrôler la fixation correcte de la vis C48138.
- La chaîne porte sur le sol par 2 ou 3 maillons.
- Contrôler la hauteur de l'amortisseur (entre repère du tube tournant et axe de liaison amortisseur-fourche). Voir fiche B-32 et B-33.
- Contrôle du pneu. Voir fiches G-3 à G-13.
- Contrôler la pression du pneu. Voir fiche B-32 et B-33.
- L'aspect de la roue: chocs, protection. Criques voir paragraphe 5.2.3 - Fiche B-24

MIRAGE M5B

B-24

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

.. VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR ..

5.2.2 Atterrisseur principal droit:

- Contrôler la hauteur des amortisseurs (entre butées mécaniques de tige coulissante). Voir fiche B-32 et B-33.
- Vérifier les freinages de l'axe conique (fût train/bras d'articulation).
- Vérifier manuellement l'efficacité de l'écrou autofreineur 22541 N060 de l'axe médian de compas.
- Mesurer l'usure des garnitures Ferodo intérieurs et extérieurs
- Un tenon d'entraînement de roue étant placé en face de la plaquette Ferodo visible, relever la cote du Ferodo intérieur à l'aide d'un réglet placé en butée sur l'épaule du secteur fixe. Si cette cote est inférieure à 2 mm, il est nécessaire de déposer la roue pour vérifier l'usure exacte.
- L'épaisseur de la plaquette Ferodo visible doit être supérieure à 4 mm cote prise à partir de la face d'appui du secteur fixe.
- S'assurer que les câblages électriques sont en bon état et ne peuvent être détériorés lors des manoeuvres de train.
- Vérifier pour bon état de fixation, le joint d'amiante armé, collé sur la tôle à doigts d'extrémité de trappe pantalon.

5.2.3 Vérification de la roue droite

- Vérification de l'aspect des roues, chocs, protection, criques.

IMPORTANT :

- 1 - L'alliage de magnésium étant très sensible à la corrosion avec ses conséquences possibles (développement de criques), il est **IMPERATIF** d'effectuer dans les plus brefs délais, les opérations prévues dans l'AMD M-03-M5-BA fiche analytique SC 3410 lors de la découverte du moindre défaut ayant entamé le revêtement de protection.

MIRAGE M5B

B-25

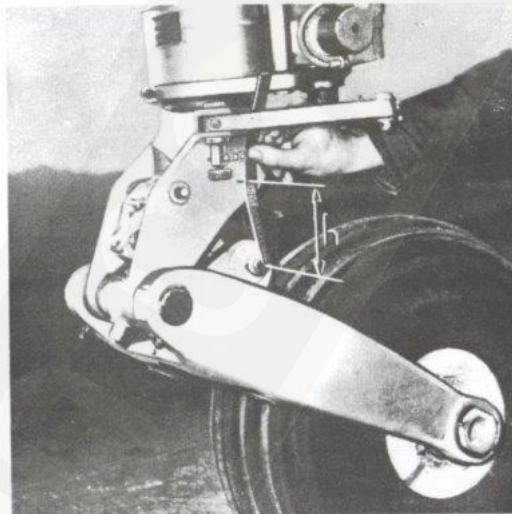
09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

VERIFICATION DE LA HAUTEUR DES AMORTISSEURS

La cote h varie en fonction des charges
Voir fiches B-32 et B-33



Atterrisseur Avant

MIRAGE M5B

B-26

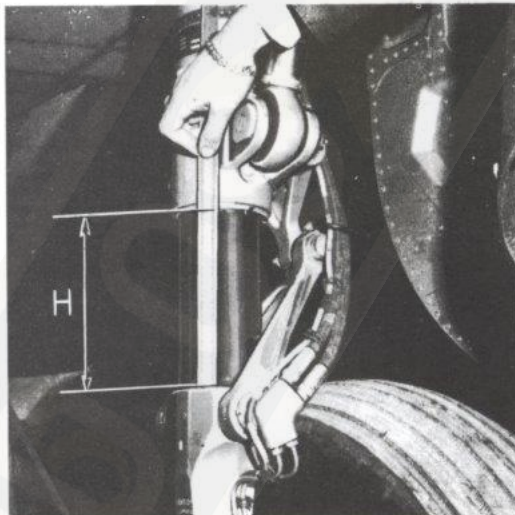
09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

VERIFICATION DE LA HAUTEUR DES AMORTISSEURS

La cote H varie en fonction des charges
Voir fiches B-32 et B-33



Atterrisseur principal

MIRAGE M5B

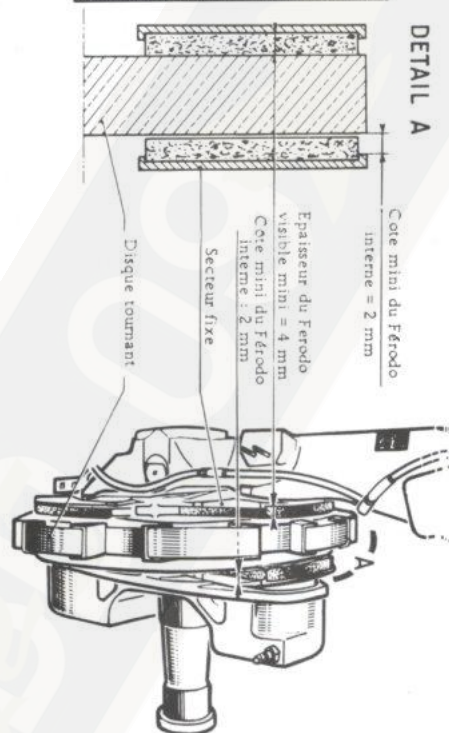
B-27

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

VERIFICATION DES BLOC-FREINS



MIRAGE M5B

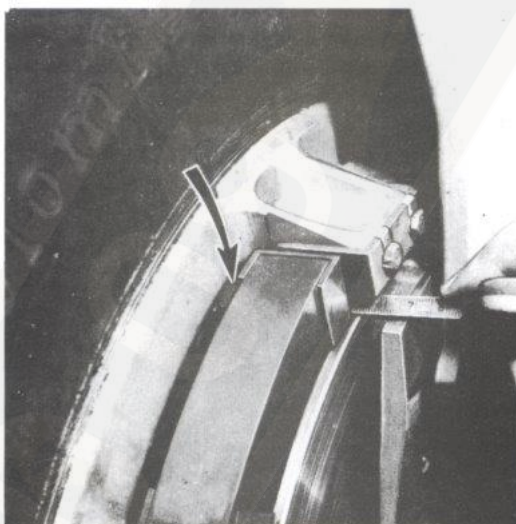
B-28

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

VERIFICATION DES BLOC-FREINS



Vérification de la cote
d'usure du ferodo intérieur

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

- 2 - CRISQUES : se référer à la fiche analytique SC 3410 pour voir les zones à vérifier plus spécialement.
- 3 - Contrôler:
 - la tenue des peintures thermiques
 - la présence du couvercle d'entraînement et la mise en place correcte de la bague porte-couvertes.
- 5.2.4 Vérification du pneu droit
 - Contrôle du pneu suivant fiches G-1 à G-13
 - Contrôle des points pneus suivant fiche B-34
 - Contrôle de la pression et gonflage éventuel suivant fiches B-32 à B-33
- 5.2.5 Atterrisseur principal gauche
 - Procéder comme pour l'atterrisseur droit.
 - Voir paragraphe 5.2.2 - Fiche B-24
- 5.2.6 Vérification de la roue gauche
 - Procéder comme pour la roue droite
 - Voir paragraphe 5.2.3 - Fiche B-24
- 5.2.7 Vérification du pneu gauche
 - Contrôle du pneu suivant fiches G-1 à G-13
 - Contrôle des points pneu suivant fiche B-34
 - Contrôle de la pression et gonflage éventuel suivant fiches B-32 à B-33
- 5.3 PRESSIION DE GONFLAGE DES PNEUMATIQUES ET HAUTEUR DES AMORTISSEURS
- 5.3.1 Règles générales:
 - La pression de gonflage est déterminée par le type de bidon quelle que soit la quantité contenue dans ceux-ci.
 - La vérification (ou le gonflage) ne peut être effectuée que lorsque la température de la roue, du pneumatique (et du bloc frein) est voisine de la température ambiante.
 - Attendre que les organes précités se refroidissent avant d'entreprendre le gonflage correct des pneumatiques.

MIRAGE M5B

B-30

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

- Lorsque la pression de gonflage est supérieure à 10 bars (145 psi) il est impératif de la vérifier de nouveau avant le décollage, si la température ambiante a varié de plus de 10°C depuis la dernière vérification. La pression d'un pneumatique gonflé à 10 bars (145 psi) varie en effet de 0,35 bar (5psi) par tranche de 10°C.

ATTENTION : LE NON RESPECT DE LA PRESSION DE GONFLAGE DES PNEUMATIQUES PEUT AVOIR DE GRAVES CONSEQUENCES.

- Notez pour chaque pneumatique contrôlé, la pression exacte relevée; toute perte de pression supérieure à 5% pour une période de 24 heures doit être signalée et entraîne la dépose de la roue et sa vérification en atelier.

5.3.2 Particularités :

- L'emport de 2 x 125 obus et/ou de 2 x 7RX et/ou de bombettes MK 36 n'influence pas les pressions de gonflage.
- Toutes autres configurations avec armement nécessitent IMPERATIVEMENT l'adaptation de la pression de gonflage
- La configuration 1 x 1300 Litres sera assimilée à 2 x 500 Litres.

MIRAGE M5B

03 FEV 86

B-31

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

- La pression des pneumatiques et la cote théorique d'enfoncement des amortisseurs des trains principaux non reprise sur les Fiches B-32 et B-33 est à déterminer suivant l'une des courbes de la planche 032 de l'AMD M-02-M5 BA en fonction :
 - de la méthode de remplissage (avec ou sans cale)
 - de la masse de l'avion au décollage
- Pour déterminer la masse de l'avion au décollage suivant les missions, on se reportera au tableau joint à l'AMD M-02-M5 BA SC-0340 ou à l'AMD M-02-M5 BD SC 0345
- Le décompte des points relatifs aux configurations non reprises sur la Fiche B-34 sera déterminé d'après le manuel RT 22-10-2 Baf Sup 3.
- Stationnement prolongé de l'avion avec réservoirs PR 30 plein:
 - Effectuer un léger déplacement journalier pour éviter une déformation des pneumatiques.
- La masse de l'avion MIRAGE M5-BD étant supérieure de 150 kg par rapport au MIRAGE M5-BA ou BR.
 - a.- La hauteur des amortisseurs doit être diminuée de 1 mm.
 - b.- La pression des pneus principaux doit être augmentée de 0,1 bar (à l'exception de P = 11,7 bars)
- CONSIGNES PARTICULIERES POUR LA PREPARATION A UN DECOLLAGE A UNE MASSE SUPERIEURE A 12.600 Kg
 - amortisseur avant à 35 bars (510 PSI) et plein en liquide correspondant.
 - pression roue de nez 6,3 bars (91 PSI)
 - pression roue principale :
 - pour les pneumatiques de marque : DUNLOP, KLEBER-COLOMBES et GOOD YEAR la pression de gonflage ne doit pas excéder 11,7 bar (170 PSI) MAXI
 - Pour les pneumatiques de marque FIRESTONE, la pression ne doit pas excéder 10,7 bars (155 PASI) MAXI.

MIRAGE M5B

B-32

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

* VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR *

5.3.2 PRESSIONS DES PNEUS ET HAUTEURS DES
AMORTISSEURS SUIVANT CONFIGURATIONS COURANTES
MIRAGE M5-BA et BR

MIRAGE M5 BA et BR	PNEU AVANT	PNEU PRINCI- PAL	Amortisseur AVANT + 10 mm	Amortisseur PRINCIPAL + 5 mm
LISSE	5 bars 72,5 PSI	7,6 bars 110 PSI	87,5 mm	72 mm
2x500 Litres vides	5 bars 72,5 PSI	8,6 bars 124 PSI	87,5 mm	68 mm
2x500 Litres pleins	5 bars 72,5 PSI	8,6 bars 124 PSI	87,5 mm	60 mm
2x500 Litres 1x1300 Litres pleins	5 bars 72,5 PSI	9,6 bars 140 PSI	87,5 mm	50 mm
2x1700 Litres vides	6 bars 87 PSI	10,6 bars 154 PSI	87,5 mm	67 mm
CONTENANT 500 Litres	6 bars 87 PSI	10,6 bars 154 PSI	87,5 mm	60 mm
CONTENANT 1000 Litres	6 bars 87 PSI	10,6 bars 154 PSI	87,5 mm	53 mm
2x1700 Litres pleins	6 bars 87 PSI	10,6 bars 154 PSI	87,5 mm	43 mm
2x1700 Litres 1x1300 Litres pleins	6,3 bars 91 PSI	11,7 bars 170 PSI	87,5 mm	36 mm

MIRAGE M5B

B-33

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR
*****5.3.3 PRESSIONS DES PNEUS ET HAUTEURS DES AMORTISSEURS
SUIVANT CONFIGURATIONS EXCEPTIONNELLES

MIRAGE M5 BA et BR	PNEU AVANT	PNEU PRINCI- PAL	Amortisseur AVANT + 10 mm	Amortisseur PRINCIPAL + 5 mm
2x500 Litres pleins	5 bars 72,5 PSI	8,6 bars 124 PSI	87,5 mm	60 mm
+ 2 SNAKEYE	5 bars 72,5 PSI	9,4 bars 136 PSI	87,5 mm	53 mm
+ 2 MATRA	5 bars 72,5 PSI	9,6 bars 140 PSI	87,5 mm	49 mm
+ 2 BL 755	5 bars 72,5 PSI	9,4 bars 136 PSI	87,5 mm	52 mm
+ 2 SECAN ou BLU - 1 C/B	5 bars 72,5 PSI	9,4 bars 136 PSI	87,5 mm	53 mm
2x1700 Litres pleins	6 bars 87 PSI	10,6 bars 154 PSI	87,5 mm	43 mm
+ 2 SNAKEYE	6,3 bars 91 PSI	11,7 bars 170 PSI	87,5 mm	39 mm
+ 2 MATRA	6,3 bars 91 PSI	11,7 bars 170 PSI	87,5 mm	36 mm
+ 2 BL 755	6,3 bars 91 PSI	11,7 bars 170 PSI	87,5 mm	38 mm
+ 2 SECAN ou BLU - 1 C/B	6,3 bars 91 PSI	11,7 bars 170 PSI	87,5 mm	38 mm

VOIR AUSSI REMARQUES SUR FICHE B-34

MIRAGE M5B

B-34

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR
*****5.4 TABLEAU DE DECOMPTE DES POINTS PNEUS.
CAPITAL DES POINTS : 180 KLEBER-COLOMBES, DUNLOP

	CONFIGURATIONS	POINTS PNEUS A DECOMPTER	
		BA - BR	BD
1	3000 I (INTERNES)	4	4
	3000 I + 250 obus + 2 LAU 32	4	4
2	4000 I (RP BCB 500 OU 500 I dans RP 30)	4	4
3	4000 I + 250 obus + 2 LAU 32	6	6
	CONFIGURATION 3 + (1 BLU - 1 C/B) ou + (BL 755) ou + (2 SECAN) ou + (2 SNAKEYE)	6	6
	CONFIGURATION 3 + (2 MATRA)	6	9
4	5000 I (1000 I dans RP 30)	6	6
5	5000 I + 250 obus + 2 LAU 32	6	6
	CONFIGURATION 5 + (1 BLU - 1 C/B)	9	9
	CONFIGURATION 5 + (2 BL 755) ou + (2 SECAN) ou + (2 SNAKEYE)	9	12
	CONFIGURATION 5 + (2 MATRA)	12	12
6	6400 I (RP 30 PLEINS)	12	12
7	6400 I + 250 obus + 2 LAU 32	12	15
	CONFIGURATION 7 + (1 BLU - 1 C/B)	18	18
	CONFIGURATION 7 + (2 BL 755) ou + (2 SECAN) ou + (2 SNAKEYE)	18	20
	CONFIGURATION 7 + (2 MATRA)	20	20
8	7700 I (RP 30 + 1300 I)	20	20
9	7700 I + 250 obus + 2 LAU 32	20	20

5.5 DECOMPTE PARTICULIERS.

1. " TOUCH AND GO " 1
2. FREINAGE SANS PARACHUTE-FREIN (V EN KTS)

120	V	130	20
130	V	140	25
	V	140	40
3. Décompte des points pour GOODYEAR et MICHELIN seulement pour info, déclassement par usure. Voir contrôle des pneumatiques Fiche G-3 à G-13.

MIRAGE M5B

B-35

09 AOÛT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

6. INSPECTIONS ET VERIFICATIONS FUITES ET LIAISONS CELLULE-REACTEUR

- Déposer les portes 430 d'accès au réacteur dans les compartiments de train gauche et droit.
- Contrôler visuellement l'étanchéité :
 - a) des raccordements "réacteur-cellule" (carburant principal, carburant PC);
 - b) des circuits;
 - c) des accessoires;
 - d) de l'axe du sélecteur de vitesse.S'assurer qu'il n'y a pas de fuite d'huile ou de carburant.

REMARQUE : Toutefois en ce qui concerne l'axe du sélecteur de vitesse (sur régulateur), une fuite de l'ordre de la "goutte minute" est tolérée sur réacteur chaud. Si les conditions ci-dessus sont dépassées la fuite est inadmissible;

- Vérifier l'accouplement entre commande des gaz avion et levier de commande du réacteur.
- Vérifier l'état et la fixation de la tringlerie de commande entre régulateur principal - régulateur PC - réducteur de pression P2 (freinage des écrous de biellettes, goupilles sur les axes d'articulation, etc ...).

PS. SUR MIRAGE M5-BD LE POINT SUIVANT EST A EFFECTUER AU DEPART DES DEUX POSTES PILOTES

- Faire manoeuvrer la manette des gaz par un mécanicien placé dans le poste pilote. S'assurer que le débattement des leviers et biellettes, sur régulateur principal, réducteur de pression, régulateur PC est correct, et qu'aucun point dur n'est observé dans la commande.

MIRAGE M5B

B-36

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

- En fonction du carburant utilisé, procéder éventuellement au réglage des correcteurs de densité (sur régulateur principal et régulateur PC).
- Remettre en place les portes d'accès des compartiments de train.

7. PARACHUTE FREIN

- Vérifier que le parachute frein est à poste, épingle de sécurité de calotte enlevée.

NOTA : Un parachute frein qui n'a pas été utilisé depuis huit (8) jours doit être déposé pour vérification, séchage et repliage.

8. CROSSE DE DECELERATION

- Vérifier l'état général du carénage de crosse.
- S'assurer de la liberté de rotation du sabot.
- Par le hublot de la porte 725 vérifier la pression du vérin de largage de crosse. (100 ± 2 bars à 20° Centigrade)
Correction 1 bar par écart de 3°C
- Si pression insuffisante, appliquer SC.3065 de l'AMD M-03-M5 BA

9. CONTROLE DU CANAL PC

- Se placer à la tuyère et contrôler visuellement l'aspect intérieur du canal PC.
- La virole support située entre les volets chauds et les volets froids fera l'objet d'une attention particulière (traces de feu ou déformations).
- S'assurer également de l'étanchéité des verins de tuyère.
- Contrôler les volets chauds et volets froids pour criques et déformations.

NOTA : Pour les tolérances d'acceptation des défauts éventuellement constatés se reporter à l'AMD 40-05 S.C. 2482 et aux planches S.C. 2482 - 1, 2, 3 et 4 (Fiches C-1 à C-22).

MIRAGE M5B

B-37

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR

- S'engager dans le canal PC et vérifier (à l'aide d'une lampe de poche anti-déflagrante ou baladeuse de 12 ou 24 volts) l'aspect intérieur du canal post-combustion et contrôler particulièrement :
 - L'aspect intérieur du canal.
 - La Fixation des sondes T4 et de la sonde à ionisation.
 - Les chemises de protection thermique.

IMPORTANT : Sur les canaux modifiés 4009R/173 s'assurer de la présence aux 30 points de fixation avant de la chemise n° 1, de la tête de rivet de maintien des entretoises. Toute rupture de rivet constatée, entraînera le remplacement de la chemise.

- l'élongation des trous d'arrivée d'air,
- traces de brûlures locales caractérisées.
- Les têtes de vis de fixation des chemises de protection thermique, afin de déceler d'éventuelles traces de brûlures.
- Contrôler particulièrement les trous situés en amont des points de fixation de la chemise n°3, afin de déceler des traces d'oxydation éventuelles.
- Contrôler le cône intérieur de raccordement à l'aide d'un miroir et de la lampe pour déformations, criques même légères et baillements particulièrement au niveau de la soudure circonférentielle, située après les bras.

(Message VDT/F4/7788 du 25 JUL 84).

En cas de traces d'oxydation, suivre l'évolution de ces défauts, à l'occasion de chaque visite. Pour les tolérances d'acceptation des défauts éventuellement constatés, se reporter à la fiche SC.2.4.8.1 et aux planches SC. 2481-1, -2, -3, -4 et -5 (Fiches C-1 à C-22)

ATTENTION : Sur la chemise n°1 aucune crique n'est admissible.

- L'état de la turbine (présence de tous les composants), absence de déformation, etc...
- L'aspect des anneaux-brûleurs et des rampes d'injection, particulièrement à l'opposé de l'arrivée de carburant.

MIRAGE M5B

B-38

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

***** VISITE JOURNALIERE CELLULE ET REACTEUR *****

En cas de doute (sillage chaud par exemple), effectuer une recherche de criques par ressuage au trichloréthylène ou au liquide coloré.

S'assurer de l'absence de boursouflures (contrôle tactile) même légères, des rampes d'injection.

Contrôler l'état des fixations (chapes, axes, biellettes, etc...)

REMARQUE : L'inspection avec engagement dans le canal PC devra obligatoirement être renseigné dans la Forme 781 A suivant l'exemple de la Fiche D-04

10. BACHES HYDRAULIQUES

- Vérifier le niveau du liquide, celui-ci doit se trouver au ras de la tête du boulon blanc.
- Effectuer le complément de plein. Refermer le robinet de jauge et le bouchon de remplissage.

ATTENTION : Dévisser le papillon interne avant de remettre le bouchon !!!

- Si la consommation est supérieure à 1 litre/heure et pour les instructions complètes voir manuel AMD M-02-M5 BA Fiche SC 0212.

11. INSCRIPTIONS EN FORME AVION

- Signer la Forme avion (AFTO FORM 781)
 - Si le vol a lieu de suite après la visite journalière cette visite et la visite avant vol s'enchaînent et les deux visites seront signées ensemble.
 - Le Line Chief sera prévenu immédiatement de toute anomalie constatée, celle-ci sera impérativement renseignée en forme.
 - Si la visite journalière est effectuée et signée le soir après le dernier vol, tout point non exécuté sera inscrit en forme.
- EX: Visite du canal PC avec engagement non effectué.

MIRAGE M5B

C - 01

19 MARS 85

.....
MEMENTO CREW-CHIEF
.....

.....
CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE
.....

.....
SOURCES D'INFORMATION
.....

AMD 40-05 SC.1241 page 3/3 Mise à jour N° 17, Planches1241-1
et 1241-2 Mise à jour N° 17

SC. 2481 pages 1/4 Mise à jour N° 29, 2/4 Mise à jour
N° 7, 3/4 Mise à jour N° 30, 4/4 Mise à jour N° 29, Plan-
ches 2481-1 Mise à jour N° 7 et 2481-1A Mise à jour
N° 27 et 2481-4 mise à jour N°29.

SC. 2482 pages 1/4 Mise à jour N° 16, 2/4 Mise à jour
N° 22, 3/4 Mise à jour N° 16, 4/4 Mise à jour N° 27,
Planches 2482-1 Mise à jour N° 22, 2482-2 Mise à jour
N° 16, 2482-3 Mise à jour N° 27.

AMD 40-06 EP 5203 Mise à jour N°92,
Planche EP 5203-1 Mise à jour N°86.

MIRAGE M5B

C - 02

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE

SERVICE COURANT AMD 40.05 SC. 1241

TABLEAU D'ACCEPTATION DES DEFAUTS CONSTATES SUR LES
RAMPES AMONT (voir PL. SC. 1241-1 et SC. 1241-2.)

Nature des défauts	Tolérances d'acceptation
Toutes criques	Inadmissibles

TABLEAU D'ACCEPTATION DES DEFAUTS CONSTATES SUR LES
ANNEAUX BRULEURS (voir PL. SC.1241-3, SC.1241-4 et SC.1241-5).

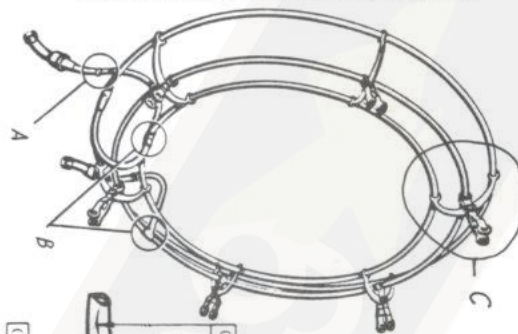
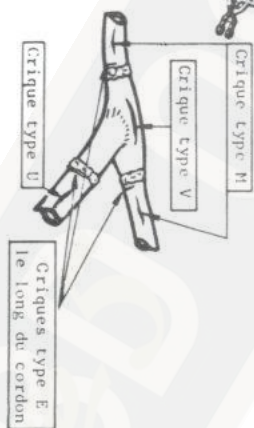
Nature des défauts	Tolérances d'acceptation
Crique type "C"	Inadmissible
Crique type "G"	Inadmissible
Crique type "O"	Admissible si longueur 25mm
Brûlure sur anneau	Admissible
Autres criques	Admissibles à condition que leur évolution ne risque pas de provoquer la séparation d'un morceau.

En cas d'anomalies constatées, déposer le réacteur de l'avion

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE

RAMPE AMONTDétail d'une arrivée de carburant.DETAIL ADETAIL B

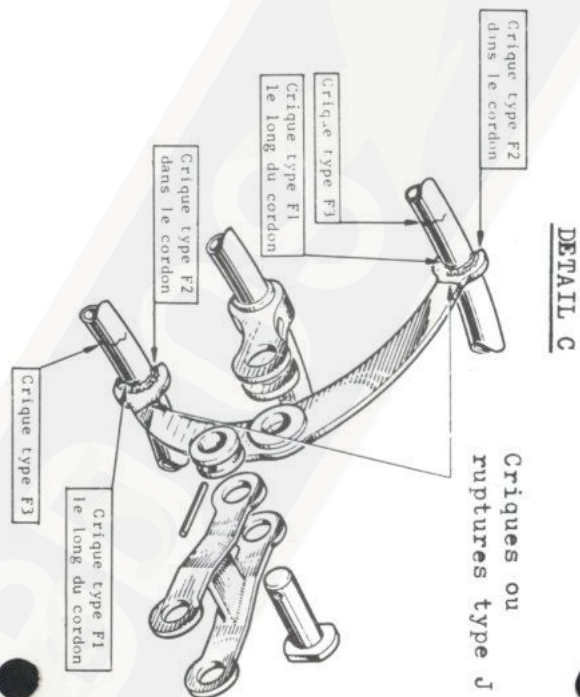
MIRAGE M5B

PLANCHE SC. 1241-2
09 AOU 1982

C - 04

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE

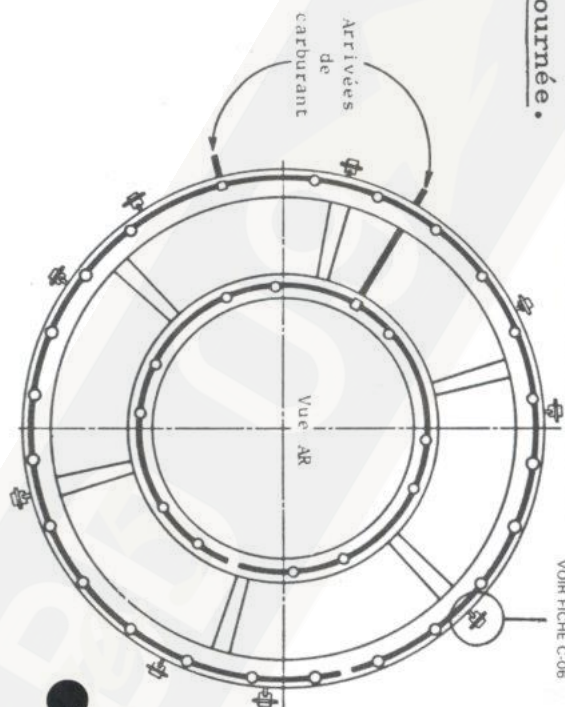


MIRAGE M5B PLANCHE SC. 1241-3 C - 05
09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE

CONTROLE DES ANNEAUX BRULEURS
Visite avant le 1er vol de la
journée.



MIRAGE M5B

PLANCHE SC. 1241-4

C - 06

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE

CHAPE de FIXATION
(vue en coupe)



Criquet type R

DETAIL A



Criquet type S

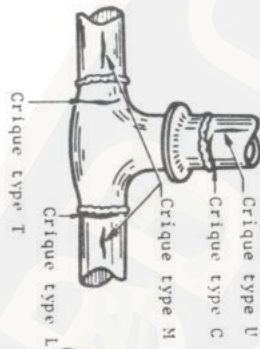
DETAIL D'UNE ARRIVEE
DE CARBURANT



Criquet type H

Criquet type G

DETAIL D'UNE ARRIVEE
DE CARBURANT



Criquet type U

Criquet type C

Criquet type M

Criquet type L

Criquet type T

MIRAGE M5B

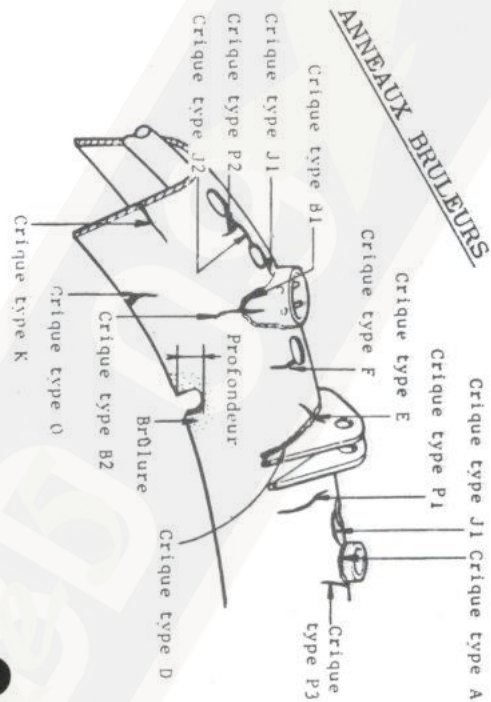
PLANCHE SC. 1241-5

C - 07

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE



MIRAGE M5B

SC. 2481.1/3

C - 08

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE

SERVICE COURANT AMD 40-05 SC. 2481

Contrôle des chemises de protection thermique

OUTILLAGE : Contrôle des chemises thermiques n° 3 et N° 5 modifiés 4009/173 ou 4032/182 uniquement. 1 (une) règle de contrôle 9970-131-177 ou confection locale suivant IT n° 49/DCMAA du 14.08.75

MODE OPERATOIRE :

Effectuer un contrôle visuel des chemises de protection thermique :

- traces de brûlures locales caractérisées
- élongation des trous d'arrivée d'air
- criques éventuelles,

Chemises modifiées 4009R/173 ou 4032/182

- Etat des rivets de fixation des systèmes à glissières.
- Contrôle de la flèche de déformation concave sur chemise n° 3 (Pl. SC. 2481-5)
- Contrôle de la flèche ou déformation convexe sur chemise n° 5 (Pl SC. 2481-5)

Pour les tolérances d'acceptation des défauts, se rapporter :

au tableau A des feuilles 2/3, 3/3 et aux planches SC. 2481-1, SC. 2481-2, SC. 2481-3 et SC. 2481-4.

Contrôler particulièrement les trous situés en amont des points de fixation de la chemise n° 3 afin de déceler des traces d'oxydation éventuelles.

MIRAGE M5B

SC. 2481.2/3

C - 09

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE

Celles-ci risquent surtout de se produire aux points de fixation 5 (1hr30), 12 (4hr30) et 22 (8hr30) vue de l'arrière.

La présence de trace d'oxydation, autour de ces trous, est un indice de présence de crique type H1; sur le support de tuyère.

En conséquence, observer par le trou oxydé, si le support de tuyère ne présente pas une crique type H1.

En cas de présence de crique, déposer le réacteur de l'avion et l'envoyer en atelier 2ème échelon, pour remplacement du support de tuyère.

ATTENTION : Sur la chemise n° 1 ne sont admissibles :

- a) aucune crique
- b) disparition de têtes de rivets de fixation d'entretoise. (Sur les mod. 4009R/173)

TABLEAU A :

* Criques des types A-A1 sur pt. de fixation AR- (Mod. 4009R/173) -B-C et G.

Admissibles à condition qu'il n'y ait pas de risque d'un détachement prochain d'un morceau de chemise. Et sur les chemises non modifiées 4009R/173, qu'il n'y ait pas de trace de surchauffe importante à l'aplomb des boulons de fixation.

Inadmissibles si les conditions ci-contre sont dépassées.

* Crique type A1 sur pt. de fixation Avant (Mod. 4032/182)

Inadmissible.

MIRAGE M5B

SC. 2481.3/3

C - 10

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE

* Rupture d'une tête de rivet de fixation d'entretoise sur chemises 3 - 4 et 5.(Mod. 4032/182)

Inadmissible.

* Brûlures au bord de fuite.

Admissibles à condition que la zone brûlée ne dépasse pas les limites de recouvrement des chemises de protection thermique.

Inadmissibles si les conditions ci-contre sont dépassées.

* Crique type J (sur rondelle) Inadmissible

* Partie détachée Inadmissible

* Sillage chaud accompagnée d'un allongement des trous

Inadmissible

* Boursoufflure avec brûlure importante à l'aplomb des boulons de fixation des chemises non modifiées 3883/103

Inadmissibles

* "Brûlure" tête de boulon (fixation des chemises non modifiées 3883/103

Inadmissible

* Déformation concave sur la chemise n° 3 (Mod. 4009R/173 ou 4032/182)

Admissible si F est inférieur ou plus égale à 6 mm

Inadmissible si F est supérieur à 6mm

* Déformation convexe sur la chemise n° 5 (Mod. 4009/173 ou 4032/182)

Admissible si F est inférieur ou plus égale à 10 mm

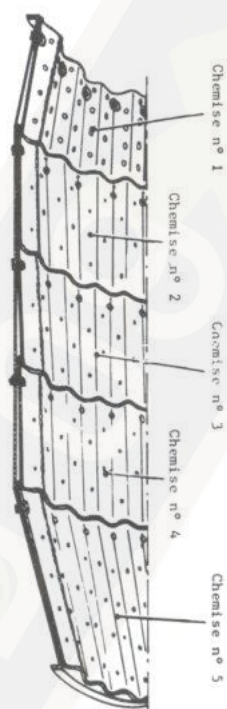
Inadmissible si F est supérieur à 10 mm

MIRAGE M5B PLANCHE SC. 2481-1 C - 11

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

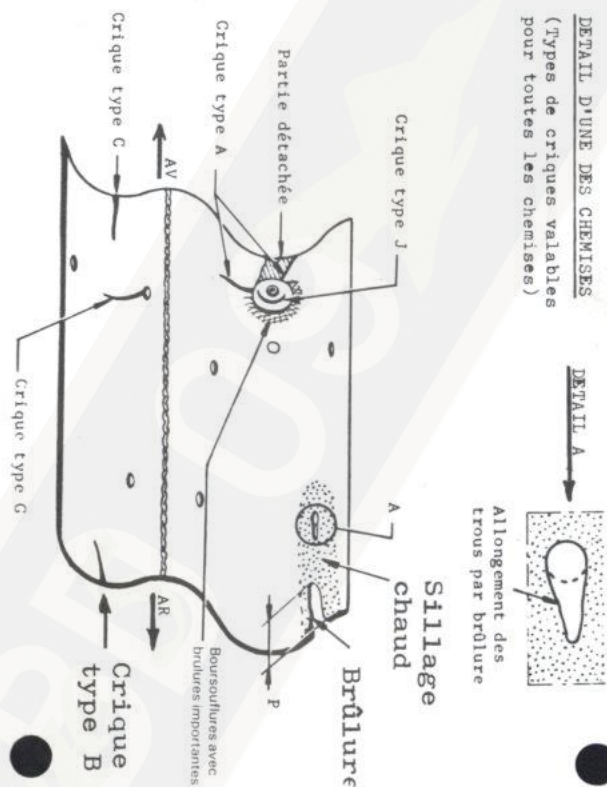
CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE



CHEMISES DE PROTECTION THERMIQUE

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE

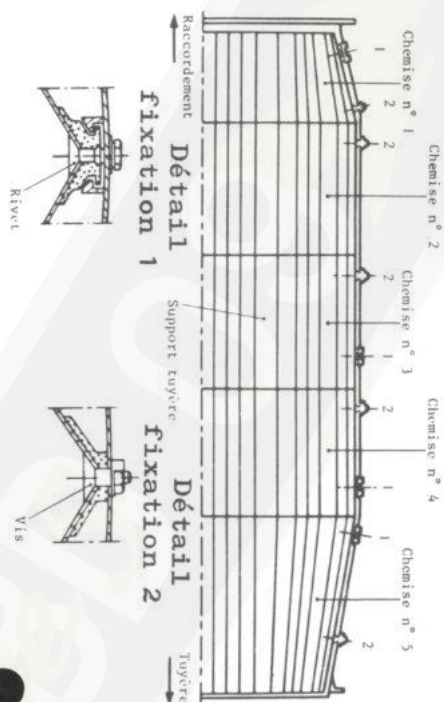


MIRAGE M5B PLANCHE SC. 2481-3 C - 13
09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE

CHEMISES DE PROTECTION THERMIQUE
(modifiées 4009R/173 ou 4032/182)

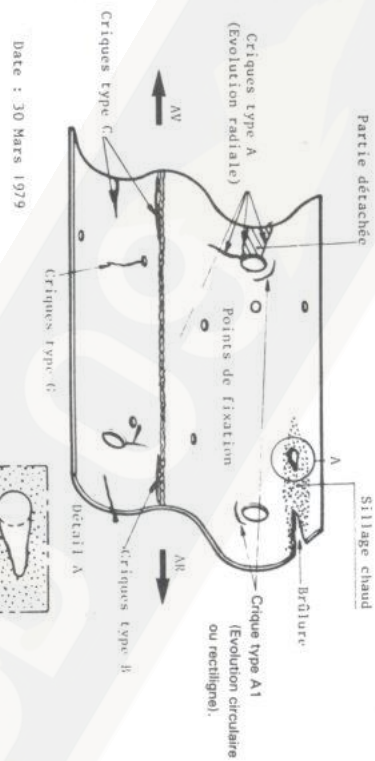


09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE

DETAIL D'UNE DES CHEMISES (Modifiée 4009/173 ou 4032/182)
(Types de criques valables pour toutes les chemises).



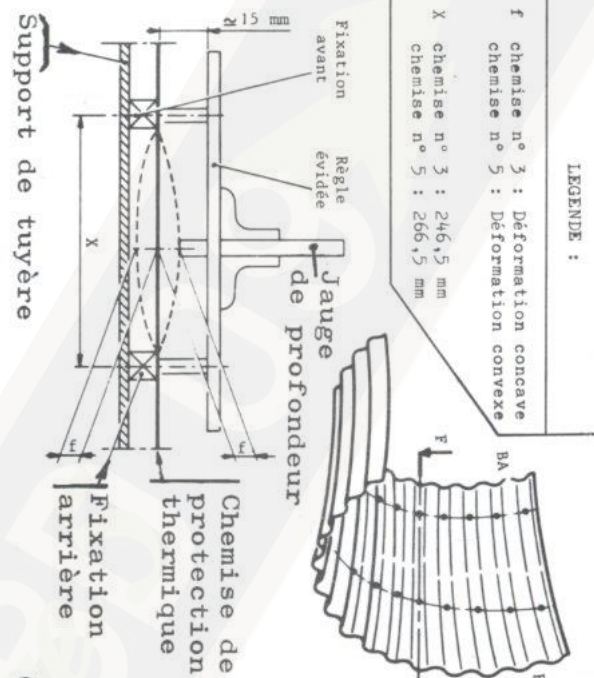
Date : 30 Mars 1979

Allongements des
trous par brûlure

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE



MIRAGE M5B

SC. 2482.1/3

C-16

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE

SERVICE COURANT AMD 40-05 SC. 2482

CONTROLE DES VOLETS DE TUYERE

Effectuer un contrôle visuel des volets chauds et froids, afin de déceler des criques éventuelles.

Pour les tolérances d'acceptation des défauts éventuellement constatés, se reporter :

- 1°) Au tableau A
Pour le contrôle des volets commandés.
- 2°) Au tableau B
Pour contrôle des volets froids.
- 3°) Au tableau C
Pour contrôle des volets asservis.

ATTENTION : Les critères indiqués dans cette fiche, sont exclusivement applicables en "Service Courant" et constituent des limites, à ne pas dépasser en cours d'utilisation.

TABLEAU A - Contrôle des volets commandés.

(Pl. SC. 2482-1 et SC. 2482-2) + (AMD 40-06 EP 5203).

* Crique type A : Admissible à condition qu'il n'y ait pas de ramifications, d'évolution au-delà d'une des deux nervures, ni risque de détachement prochain d'un morceau du volet.

Inadmissible si les conditions ci-dessus sont dépassées.

MIRAGE M5B

SC. 2482.2/3
19 MARS 85

C-17

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE

* Crique type B : Admissible à condition qu'il n'y ait pas de ramifications, ni risque de détachement prochain d'un morceau du volet et qu'elle n'est pas située à l'aplomb d'une crique type A.

Inadmissible si les conditions ci-dessus sont dépassées.

TABLEAU B - Contrôle des volets froids.

(Pl. SC. 2482-3 et SC. 2482-4.)

* Criques type A, type C, type D, type F, type G, et type H :

Admissible à condition que la longueur soit inférieure ou au plus égale à 20 mm.

Inadmissible si la longueur est supérieure à 20 mm.

* Crique type B :

Admissible à condition que la longueur soit inférieure ou au plus égale à 30 mm.

Inadmissible si la longueur est supérieure à 30 mm.

* Crique type Ei et Ee :

Admissible à condition que la longueur soit inférieure ou au plus égale à 40 mm.

Inadmissible si la longueur est supérieure à 40 mm.

* Débrassage des rondelles :

Admissible après s'être assuré du bon état des goupilles de freinage.

* Ebranlement de rivets : Procéder au remplacement du volet. Le volet défectueux sera envoyé en atelier 2ème échelon.

MIRAGE M5B

SC. 2482.3/3

C - 18

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE

TABLEAU C - Contrôle des volets asservis.

(Pl. SC. 2482-5)

* Crique type A : Admissible à condition qu'il n'y ait pas de ramifications longitudinales, ni risque de détachement prochain d'un morceau du volet.

* Crique type B : Admissible à condition que la longueur soit inférieure ou au plus égale à 20 mm.

Inadmissible si la longueur est supérieure à 20 mm.

MIRAGE M5B

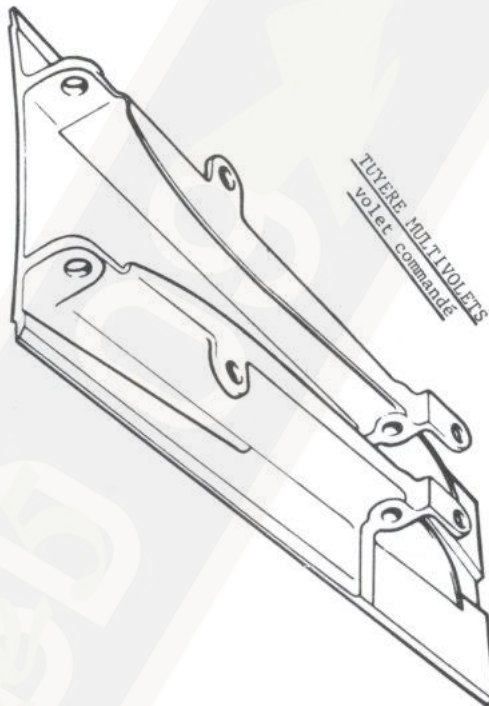
PLANCHE SC. 2482-1

C - 19

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE



TUYERE MULTI-VOLETS
volet commande

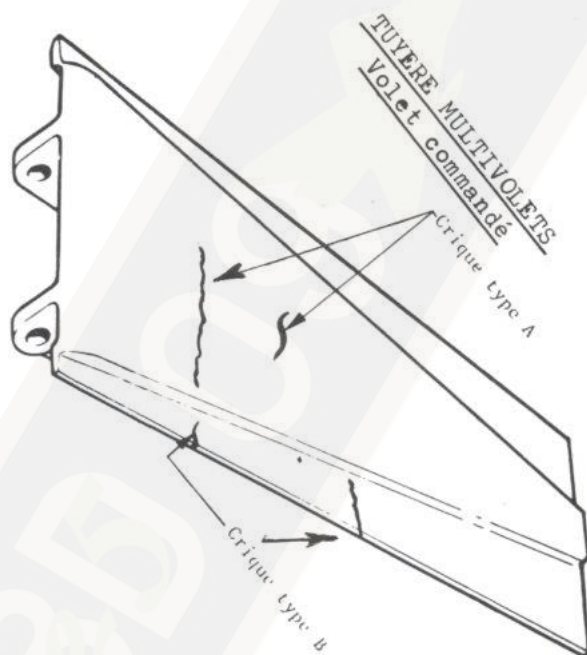
MIRAGE M5B

PLANCHE SC. 2482-2
19 MARS 85

C - 20

.....
MEMENTO CREW-CHIEF
.....

.....
CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE
.....



MIRAGE M5B

PLANCHE SC. 2482-3

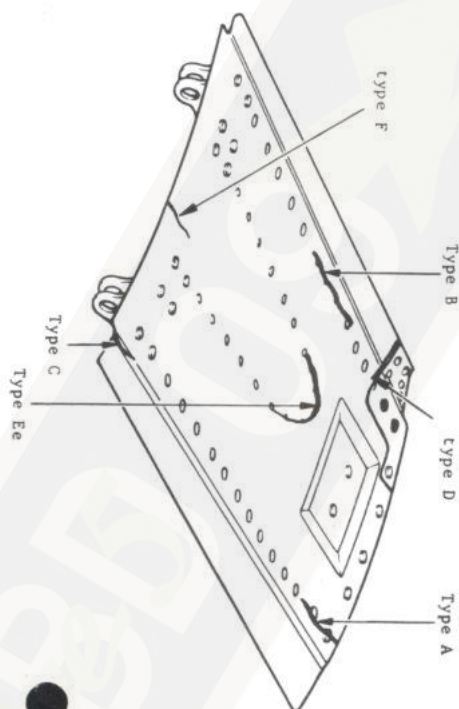
C - 21

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE

TUYERE MULTIVOILETS
Volet froid

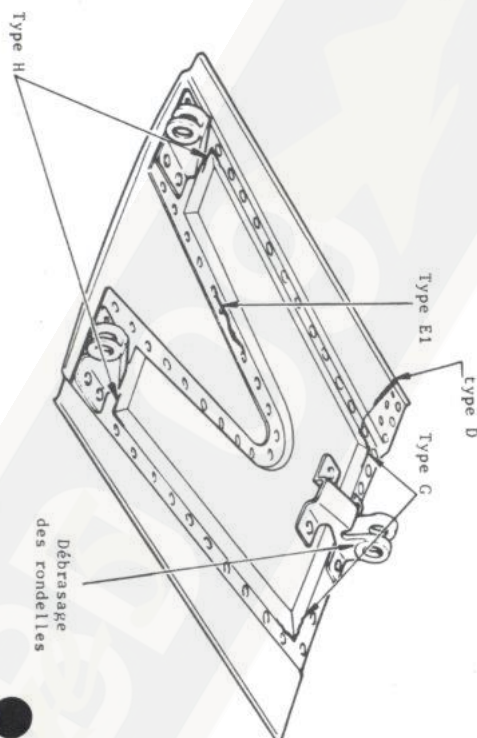


MIRAGE M5B PLANCHE SC. 2482-4 C - 22
09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE

TUYERE MULTIVOILETS
Volet froid



MIRAGE M5B

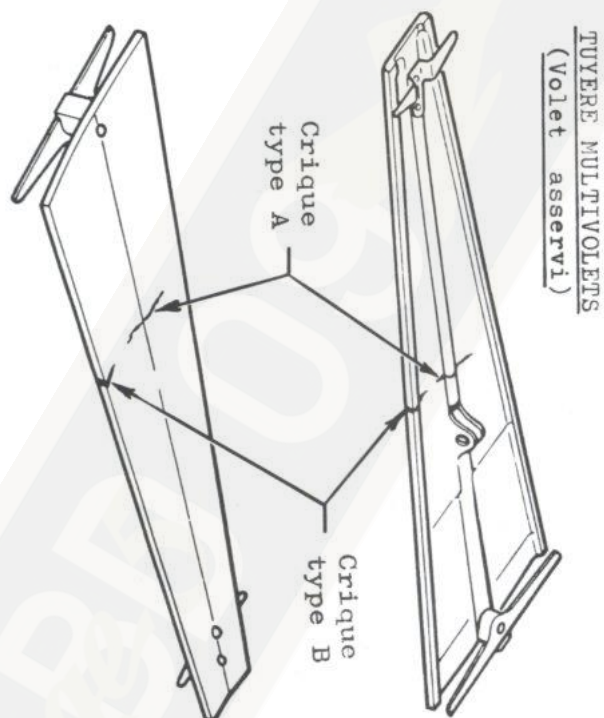
PLANCHE SC. 2482-5

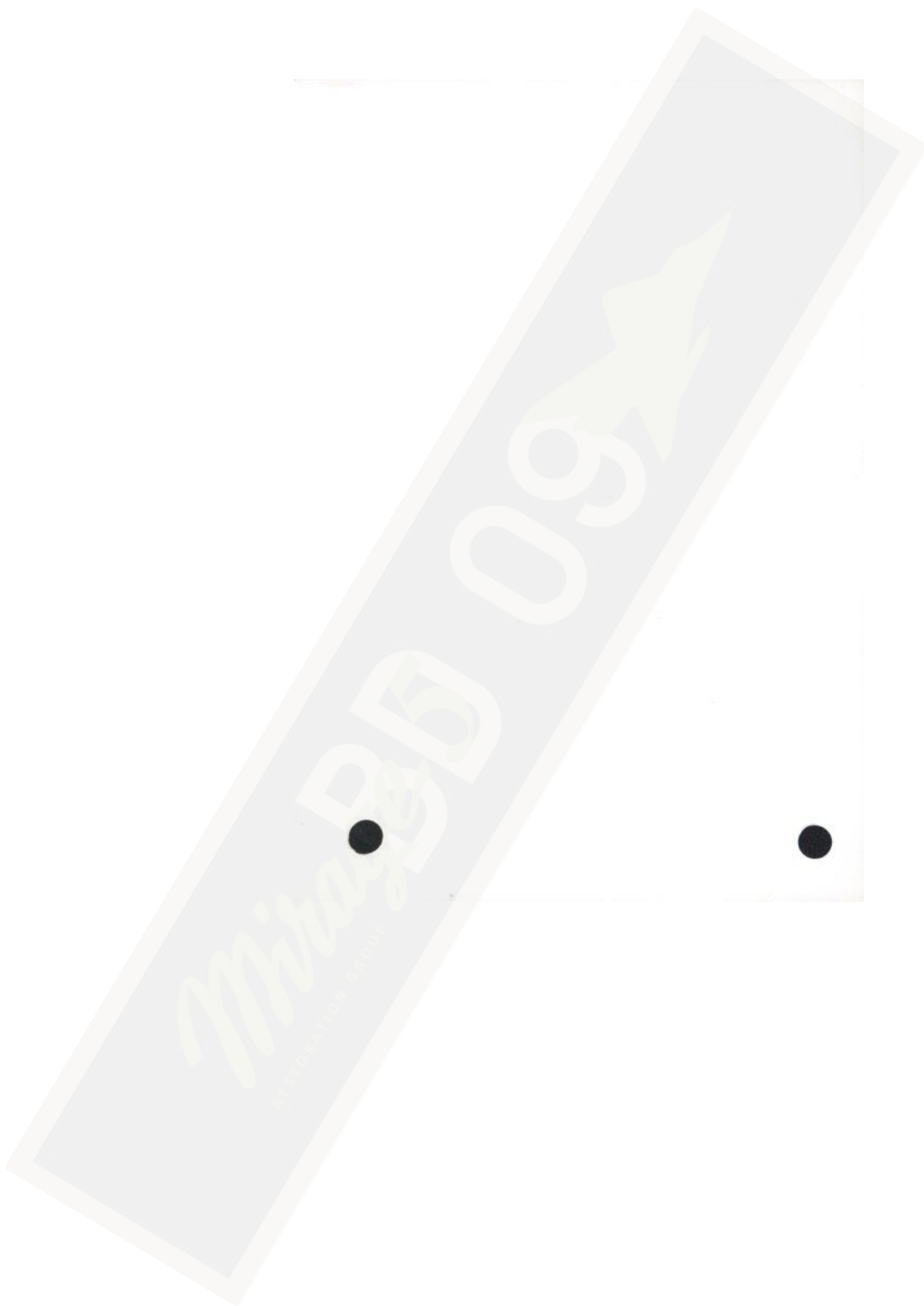
C - 23

09 AOU 1982

.....
MEMENTO CREW-CHIEF
.....

.....
CANAL PC. TOLERANCES DE SERVICIBILITE
.....





MIRAGE M5B

D-01

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL

SOURCES D'INFORMATION

AMD M-02-M5 BA : SC. 0301. page 3/8 du 2/78

Opérations éventuelles d).

SC. 0310. pages 1/7 du 12/80, 2/7 du 11/84
3/7, 4/7 du 12/80, 5/7 du 11/84, 6/7 du 12/80,
7/7 du 11/84.

SC. 0521. pages 1/2 du 2/79 et 2/2 du 4/82

SC. 0530. page 4/4 du 11/84

Consignes de sécurité.

AMD M-02-M5 BD : SC. 0316. pages 1/9 à 9/9 du 4/81

AMD M-02-M5 BR : SC. 0310R pages 1/8 à 8/8 du 6/81

AMD M-04-M5 BA : SC. 0400. page 3/3 du 9/75 paragraphe 2.3.

AMD 40-05 : SC.1231. pages 1/2 et 2/2 Mise à jour n° 33

MEMENTO PILOTE M5-BD page 17 de Décembre 1979

OPTL 2-4-14A du 28 Aout 79

OPTL 2-6-1 du 16 Fev. 72

OPTL 2-6-13 du 25 Nov. 75

OPTL 3-3-5 du 22 Nov. 71

OPTL 3-3-10A du 25 Mai 74

OPTL 2-3-7 du 02 Mar. 82

MIRAGE M5B

D - 02

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL

NOTA : A effectuer avant **CHAQUE VOL**: Dans le cas ou le vol a lieu de suite après la visite journalière, les deux visites s'enchainent.

1. VERIFICATION DE LA FORME AVION

Le mécanicien, responsable de l'avion doit consulter la forme avion, afin de vérifier les pleins effectués et prendre les mesures qui s'imposent pour une intervention sortant du cadre de la visite avant le vol.

ATTENTION : Si la température ambiante est inférieur à 0° Celsius, mettre la centrale gyroscopique en préchauffage pendant 15 minutes, (Valable pour deux heures). Pas applicable au MIRAGE M5-BD

2. CONTROLE : S'assurer de :

- La propreté de l'aire devant et derrière l'avion.
- La mise en place des cales roues.
- La présence de l'extincteur.
- L'accrochage correct de la ou des échelles d'accès cabine.
- Vérifier que toutes les mesures de sécurité ont été prises en ce qui concerne notamment :
 - Le ou les postes pilote.
 - Le ou les sièges éjectables.
 - L'armement.
 - Les charges extérieures.
- Contrôle de l'état du freinage des commutateurs
 - Rallumage en vol.
 - Ministop.
 - Palette largage verrière.
 - Génératrice.
 - Alternateur.
 - Inverseur secours froid.

MIRAGE M5B

D - 03

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

..VISITE AVANT LE VOL..

- MIRAGE M5-BD Poste arrière, le freinage des :

- Palette largage verrière
- Ministop
- Inverseur secours froid

- **IMPORTANT** : Avant de continuer les opérations cellule, s'assurer que la pression hydraulique train-frein est nulle.

- S'assurer que personne ne se trouve sous l'avion, si vous employez les aérofreins pour chuter la pression hydraulique. (Danger voir planche D-17)

- Effectuer une vérification générale de la cellule.
- Vérifier qu'il n'y a pas de fuites. (La fuite admissible des pompes BP est de 2 gouttes minute et sous la turbo-pompe 1/4 litre/heure.)
- Vérifier la purge chambre réacteur et les sorties de drainage.
 - La purge chambre réacteur est ouverte en permanence. (La fermer dans le cas de charges sous le fuselage.)
- Vérifier la propreté de la verrière et du pare brise. (AMD M-03-M5 BA SC. 1400)
- Contrôler à vue l'enfoncement égal des amortisseurs D et G, ainsi que l'écrasement des pneus.
- Déposer les portes 430 d'accès au réacteur dans les compartiments de train "gauche" et "droit".
- Vérifier l'étanchéité des différents organes et accessoires du réacteur.
- S'assurer qu'il n'y a pas d'accumulation d'huile ou de carburant en-dessous du réacteur.
- Consulter la forme 781 pour vérifier que le plein du réservoir d'huile a bien été effectué après le dernier vol ou la dernière période de fonctionnement.
- Remettre en place les portes d'accès des compartiments de train.
- Contrôler visuellement l'état de la tuyère et s'assurer qu'il n'y a pas de fuite d'huile aux vérins.

MIRAGE M5B

D - 04

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL

CONTROLE DU CANAL PC

A effectuer avec ou sans engagement dans le canal selon que le moteur est froid ou chaud.

NOTA :

Pour des raisons de sécurité, l'autorité technique peut rendre obligatoire l'inspection du canal P.C. avec pénétration AVANT CHAQUE VOL.

- Exécution suivant paragraphe 9. de la visite journalière
Fiches B-36 et B-37.

- Inscription en forme avion (AFTO Form 781) suivant modèles ci-après

DISCREPENCY

CORRECTIVE ACTION

CONTROLE DU CANAL PC
SUIVANT MEMENTO
CREW-CHIEF FICHES
B-36 ET B-37

C/W AVEC (ou SANS suivant le
cas) ENGAGEMENT DANS
LE CANAL

- S'assurer que l'épingle de calotte du parachute frein est enlevée.
- Remplir les réservoirs pendulaires si besoin est. «Tout plein partiel des réservoirs 1700 Litres plaqués doit être signalé au pilote.»
- S'assurer de la présence et de la bonne fixation des bouchons équipés (PN° GA51605) sur les moyeux des roues principales.
- MIRAGE M5 BR - Vérifier que les bouchons de protection des appareils photographiques ont été déposés.
- MIRAGE M5 BR - S'assurer que la porte photo est correctement fermée.
- Vérifier que la cabine est dans la configuration "Visite après chaque vol".
- MIRAGE M5 BD - Vérifier que le sandow de rappel du vérin équilibrateur gauche est en bon état (poste AR)

MIRAGE M5B

D - 05

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

..VISITE AVANT LE VOL..

- MIRAGE M5 BD - S'assurer du libre débattement du vérin droit à l'intérieur du dispositif fixe. (Présence du rilsan à l'intérieur du collier.)
- Vérifier l'état extérieur du siège et de ses accessoires.
- Vérifier que le câble de largage du raccord éjectable n'est pas en tension.
- A l'issue de ces vérifications, fermer la verrière.
- Remplir la forme avion et avertir le chef de piste.

3. PREPARATION POUR LE DEMARRAGE

NOTA : Au cas où le démarrage n'est pas effectué par le même mécanicien, il est nécessaire de s'assurer de la bonne exécution des contrôles mentionnés en paragraphe 2.

- S'assurer que la forme avion est remplie et la faire émarger par le pilote.

OPERATIONS PRELEMINAIRES

- Ouvrir la verrière.
- S'assurer du bon accrochage de la ou des échelles d'accès cabine suivant le cas.
- **OPTL 2-6-1** S'assurer de la présence de toutes les bonnettes. Vérifier le serrage du manchon sur le corps du projecteur. Pour une fixation correcte, le culot des lampes doit être entre les pattes de fixation des bonnettes.
- **OPTL 2-6-13** Contrôle des lampes "PUSH TO TEST"
- Vérifier que la cabine est dans la configuration " Visite après chaque vol".

REMARQUE : Pour les vols sans autocommande le voyant AC sera déposé.

MIRAGE M5B

D - 06

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL

- Vérifier que :
- Lors d'une mission tir canons, la sécurité tir canons n'est pas en place sur la détente de tir de la poignée pilote.
- Lors d'un entraînement pilote au tir camera, la sécurité tir canons est en place sur la détente de tir de la poignée pilote.
- Vérifier l'état extérieur du siège et de ses accessoires et enlever le tapis protecteur de packaging d'embarcation.

IMPORTANT : Sur BA, BR, et 2 postes BD.

- Ouvrir le robinet joint de visière (Constater l'extinction du voyant 8 mm.O²). S'il reste allumé, vérifier le verrouillage du raccord éjectable.
- Vérifier que la câble de largage du raccord éjectable n'est pas en tension.
- Tirer fortement vers le bas la tôle d'appui du raccord en prenant garde à ne pas toucher au câble ni à sa rondelle de déverrouillage.
S'assurer que le raccord éjectable reste bien verrouillé sur le régulateur.
- S'assurer que le câble n° 1 (câble séparation parachute principal et stabilisateur fixé à la poignée extérieure) est bien raccordé à la broche coulissante et que son fil de sécurité n'est pas cassé.
- Sécurités armement (engins, roquettes, canons, bombes.) sur arrêt.

MIRAGE M5B

D - 07

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL

4. VERIFICATION EXTERIEURE

IMPORTANT : Lors de la vérification extérieure, le mécanicien accompagnant le pilote effectuera une vérification minutieuse de mise en place et fermeture correcte des différentes portes M5B.

Le pilote accompagné du Crew-Chief doit contrôler dans l'ordre :

- 1 - Manche d'entrée d'air G
 - trappe d'entrée d'air additionnel.
 - fermeture porte commande électrique verrière.(BD)
 - obturateur enlevé
 - pas de corps étrangers.
 - souris rentrée
- 2 - Réservoir sous cheminée (1300 litres)
 - fixation.
 - état.
 - fermeture.
- 3 - Sonde d'incidence :
 - enlever le cache.(action du crew-chief.)
 - rotation libre.
- 4 - Atterrisseur AV
 - repousser la sécurité manuelle de trappe. (action du pilote)
 - état du pneu.
 - enfoncement amortisseur.
 - compas connecté verrouillé.
 - phares en bon état.
 - olive de verrouillage : rotation libre.
- 5 - Doigt blocage roulette dans l'axe : libre

MIRAGE M5B

D - 08

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL

- 6 - Portes pointe avant fermées. M5-BD
- 7 - Porte photo fermée. M5-BR
- 8 - Bouchons de protection des objectifs déposés. M5-BR
- 9 - Hublots : propreté. M5-BR
- 10- Prises totale de fuselage : caches enlevées.
- 11- Perche de nez :
 - enlever le cache. (action du crew-chief.)
 - état.
 - propreté, et droite.
- 12- Entrée d'air échangeur : propreté.
- 13- Statique AV de fuselage : (coté droit) M5-BD
 - cache enlevée.
- 14- Vis purge accus de vol à "g" négatif :
 - vissée à fond.
- 15- Manche d'entrée d'air D :
 - trappe d'entrée d'air aditionnel.
 - fermeture porte d'accès remplissage o².
 - obturateur enlevé.
 - pas de corps étrangers.
 - souris rentrée.
- 16- Sonde de t° d'impact : cache enlevée.
- 17- Sécurité de trappe D :
 - repousser la commande manuelle.(action du pilote.) et refermer la porte 265.

MIRAGE M5B

09 AOU 1982

D - 09

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL

- 18 - Logement de train D :
- pas de fuite.
 - portes de visites fermées. (attaches en face des repères.)
- 19 - Atterrissageur D :
- témoin d'atterrissage : état.
 - état du pneu.
 - enfoncement amortisseur.
 - olive de verrouillage : rotation libre.
 - bouchon équipe en place.
- 20 - Réservoir pendulaire D :
- fixation.
 - empennage.
 - fermeture.
- 21 - Sortie de la pompe PC : cache enlevée.
- 22 - Feu de position D : état.
- 23 - Manoeuvre libre des élevons.
- 24 - Tuyère : état des volets.
- pas de traces d'huile.
- 25 - Parachute frein : goupille enlevée.
- 26 - Feu de position AR : état.
- 27 - Statique régulation d'approche :
- cache enlevée, propreté.
- 28 - Sécurité de crosse en place .

MIRAGE M5B

D - 10

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL

- 29 - Aiguille du manomètre de vérin dans la plage verte. (100 ± 2 bars)
 - état du hublot.
- 30 - Réservoir pendulaire G :
 - fixation.
 - empennage.
 - fermeture.
- 31 - Atterrisseur G :
 - témoin d'atterrissage : état.
 - état du pneu.
 - enfoncement amortisseur.
 - olive de verrouillage : rotation libre.
 - bouchon équipé en place.
- 32 - Logement de train G :
 - pas de fuite
 - portes de visites fermées (attaches en faces des repères)
- 33 - Sécurité de trappe G :
 - repousser la commande manuelle. (action du pilote.) et refermer la porte 265.

ATTENTION : Les trappes rentrent brusquement lorsqu'on remet la troisième et dernière sécurité de trappe si l y a :

- de la pression hydraulique
- et du courant continu.

- 34 - Feu de position G : état
- 35 - Manoeuvre libre des élévons

MIRAGE M5B

D - 11

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL

5. INSTALLATION DU OU DES PILOTES

- Enlever les tapis protecteurs de paquetages d'embarcation.
- Quand le ou les pilotes se sont assis, vérifier qu'ils n'ont pas bougé une commande ou un commutateur.
- Sécurité poignée basse enlevée.

Harnachement à chaque poste

- Dégager le robinet de poitrine de sa position de repos.
- Le pilote assis sur son siège :
 - règle la hauteur de son siège,
 - règle le pédalier.
- S'assurer que le pilote attache ses jarretières : rouge à gauche, verte à droite (les sangles de rappel en position semi-croisée normale).
- S'assurer que le pilote n'a pas de gêne dans l'utilisation du pédalier, sinon allonger les sangles de rappel (tirettes à anneau sous l'avant du siège).
- Positionner le coussin des reins.
- Dégager le robinet de poitrine de son support de repos.
- Présenter au pilote la large sangle ventrale en passant la chenille oxygène dessous.

MIRAGE M5B

D-12

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

.....
VISITE AVANT LE VOL
.....

- Le pilote :
 - attache la sangle de g négatif,
 - attache les cuissardes aux coins latéraux de la boucle ventrale et la serre (cuissarde gauche sur la sangle de paquetage).
 - passe les sangles inguinales dans les anneaux des cuissardes (la sangle gauche par-dessous la sangle de paquetage).
- Dégager les deux bretelles et les faire passer sur les épaules du pilote.
- Le pilote passe les deux bretelles dans les sangles inguinales et les attache aux coins supérieurs de la boucle ventrale.
- **CHAQUE BELIERE DOIT ETRE ENGAGEE A FOND EN PRENANT SOIN DE MAINTENIR LES PALETTES BIEN EFFACEES. ON DOIT ENTENDRE LE DECLIC DE VERROUILLAGE DU CROCHET.**
- **APRES ENGAGEMENT DE LA DERNIERE BELIERE, DONNER UN "COUP DE SECURITE" EN APPUYANT UNE FOIS DE PLUS SUR LES PALETTES.**
- Le pilote :
 - tend la sangle de g négatif puis les bretelles,
 - secoue les sangles pour vérifier leur fixation sur la boucle,
 - déverrouille les bretelles et se penche en avant.
- Tirer vers le haut les sangles principales du parachute pour les tendre en plaquant les anneaux métalliques sur les épaules du pilote.
- S'assurer que le pilote relie par la sangle à ouverture rapide le paquetage de survie à la ceinture SATER.

MIRAGE M5B

D-12 bis

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL

- Brancher la prise anti-g.
- Le pilote agrafe le robinet de poitrine oxygène sur la bretelle gauche.
- Présenter au pilote son équipement de tête.
- Vérifier visuellement que le pilote verrouille correctement l'embout du masque sur le robinet de poitrine et qu'il branche la fiche radio.
- Ouvrir les robinets d'oxygène de bord, puis celui de la bouteille de secours.
- Après ouverture du robinet de raccord de poitrine, s'assurer que le pilote fait son test oxygène et qu'il positionne les deux sélecteurs sur NORMAL/NORMAL.

NOTA :

Vérifier à chaque poste que le pilote fait son test oxygène et qu'il positionne les 2 sélecteurs sur NORMAL/NORMAL (Mirage M5-BD poste AV et AR)

- Sélecteurs HA/BA sur BA.

MIRAGE M5B

D - 12 ter

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL

SECURITES

- Enlever les chaines des sécurités planches de bord.
- Enlever les chaines des 5 sécurités sièges et les présenter au pilote.
 - Les chaines des sécurités sièges se placent dans la pochette fixée sur le côté gauche du baquet de chaque siège.

La ou les chaines sécurités planches de bord (chaines blanches) se placent dans le logement prévu sur le coté gauche du cadre.

MIRAGE M5-BA et BR : Coffret situé sur le flanc gauche.

MIRAGE M5-BD : Chaines Avant et Arrière placées dans le logement prévu sur le coté gauche du cadre 10.

- Dans le cas d'un vol diurne, placer sur "jour" le commutateur "jour-nuit" des tableaux de pannes.

VERIFICATIONS AU POSTE ARRIERE MIRAGE M5 BD

Pilote au poste avant pour un vol seul

Tout pilote volant seul doit s'assurer lui-même, visuellement, de la position des sélecteurs de priorité.

- Robinet oxygène de bord Fermé
- Robinet oxygène secours (siège) Fermé
- Robinet joint de visière Fermé

En cas d'une mission de tir.

- Interrupteur d'interdiction de tir Marche
- Robinet PC ouvert : interrupteur sur "O"
- Robinet coupe feu ouvert : interrupteur sur "O"
- Sélecteur de priorité UHF verrouillé position "AV"
- Poste de commande UHF "OFF"
- Interrupteur "SEC. REGUL" Arrêt

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL

- | | | |
|---|-----|-----------------------|
| - Sélecteurs de priorité "CDI" | } { | Verrouillés "AV" |
| - Sélecteurs de priorité "AEROFREINS" | | position |
| - Interrupteur "MINISTOP" freiné sur Marche | | "M" |
| - Interrupteur Cde "PHARE" sur Arrêt | | "A" |
| - Manette largage cabine vers l'arrière | | Freinée |
| - Climatisation : inverseur freiné sur | | Normal avant |
| - Siège | | position basse |
| Harnais verrouillé et serré au maximum | | |
| Jarretières fixées aux bretelles | | |
| Tuyau d'oxygène agrafé au harnais | | |
| - Sécurités : Aérofreins, train, largages | | enlevées |
| - Siège : sécurité largage verrière | | enlevée |

REMARQUE

Dès que l'avertisseur sonore sera branché, il fonctionnera, signalant que le régulateur d'oxygène au poste arrière ne débite pas. "Effacer" le son en donnant une impulsion sur le voyant principal "PANNE" au poste avant.

6. DEMARRAGE (AMD M-02-M5 BA SC. 0530)

- Si la sécurité l'impose (feu, par exemple), effectuer immédiatement un démarrage réacteur quel que soit le nombre de lancements antérieurs dès que $N \leq 11,9\%$ (1000 tours/min).
- En cas de fuite à un bouchon de réservoir carburant, ne pas tenter d'ouvrir le bouchon de réservoir carburant (ni la porte d'accès sur réservoirs pendulaires sous cheminées) avant l'arrêt du réacteur et dépressurisation des réservoirs. (Risque de projection de carburant et incendie.).

MIRAGE M5B

D - 14

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL

7. APRES DEMARRAGE

- a. Le crew-chief veillera à ce qu'en aucun cas lui-même ni personne d'autre ne passe dans la zone de danger devant l'avion. (Voir schéma Fiche N° D-17)
- b. Evacuer le matériel de servitude restant (échelles, etc....) en dehors de la zone de danger.
- c. En cas de non fermeture d'une ou plusieurs trappes on ne pourra en aucun cas, toucher au poignées de ces trappes ni aux portes donnant accès à ces poignées pendant que le moteur tourne.

IMPORTANT : En cas de démarrage interrompu ou en cas d'interruption de séquence en cours de fermeture des trappes, couper le réacteur et faire chuter la pression hydraulique à l'aide des pédales de frein avant toute manipulation d'ordre électrique.

- d. Débrancher le groupe. (Le cas échéant.).
- e. Observer que les élevons se positionnent en cabré et que les volets internes (compensateurs) sont au neutre.
- f. A l'enclenchement de l'amortisseur de tangage ("T") les deux compensateurs s'alignent sur les élevons (si le gauchissement est à 0°).

8. TEST DES CINQ DOIGTS en liaison avec le pilote.

Légende : P = Pilote

M = Mécanicien - Crew-chief

Remarque préliminaire :

Le mécanicien se placera à la hauteur de l'élevon externe gauche pour chaque signe "test des cinq doigts" au pilote. (Voir planche D-17)

MIRAGE M5B

D - 15

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL

TEST N° 1

- P : - Test des gouvernes (pré-servos sur circuit 1)
Profondeur - Gauchissement et direction.
- M : - Surveiller le comportement des gouvernes
- Vérifier le débattement normal des gouvernes et le fonctionnement des amortisseurs.
 - Vérifier le déplacement des élevons internes et externes pour synchronisation en profondeur et en gauchissement.

TEST N° 2 (CE TEST N'EST PAS APPLICABLE AU MIRAGE M5-BD)

- P : - Test débrayage Secours auto-commande
- Embrayer l'auto-commande (plongeur enfoncé),
 - Interrupteur "DEBLOCAGE" vers le bas,
 - Plongeur auto-commande ("A/C") doit sauter.
- Test des gouvernes (pré-servos sur circuit 2)
Profondeur et gauchissement.
- Test auto-commande (A/C).
- Essayer d'enfoncer le plongeur "A/C" - la manoeuvre ne doit pas être possible,
 - Interrupteur "DEBLOCAGE" vers le haut,
 - Enfoncer le plongeur "A/C".
- P : - Test du trim-auto :
- Manoeuvrer le trim de profondeur à plein piqué,
 - Manoeuvrer le trim de profondeur à plein cabré,
 - Débrayage de l'auto-commande (palette du manche),
 - Remettre le trim de profondeur au neutre.
- M : - Surveiller le comportement des gouvernes profondeur et gauchissement.
- Vérifier le débattement normal des gouvernes.

MIRAGE M5B

D - 16

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL

TEST N° 3

- P : - Test amortisseurs de tangage "T" (sécurité erreur totale) :
- (a) - Retirer le plongeur "T",
 - Dérouler le trim profondeur à plein cabré,
 - Essayer d'enclencher le plongeur "T", il ne doit pas tenir enfoncé,
 - Ramener le trim profondeur au neutre,
 - (b) - Renfoncer le plongeur "T".
- M : - Contrôler le test et observer que l'amortisseur "T" fonctionne à la dernière manoeuvre.
- A l'enclenchement de l'amortisseur "T" les deux compensateurs s'alignent sur les élevons. (Si le gauchissement est à 0°)

TEST N° 4

- P : - Affichage de 7000 tours/minute ou 83 %.
- M : - Part de sa position à hauteur de l'élevon externe gauche et suit le tracé du schéma D-17.
- Contrôle l'étanchéité du réservoir pendulaire gauche (Le cas échéant) : bouchon, boîte à clapet. **Sur réservoir pendulaire 500 litres gauche ne pas enlever de suite la goupille de sécurité**
 - Vérifie la fixation des panneaux et portes coté gauche
 - Vérifie l'absence de fuite hydraulique à l'atterrisseur principal gauche.
 - Contrôle l'étanchéité du réservoir pendulaire sous cheminée ventrale. (Le cas échéant).
 - ATTENTION à proximité des entrées d'air danger de "FOD".

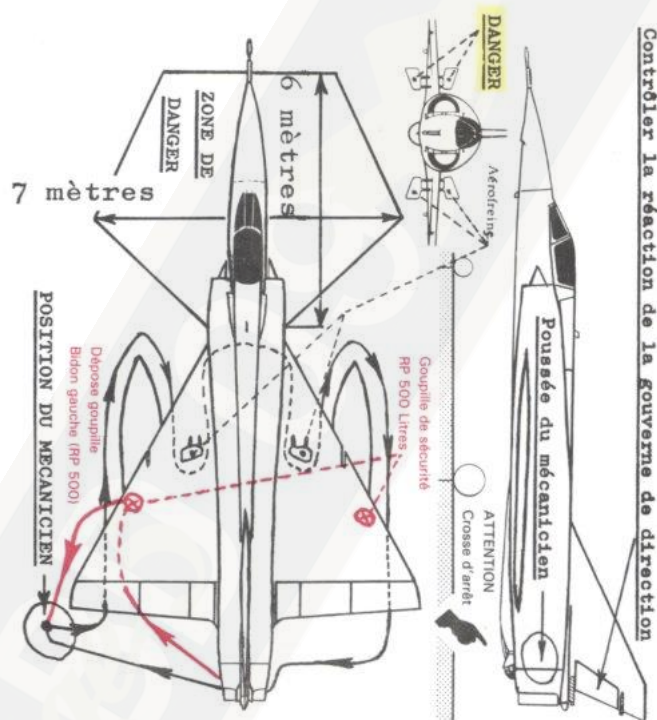
MIRAGE M5B

D - 17

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL



MIRAGE M5B

D - 18

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL

- Vérifie l'absence de fuite hydraulique dans le compartiment de l'atterrisseur auxiliaire.
 - Vérifie l'absence de fuite hydraulique à l'atterrisseur principal droit.
 - Vérifie la fixation des panneaux et portes coté droit
 - Contrôle l'étanchéité du réservoir pendulaire droit (Le cas échéant) : bouchon, boîte à clapet. Sur avion équipé de réservoirs pendulaires 500 litres enlève la goupille de sécurité et la garder fermement en main.
 - Avant de passer de droite à gauche (passage obligatoire sous l'avion au niveau du croupion) le mécanicien jette un dernier coup d'oeil sur la partie droite de l'avion afin de s'assurer que tout est normal, il enlève ensuite la sécurité de crosse en se plaçant de côté.
- ATTENTION : La sécurité de crosse étant enlevée ne plus passer sous la crosse d'arrêt.

- M : - Sur avion équipé de réservoirs pendulaires 500 litres
- Enlève la goupille de sécurité du réservoir pendulaire gauche.
 - Le mécanicien reprend position à hauteur de l'élévon externe gauche. Il montre la broche crosse d'arrêt et éventuellement les 2 goupilles de sécurité des réservoirs pendulaires 500 litres au pilote.
 - Après accord du pilote par un signe de la tête, le mécanicien place la ou les 3 goupilles de sécurité dans le logement prévu à cet effet. (Compartiment 242 G du fuselage).

MIRAGE M5B

D - 19

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL

VERIFICATION EXTERNE POUR LES AVIONS M5-B

P : - Réacteur au ralenti.

M : - Contrôle amortisseur de lacet ("L") :

- Effectue quelques poussées dans le plan horizontal sur la partie arrière du fuselage et observe que la gouverne de direction répond par courtes oscillations. (Voir planche D-17)
- Après s'être assuré du libre passage, retire les cales et fait signe au pilote qu'il peut rouler.

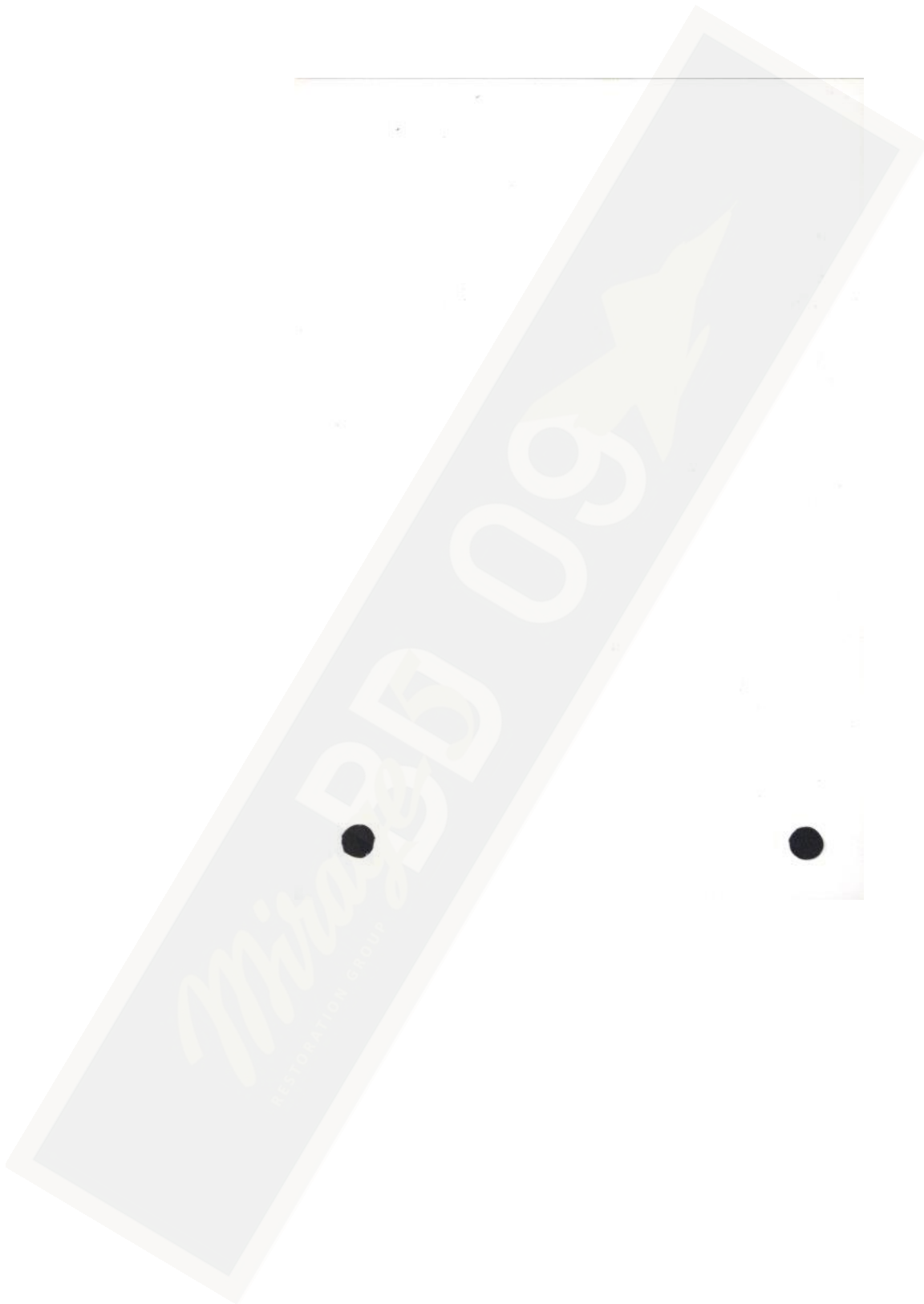
TEST N° 5

P : - Test frein et amortisseur de tangage par un mouvement à cabrer. Dès le début du roulage le pilote freine.

M : - Contrôle le fonctionnement amortisseurs "T"

- Vérifie que les compensateurs répondent au "salut" de l'avion par un mouvement à cabrer.
- Aide le pilote à quitter le parking (libre passage etc...).

ATTENTION : Dans le cas de mission opérationnelle, certaines opérations supplémentaires de sécurité pourraient être exécutées à d'autres endroits.



MIRAGE M5B

E-01

09 AOUT 82

.....
MEMENTO CREW-CHIEF
.....

.....
VISITE AVANT LE VOL DE NUIT
.....

.....
SOURCES D'INFORMATION
.....

AMD M-02-M5 BA : SC. 0311. pages 1/4 du 3/77, 2/4, 3/4 du 2/70
et 4/4 du 3/73.

AMD M-02-M5 BD : SC. 0317. pages 1/5 du 12/71, 2/5 du 2/78,
3/5 du 12/71, 4/5 et 5/5 du 9/73.

AMD M-02-M5 BR : SC. 0311R. pages 1/4, 2/4 du 2/78,
3/4 du 10/70 et(4/4 du 10/73.

OPTL 2-6-1 du 16 Fev. 72

OPTL 2-6-13 du 27 Nov 75

APPLICATION

A effectuer après le dernier vol diurne si vol de nuit ou dusk prévu.

REMARQUES :

- 1.- Un avion peut effectuer du vol de nuit uniquement s'il a effectué au moins un vol diurne ou s'il décolle pour un premier vol au plus tard 15 Minutes avant le coucher du soleil (dusk)

REF.: Instruction opérationnelle C.3 (D) paragraphe 3b
TAF 31/3835 du 24 Août 78

- 2.- En cas de vol diurne, dans de mauvaises conditions atmosphériques, l'Off Tech peut ordonner l'exécution de la PPV vol de nuit.

MIRAGE M5B

09 AOUT 82

E-02

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL DE NUIT

- Brancher le groupe de parc en courant continu.

1. ECLAIRAGE DANS LA CABINE

Au poste pilote MIRAGE M5-BA, BR, et BD avant.

OPTL 2-6-13 Contrôle des lampes "PUSH TO TEST"

OPTL 2-6-1 S'assurer de la présence de toutes les bonnettes et de leur fixation (Réf: 2375-96, 2375-138)

1.1 Feux ultra-violets

- 2 feux de part et d'autre de l'arceau du baquet pilote.

- 1.1.1 - A l'aide de la commande du rhéostat "UV", allumer les feux.
- Vérifier l'allumage des 2 feux en approchant la main.
- Vérifier l'augmentation de luminosité en tournant le rhéostat dans le sens de la flèche.
- Lorsque les feux UV n'ont pas marché depuis 1 mois les faire fonctionner au maxi pendant 4 minutes.

- 1.1.2 - Si tout est normal éteindre les feux, sinon déposer la bonnette changer l'ampoule incriminée et refaire les essais.
- En cas de changement d'ampoule faire la manipulation avec un chiffon propre et maintenir l'ampoule verticale (pour éviter la dispersion des gouttelettes de mercure, cause possible d'allumage défectueux).

NOTA : Au cours du remplacement d'une ampoule sur feu UV amener en concordance les repères blancs du corps du projecteur et du collier, afin de conserver l'angle de $\frac{\pi}{6}$ rd (30°) par rapport à l'axe avion.

MIRAGE M5B

E-03

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL DE NUIT

1.2 Feux rouges externes :

Au poste pilote MIRAGE M5-BA et BR.

- 1.2.1 - A l'aide des rhéostats "Rouge Externe", banquettes et planche de bord, allumer les feux suivants :
- planche de bord gauche et droite (2 feux);
 - indicateur sphérique (1 feu);
 - tableau de commande des dispositifs automatiques (1 feu);
 - indicateur pression hydraulique (1 feu);
 - banquette AV gauche et droite (2 feux);
 - air frais (1 feu);
 - banquette AR gauche (1 feu);
 - boîtier disjoncteur (1 feu);
- 1.2.2 - A l'aide du rhéostat situé sous la montre de bord, allumer les feux:
- montre de bord et compas de secours;
 - déplinav et déplificelle.

Au poste pilote avant MIRAGE M5-BD

- 1.2.1 - A l'aide du rhéostat "Rouge externe" situé sur la boîte de commande d'éclairage (banquette gauche) allumer les feux suivants :
- banquette gauche arrière (2 feux)
 - éclairage tableau commande de vol (1 feu)
 - banquette gauche avant (2 feux)
 - indicateur pression hydraulique (1 feu)
 - banquette droite avant (1 feu)
 - banquette droite médiane (1 feu)
 - boîtier disjoncteur (1 feu)

MIRAGE M5B

09 AOUT 82

E-04

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL DE NUIT

- A l'aide du rhéostat planche de bord situé sur la banquette gauche, allumer les feux :
 - planche de bord gauche (1 feu)
 - indicateur sphérique (1 feu)
 - boîte de commutation radio (éclairage interne)

- 1.2.2' - A l'aide du rhéostat situé sous la montre de bord, allumer les feux :
 - montre de bord et compas de secours
 - éclairage déplinav.

Au poste pilote MIRAGE M5-BA, BR et BD avant

- 1.2.3 - Vérifier l'allumage de tous les feux et l'augmentation de luminosité en agissant sur les rhéostats.
- Eteindre les feux, éventuellement déposer la bonnette, changer l'ampoule incriminée et refaire les essais.
- 1.2.4 - Remplacement d'une ampoule grillée d'un feu rouge externe.
- La bonnette doit être toujours déposée et reposée en la tirant dans l'axe du projecteur.
- Lors de la repose, engager la bonnette à fond.

NOTA : 1) Pour la rampe RAM 1, il faut remplacer l'ensemble RAM 1 (2vis).
2) D'une façon générale avant de débrancher une ampoule grillée, ramener systématiquement le rhéostat de commande de cette ampoule sur arrêt.

MIRAGE M5B

E-05

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL DE NUIT

1.3 Feux rouges internes

- A l'aide du rhéostat double "rouge interne" situé sur la boîte de commande d'éclairage (banquette gauche) au poste avant MIRAGE M5-BD ou a l'aide des rhéostats "rouge interne" banquettes et planche de bord au poste pilote MIRAGE M5-BA et BR, allumer les feux suivants :

1.3.1 - Sur banquette gauche :

- boîte de commutation radio (pas pour MIRAGE M5-BD)
- boîte de commande UHF secours
- boîte de commande UHF normal.

1.3.2 - Sur banquette droite :

- boîte de commande TACAN
- boîte de commande T° cabine. (MIRAGE M5-BA et BR)
- Boîte commande conditionnement (MIRAGE M5-BD)
- poste de commande centrale gyro (MIRAGE M5-BA et BR)
- poste de commande armement (MIRAGE M5-BA et BR)
- Boîte de commande armement (MIRAGE M5-BD)
- boîte de commande IFF
- magasin d'affichage des stations (MIRAGE M5-BA et BR)

1.3.3 - Sur planche de bord :

- poste de commande Doppler (MIRAGE M5-BA et BR)
- indicateur PHI (MIRAGE M5-BA et BR)
- indicateur radar altimètre (MIRAGE M5-BA et BR)
- Radio-altimètre (MIRAGE M5-BD)
- Boîtier de préaffichage UHF
- Boîte téléphone de bord (MIRAGE M5-BD)

1.3.4 - Sur le pylone

- Boîte de commande caméras (MIRAGE M5-BR)
(éclairage autonome)

MIRAGE M5B

E-06

09 AOÛT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL DE NUIT

- 1.3.5 - Vérifier l'éclairage "par la tranche" des éléments précités et l'augmentation de luminosité en agissant sur le rhéostat.
- Eteindre les feux. Eventuellement, déposer le cabochon, changer l'ampoule incriminée et refaire les essais.

NOTA : Dans le cas où le réglage de l'intensité lumineuse d'une boîte de commande UHF est défectueux, parfaire ce réglage en déposant la ou les boîtes incriminées et en réglant le ou les rhéostats commandant les lampes AV et AR du panneau correspondant

1.4 Baladeuse

- La tirer et la positionner sur le crochet d'arceau droit, elle doit s'allumer.
- La laisser rentrer à mi-course : elle doit rester allumée.
- La rentrer à fond en la poussant à la main, elle doit s'éteindre.
- Pour remplacer l'ampoule de la baladeuse, ne pas déposer le capuchon.

1.5 Voyants

- Tester tous les voyants des 2 planches de bord, si l'un des voyants ne s'allume pas, changer l'ampoule et refaire le test.

MIRAGE M5B

E-07

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL DE NUIT

1.6 Tableau de pannes

- Mettre le commutateur J.N de chaque tableau de pannes (postes AV et AR) sur la position "N".
- Vérifier la diminution d'intensité de l'ensemble des ampoules du tableau de pannes.

1.7 Phares

- Vérifier la propreté des glaces des phares, les nettoyer au besoin.
- Placer le commutateur à bascule sur "roulage", le phare gauche doit s'allumer (essais intermittents).
Si tout est normal, placer ce commutateur sur "Arrêt" et vérifier l'extinction du phare.
- Positionner le commutateur sur "Atterrissage" les 2 phares doivent s'allumer puis opérer comme ci-dessus, sinon changer le ou les blocs optiques incriminés et refaire les essais.

1.8 Feux de formation

- Ces feux (2) de couleur bleue sont situés sur l'extrados de la voilure (G et D).
- Mettre le commutateur "feu formation" sur "faible" (flanc gauche).
- Vérifier l'allumage des 2 feux.

MIRAGE M5B

E-08

09 AOÛT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL DE NUIT

- Mettre le commutateur sur "fort" et s'assurer que la luminosité des feux est supérieure.
- Si tout est normal, mettre le commutateur sur "Arrêt", sinon changer l'ampoule incriminée et refaire les essais.

NOTA : Les vis de fixation des feux de formation seront freinées au Tecsil 2034 après avoir été enduites au préalable de vernis P207 (le laisser sécher environ 1/2 h.). Une vis enduite de vernis est protégée définitivement, seule l'opération d'application de Tecsil est nécessaire pour les montages suivants. On enlèvera, vis posées, le surplus du Tecsil.

FEUX DE ROUTE :

- Mettre le commutateur "Feu de position" sur "faible" (flanc gauche)
 - Vérifier l'allumage des feux d'extrémité d'aile (rouge à gauche, vert à droite) et du feu de dérive (orange).
 - Mettre le commutateur sur "fort".
- Vérifier que les feux de bout d'aile clignotent, que les feux blancs et oranges de dérive clignotent alternativement (en même temps que feux d'aile) et que la luminosité est supérieure.
- Si tout est normal, mettre le commutateur sur "Arrêt", sinon changer l'ampoule incriminée et refaire les essais.

MIRAGE M5B

E-09

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE AVANT LE VOL DE NUIT

NOTA : Vérifier l'état du feu de position (dérive voilure).

Une fêlure de ce feu n'implique pas l'échange systématique qui n'aura lieu que si la fixation est en cause ou s'il y a arrachement d'une partie du feu. Nettoyer éventuellement avec SIPLEX.

2. ECLAIRAGE DANS LA CABINE AU POSTE ARRIERE
MIRAGE M5-BD

OPTL 2-6-1 Contrôle des lampes "PUSH TO TEST"

S'assurer de la présence de toutes les bonnettes et de leur fixation (Réf: 2375-96, 2375-138)

2.1 Feux ultra-violets

- Ces feux sont au nombre de 2 sur le montant de verrière.
- Renouveler les opérations du paragraphe 1 pour les feux UV du poste arrière.

2.2 Feux rouges externes

- Les rhéostats des postes sont identiques à ceux des feux UV.
 - a) A l'aide du rhéostat "rouge externe" situé sur la boîte de commande d'éclairage (banquette gauche) allumer les feux suivants :
 - épaule flanc gauche (1 feu)
 - manette des gaz (1 feu)
 - banquette flanc gauche (1 feu)
 - banquette flanc droit (2 feux)
 - baladeuse

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF
*****VISITE AVANT LE VOL DE NUIT

- b) A l'aide du rhéostat planche de bord situé sur la banquette gauche allumer le feu milieu arceau
- c) A l'aide du rhéostat situé sur l'arceau de planche de bord allumer les feux :
 - arceau coté gauche (1 feu)
 - arceau coté droit (1 feu)
- d) Effectuer les opérations du paragraphe 1.2

2.3 Feux rouges internes

- a) A l'aide du rhéostat "rouge interne" situé sur la boîte commande éclairage (banquette gauche) allumer les feux suivants
 - Sur banquette gauche :
 - Boîte de commande UHF secours
 - Sur pylône :
 - Boîte de commande téléphone
 - Sur banquette droite :
 - Boîte de commande TACAN
 - Boîte de commande Guideur.

2.4 Baladeuse2.5 Voyants2.6 Tableau de pannes.

} Procéder comme
il est dit pour
le poste Avant.

MIRAGE M5B

F-01

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE APRES LE VOL

SOURCES D'INFORMATION

AMD M-02-M5 BA : SC. 0201 page 2/3 du 2/78 Chapitre 1,3
SC. 0320 pages 1/7 à 7/7 du 12/80
SC. 0510 page 1/3 du 7/80 Paragraphes a,b,c,d
SC. 0522 page 1/2 et 2/2 du 10/71
AMD M-02-M5 BD : SC. 0309 page 4/4 du 2/78 Chap.3.2
SC. 0325 pages 1/7 du 12/71 et pages 2/7 à
7/7 du 4/81
AMD M-02-M5 BR : SC. 320 pages 1/6 à 6/6 du 6/81

AMD 40-05 SC. 1251. pages 1/2 Mise à jour n° 12
et 2/2 Mise à jour n° 18.
OPTL 1-6-13B du 26 Juin 1979.
O.T.M. 2-4-14 du 27 Février 1979.
O.T.M. 2-5-1A du 07 Jan 1981

MIRAGE M5B

F-02

09 AOUT 82

.....
MEMENTO CREW-CHIEF
.....

.....
VISITE APRES LE VOL
.....

1. SECURITES EN BOUT DE PISTE :

- 1.1 Au retour d'une mission opérationnelle, certaines opérations de sécurité sont à exécuter dès que l'avion est en bout de piste.
- 1.2 En cas d'incendie d'un bloc frein, appliquer les consignes de la Fiche A-17 Paragraphe 10.9.

2. ARRIVEE DE L'AVION AU PARKING :

- Indiquer au pilote le lieu de stationnement de l'avion.
- Mettre les cales; s'assurer que le frein de parking n'est pas serré, sinon prévenir le pilote.
- Mettre en place la sécurité de crosse de décélération.
- Contrôle du temps d'arrêt en auto-rotation :
Pour cette opération, tenir compte de l'influence du vent (vent de face ou vent arrière) celui-ci pouvant modifier sensiblement le temps d'arrêt.
- Faire fonctionner le réacteur au régime de "Ralenti" $34,5 \pm 1,2 \%$ (2900 ± 100 tr/mm).
- Ramener le chronomètre de bord à 0.
- Simultanément, mettre franchement la manette des gaz en butée "Stop" et enclencher le chronomètre de bord.
- Au "Top" donné par le mécanicien, arrêter le chronomètre de bord (le "Top" indique l'instant où le compresseur s'immobilise).
- relever le temps d'arrêt en auto-rotation et le noter sur la fiche de contrôle.

MIRAGE M5B

F-03

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE APRES LE VOL

- Ce temps, à partir du "Ralenti" stabilisé, sera de 22 à 24 secondes si la pompe hydraulique est neuve, et de 25 à 27 secondes pour le réacteur équipé d'une pompe hydraulique rodée.
- Le mécanicien vérifiera également que les circuits de drainage fonctionnent correctement.
- Après s'être assuré qu'il n'y a personne sous l'avion, demander au pilote de manoeuvrer les aérofreins pour faire chuter la pression hydraulique.
- Mettre en place l'échelle ou les échelles d'accès cabine, éponger la verrière si elle est mouillée.

3. SECURITES DANS LA CABINE :

3.1 Par le pilote

- Commutateur pompes BP sur arrêt.
- Commutateur robinet coupe-feu sur fermé.
- Commutateurs feux de route et de formation sur arrêt (éventuel).
- Commutateurs convertisseur et centrale gyro sur arrêt.
- Sélecteur d'interdiction de tir sur arrêt.
- MIRAGE M5-BD aux deux postes.
- Commutateur batterie sur arrêt.
- Le frein de parking n'est pas mis.
- Disjoncteurs électro-pompe, horizon déclanchés.
- Sélecteur général armement sur Arrêt.
- (Pas au poste arrière MIRAGE M5-BD).

MIRAGE M5B

F-04

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE APRES LE VOL

3.2 Par le mécanicien (pilote dans la cabine).

- Robinet joint de visière et de poitrine fermés.
- Chaîne des sécurités siège en place (sécurité commande basse, mise en place par le pilote).
- Chaîne des sécurités planche de bord en place.

REMARQUE : La sécurité sur manette des gaz se met de bas en haut.

3.3 Par le mécanicien (cabine évacuée par le pilote):

- Robinet de poitrine sur son support de repos avec bouchon de protection en place.
- Bretelles accrochées sur la tête du siège; (sinon risque de détérioration de la verrière lors de la fermeture).
- Mettre en place le tapis protecteur de paquetage d'embarcation.
- Mettre le siège à sa position basse en s'assurant qu'aucun corps étranger ne s'interpose entre le baquet siège et le plancher de l'avion.
- Mettre en place le couvercle de protection plastique muni d'une flamme rouge "ground safety" à l'emplacement du magasin de stations (SSU-12) lors de sa dépose par le pilote.

ATTENTION : Il est interdit de faire fonctionner le moteur électrique pendant plus d'une minute sans marquer un temps d'arrêt de 5 minutes.

- Si l'avion est armé, laisser ensuite le mécanicien armement prendre en priorité toutes les mesures de sécurité indispensables.
- S'assurer que les sondes sont encore chaudes.
- Placer les protecteurs de la sonde d'incidence et de la sonde température d'impact.
- Le protecteur de perche de nez sera placé dès que la perche de nez sera complètement refroidie.

MIRAGE M5B

F-05

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE APRES LE VOL

4. MISE A JOUR DE LA DOCUMENTATION.

Dès sa descente de l'avion, le pilote doit se rendre au "bureau de piste" pour remplir les formes en présence du chef de piste ou de son adjoint. En plus des remarques relatives aux anomalies rencontrées au cours de sa mission, il doit mentionner en particulier dans la case réservée à cet effet :

- Les conditions de décélération (Freinage)
 - Le nombre de touch-and-go (MIRAGE M5 BD)
 - Le temps d'auto-rotation du GTR
 - Si l'on trouve les aiguilles témoin de l'accéléromètre, au-delà de + 4g ou - 2g demander confirmation au pilote.
- Les indications de l'accéléromètre ne sont valables qu'en vol.

OPTL 1-6-13B du 26 Jun 79

Le contrôle du facteur de charge s'effectue suivant la carte F-06. Les avions (quelle que soit la configuration) ayant dépassé + 8g ou - 4g (valeurs confirmées par le pilote) subiront systématiquement les inspections prévues dans le document AMD-M06-M5B Chap 1, Para 2A, B, C, D, et E.

Un vol d'essai sera effectué avant que l'avion ne puisse effectuer des missions opérationnelles.

Si l'avion est équipé de charges sous voilures ou sous fuselage et que le facteur de charge autorisé a été dépassé d'une valeur égale ou supérieure à 20% à celui autorisé, il y aura lieu d'effectuer les vérifications comme prévu dans le document AMD-M06-M5B Chap 1, Para 1 c-à-d que suivant la configuration de l'avion on appliquera les EP 1100, EP 1200 et les notices propres aux charges équipant l'avion.

MIRAGE M5B

F-06

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE APRES LE VOL

FACTEURS DE CHARGES LIMITES			
CONFIGURATION	NOMBRE DE G MAXIMUM AUTORISE		
LISSE		+ 6,7	-3,5
2 X 1700 L	Transfert	+ 4,5	-2
	Vide	+ 6,5	-3,3
1300 L	Transfert	+ 5	-2,5
	Vide	+ 6	-3
2 X 500 L sans bombe	Transfert	+ 6	-2,5
	Vide	+ 6,5	-2,5
BOMBES STRIM		+ 5	-2,5
BOMBES SNAKEYE		+ 5	-2
BOMBES SECAN		+ 4,5	-2
LAU 32	avec Max 2 Roq par POD	+ 6,5	-2
	avec plus de 2 Roq par POD	+ 4	-2

MIRAGE M5B

09 AOUT 82

F-07

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE APRES LE VOL

Après un changement de configuration ou après une inspection "EXCESSIF G" le spécialiste instrument déblocuera l'accéléromètre et ramènera les aiguilles à " + 1G ".

5. VERIFICATIONS DANS LA CABINE

Ne pas actionner les commandes de vol, les circuits servo étant sans pression.

Sur tous les MIRAGE M5-B

- Vérifier que le frein de parking n'est pas mis
- S'assurer que personne ne se trouve sous l'avion, puis chuter la pression dans le circuit servitudes (train frein).
ATTENTION DANGER voir planche D-17
- Contrôler la position de repos des équipements suivant cartes B-05 à B-18.
- Eteindre le voyant "Pannes" et placer sur "Nuit" le commutateur "Jour-Nuit" du tableau de pannes.
- Contrôler la coïncidence des traits repères blancs sur la poignée pilote pour éviter un desserage éventuel.

6. VERIFICATIONS A L'EXTERIEUR DE LA CABINE

- Vérifier l'aspect de la cellule et en particulier :
 - les manches à air
 - les noyaux coniques et leurs nervures à ressorts.
 - éventuellement la fixation des charges largables.
- Ouvrir manuellement les trappes de train.
- Vérifier les compartiments de train, s'assurer qu'il n'y a pas de fuite.
- Nettoyer avec un chiffon propre et sec, les tiges coulissantes des vérins et des amortisseurs.

MIRAGE M5B

F-08

03 FEV 86

.....
MEMENTO CREW-CHIEF
.....

.....
VISITE APRES LE VOL
.....

- Vérifier à vue l'enfoncement égal des amortisseurs principaux ainsi que l'écrasement des pneus.
- Vérifier sur chaque atterrisseur principal que la cale témoin en plomb fixée sur le fût, au droit du longeron n'est pas écrasée ni déformée. Dans le cas contraire, envoyer l'avion au 2ième échelon pour contrôle.
- Vérifier l'état apparent des blocs freins. Si la température a été trop élevée les garnitures deviennent blanchâtres et friables, il est alors nécessaire de les changer. En cas de doute, vérifier la cote d'usure des "FERODO".
- Si des flammes apparaissent, attaquer l'incendie avec un extincteur à poudre en s'approchant de la roue perpendiculairement à la fusée.
- Vérifier le fonctionnement du rattrapage de jeu et que les secteurs Férodo ne sont pas serrés. On doit pouvoir avec une tige métallique faire remuer le secteur fixe visible.
- Examiner l'aspect des roues suivant Fiches B-24 et B-29 Paragraphe 5.2.3 ainsi que l'état des pneus suivant Fiches G-3 à G-13 Contrôle des pneumatiques.
- Lors d'une sortie de piste ou atterrissage dur ou si une roue a heurté un obstacle, consulter les manuels avions pour contrôles à effectuer. Voir aussi Fiches G-3 à G-13 Contrôle des pneumatiques.
- Vérifier que la peinture thermocolor gris-bleue appliquée sur les tenons d'entraînement n'a pas virée.
- Vérifier la présence des couvercles d'entraînement du ministop et la mise en place de la bague porte-couvercles.
- Déposer les portes 430 d'accès des compartiments de train "gauche" et "droit".

MIRAGE M5B

F-09

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE APRES LE VOL

- Contrôler visuellement l'étanchéité des circuits et des accessoires et s'assurer qu'il n'y a pas d'accumulation d'huile ou de carburant en dessous du réacteur.
- Vérifier l'étanchéité de l'axe du sélecteur de vitesse.

REMARQUE :

- Une fuite de l'ordre de la "goutte minute" est tolérée sur réacteur chaud. Si les conditions ci-dessus sont dépassées la fuite est inadmissible.
- OTM 2-4-14 : Toutes les 5 ± 1 heures de fonctionnement, vérifier le témoin magnétique du renvoi de commande et prendre un échantillon d'huile.
- Effectuer le plein d'huile réacteur (noter la consommation).
- Le remplissage doit être effectué après chaque vol, et dans les 2 heures qui suivent l'arrêt du réacteur. Déterminer la consommation horaire de l'huile au cours du dernier vol.
- La consommation d'huile admise sur le réacteur doit être plus grande que 0,8 l/h et plus petite que 1,5 l/h.
- Cependant, en cas de nécessité opérationnelle des vols successifs sans complément d'huile sont autorisés à condition que la durée totale n'excède pas 5h30.
- Dans ce cas, le mécanicien chargé de la mise en oeuvre de l'avion devra :
 - s'assurer que la durée des vols successifs restera dans les limites indiquées ci-dessus.
 - avertir le pilote qu'il pourra constater au cours du vol l'allumage du voyant "Alarme huile", et que dans ce cas, il sera amené à respecter les consignes spéciales prévues pour les vols longue durée sans complément d'huile.

MIRAGE M5B

F-10

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE APRES LE VOL

IMPORTANT : 1) Cette condition de 5h30 de vol sans complément de plein ne doit avoir qu'un caractère très exceptionnel.

2) NE JAMAIS COMPLETER L'HUILE DU RESERVOIR APRES UNE VENTILATION.

3) En cas de doute sur l'exécution du plein (par exemple avion reprenant ses vols après une indisponibilité), respecter les consignes de la remarque b de l'opération 12 de la fiche AMD M-02-M5 BA SC.0510

- Remettre en place les portes d'accès des compartiments de train.
- Se placer à la tuyère et contrôler visuellement l'aspect intérieur du canal PC.
- La virole support située entre les volets chauds et les volets froids fera l'objet d'une attention particulière (traces de feu ou déformations).
- S'assurer également de l'étanchéité des verins de tuyère.
- Contrôler les volets chauds et volets froids pour criques et déformations.

NOTA : Pour les tolérances d'acceptation des défauts éventuellement constatés se reporter aux fiches C-01 à C-22

7. RECONDITIONNEMENT DE L'AVION

7.1 Pleins systématiques

- Plein en huile du réacteur (voir ci-avant) (O-156) AMD M-02-M5 BA SC. 0510.
- Plein en carburant (sauf les réservoirs pendulaires). AMD M-02-M5 SC. 0200.
- Plein en oxygène du circuit normal et éventuellement des bouteilles de secours. (AMD M-02-M5 BA SC. 0210.)

MIRAGE M5B

F-11

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE APRES LE VOL

7.2 Pleins éventuels

7.2.1 - Plein en huile du relais d'accessoires (O-156)

Après un vol exceptionnel à haute altitude. Pour les vols moyenne et basse altitude après le dernier vol de la journée jusqu'à concurrence de 10 heures de vol max. (AMD M-02-M5 BA SC. 0213.)

7.2.2 - Vérification du niveau des bâches hydrauliques (H-515)
(après chaque vol)

- Ouvrir les portes d'accès 218 G et D
- Ouvrir le robinet de jauge puis déposer le bouchon de remplissage

ATTENTION : Dévisser de 2 à 3 tours de bouchon, de façon à permettre, lors de la repose, un engagement complet de la barrette jusqu'en butée.

- Vérifier à vue que le niveau de liquide ne se trouve pas au-dessous du repère blanc fixé au fond du filtre de remplissage.

Si cette vérification fait apparaître une consommation supérieure à 1 litre/heure et si la perte de liquide n'est imputable à aucune fuite, cela peut être dû à un défaut interne de la servo-commande auxiliaire de gauchissement ou de profondeur.

- Si le niveau est correct :

Fermer le robinet de jauge.

Mettre en place le bouchon de remplissage en procédant comme suit :

- Engager la barrette jusqu'en butée.

- Visser le bouchon jusqu'à suppression de son jeu axial (ce qui correspond à l'application du joint d'étanchéité sur son siège).

MIRAGE M5B

F-12

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE APRES LE VOL

ATTENTION : Pour éviter la suppression de ce jeu, ne pas agir sur le bouchon dans le sens desserrage. A partir de cette position, visser à la main le bouchon d'un quart à un demi-tour supplémentaire et s'assurer que le bouchon ne peut pas être enlevé. AMD M-02-M5 BA SC. 0212.
(- Vérification et plein des bâches hydrauliques).

7.2.3 Plein des bâches hydrauliques : (H-515)

- Après 4 vols ou 3 heures de vol et après le dernier vol de la journée, si l'avion effectue moins de vols par jour.

7.2.4 Plein en huile de l'alternateur FC6 : (O-156)

- Après 3 heures de vol, ou après le dernier vol de la journée refaire un complément de plein. AMD M-02-M5 BA SC. 0214.

NOTA : Dès qu'un vol dépasse 2,30 h le plein doit être fait avant le vol suivant, du fait que ce vol sera d'au moins une demi-heure.

7.2.5 Plein de l'évaporateur de conditionnement cabine :

- Après un vol haute altitude ou après le dernier vol de la journée.
AMD M-02-M5 BA SC. 0217.
AMD M-02-M5 BD SC. 0225.

7.2.6 Essais du vide-vite :

- Sur les réservoirs équipés de vide-vite, effectuer impérativement un essai de celui-ci avant chaque plein même partiel des réservoirs pendulaires. Voir fiche H-06
- Chaque essai sera inscrit en forme 781A.

MIRAGE M5B

F-13

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE APRES LE VOL

7.2.7 Plein en carburant des réservoirs pendulaires.
(AMD M-02-M5 BA SC. 0201).

7.3 Crosse de décélération

- Vérifier l'état de carénage de crosse et le sabot arrière.
- S'assurer du gonflage correct du vérin de largage de crosse.
Pression 100 ± 2 bars à 20° Centigrade. Correction 1 bar par écart de 3° C. Si pression insuffisante appliquer SC. 3065 de l'AMD M-03-M5 BA

8. CONTROLE FINAL :

8.1 Dans la cabine

- Mettre le commutateur batterie sur marche le temps de vérifier au récepteur double que la pression frein de secours est supérieure à 200 bars (2900 psi.). Pas pour MIRAGE M5-BD poste arrière.

NOTA : En cas d'indisponibilité prolongée de l'avion, fermer les robinets O2 de secours puis de bord.

- Régler le ou les détotalisateurs en fonction du carburant emporté :

-	Lisse	: 3000
+	2 X 1700 LITRES	: 6300
+	2 X 1700 + 1 X 1300 litres....	: 7550
+	1 X 1300 LITRES	: 4250

MIRAGE M5B

F-14

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

..VISITE APRES LE VOL..

- Contrôle de l'état du freinage des commutateurs :

- Allumage en vol
- Ministop
- Génératrice
- Alternateur
- Inverseur secours froid

- MIRAGE M5-BD poste arrière :

- Palette largage verrière
- Ministop
- Inverseur secours froid

Ces commutateurs doivent être freinés avec du fil à casser.
Refaire les freinages s'ils ne sont pas corrects.

IMPORTANT : Fermer et verrouiller la verrière, ouvrir celle-ci une demi-heure avant le prochain vol pour ventilation.

8.2 A l'extérieur

- Vérifier que tous les travaux demandés par la Forme ont été effectués et la signer.
- Eventuellement, procéder aux opérations de campement et amarrage, suivant Fiches AMD M-02-M5 BA, BD ou BR SC. 0110, SC. 0110R ou SC. 0115

MIRAGE M5B

G-01

03 FEV 86

MEMENTO CREW-CHIEF

CONTROLE DES PNEUMATIQUES

SOURCES D'INFORMATION

AMD M-02-M5 BA : SC. 0321 pages 1/2, 2/2 du 11/84
BAF SUP 30 de 10/81.

AMD M-03-M5 BA : SC. 3405 pages 1/2 et 2/2 de 12/80
SC. 3406 pages 1/2 et 2/2 de 12/80
SC. 3407 page 1/1 du 2/82.

RT 22-10-2 : Edition Décembre 1967 mise à jour 06-78.

Note VDT/F4/3291 du 27 MARS 84 (GOODYEAR)

Télégramme VDT/F4/4844 du 10 MAI 84 (GOODYEAR)

OPTL 2-10-05B du 08 MAI 84

OTM 2-10-15 du 21 OCT 81

MIRAGE M5B

G-02

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

CONTROLE DES PNEUMATIQUES

1. CONTROLE DES PNEUMATIQUES AVANT MONTAGE

- Le montage des pneumatiques de marques différentes sur un même atterrisseur principal est INTERDIT.

Il est conseillé de monter des pneumatiques ayant sensiblement le même degré d'usure. Lorsqu'un pneu est rebuté pour raison fortuite, la décision de remplacer l'autre pneu principal sera prise par l'Officier technicien

2. CONTROLE DES PNEUMATIQUES APRES MONTAGE SUR AVION

- Vérification du gonflage ou gonflage pour la mise à la pression nécessaire suivant la configuration de l'avion.

Voir visite journalière fiches B-32 et B-33

3. CONTROLE DES PNEUMATIQUES EN UTILISATION CRITERES DE REBUT (Toutes les marques)

- L'inspection des pneumatiques montés sur avion doit être aussi complète que possible et comporter un contrôle d'aspect des deux faces du pneu et de la bande de roulement y comprise la partie qui est en contact avec le sol.
 - Contrôle des points pneus suivant fiche B-34
 - Perte de pression de plus de 5% de la pression nominale dans une période de 24 heures.
- Déposer la roue pour vérification en atelier.

MIRAGE M5B

G-03

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

CONTROLE DES PNEUMATIQUES DUNLOP

3.1 Critères de rebut des pneus DUNLOP

- Disparition de la sculpture

- a) Usure de la première toile de la sculpture sur une longueur continue de 30 cm, ou disparition du fond d'une gorge sur une longueur de 5 cm.
- b) Afin d'éviter l'aquaplaning, le pneu devra être rebuté si la profondeur moyenne d'une même gorge est inférieure à 1,5 mm. Cette valeur moyenne est établie à partir de trois mesures prises à 120° d'intervalle sur une même gorge.

- Coupures sur la bande de roulement

Le pneumatique est gonflé à sa pression d'utilisation. Toute coupure présentant simultanément les trois caractéristiques suivantes entraîne la mise au rebut du pneumatique.

- a) La blessure a produit une déchirure dépassant les limites d'un cercle de 25 mm de diamètre.
- b) Les câbles textiles sont tranchés et l'on voit au moins une dizaine de sections de fils.
- c) La profondeur de la blessure est telle que ses bords sont nettement saillants et le profil est localement déformé.

Cas particuliers : coupure très élancée (faible entrée mais grande profondeur) qui ne présente pas la caractéristique (a) ci-dessus mais cependant la caractéristique (c) entraîne la mise au rebut du pneumatique.

MIRAGE M5B

G-04

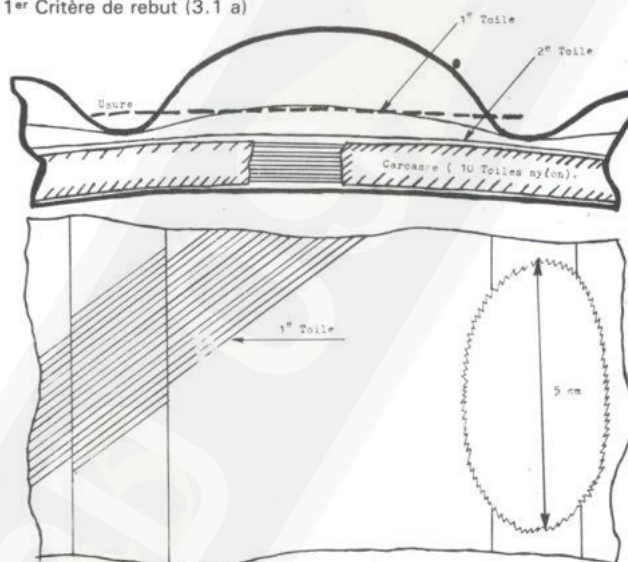
19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

CONTROLE DES PNEUMATIQUES DUNLOP

Pneus DUNLOP

1^{er} Critère de rebut (3.1 a)



Usure de la première toile de la sculpture sur une longueur continue de 3 cm ou disparition du fond d'une gorge sur une longueur de 5 cm.

MIRAGE M5B

G-05

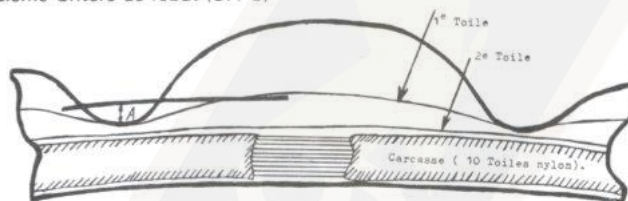
19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

.....
CONTROLE DES PNEUMATIQUES DUNLOP
.....

Pneus DUNLOP

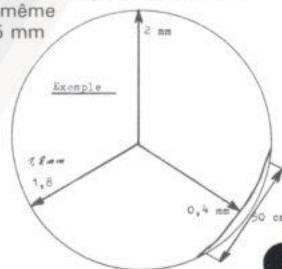
2ième Critère de rebut (3.1 b)



$A < 1,5$ mm (élimination de l'aquaplaning).

REMARQUES

1. "A" est la profondeur moyenne d'une même gorge établie à partir de trois mesures prises à 120° d'intervalle.
2. a) Dans le cas d'une usure uniforme de la sculpture, le 1^{er} critère de rebut (usure de la 1^{re} toile) sera atteint alors que "A" est encore supérieur à 1,5 mm.
- b) Dans certains cas particuliers, (usure irrégulière ou plat) la profondeur moyenne dans une même gorge peut être inférieure à 1,5 mm alors que le 1^{er} critère de rebut n'est pas encore atteint (voir exemple ci-contre).



$$A = \frac{2 + 1,8 + 0,4}{3} = 1,4 \text{ mm}$$

MIRAGE M5B

G-06

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

.....
CONTROLE DES PNEUMATIQUES KLEBER-COLOMBES
.....

3.2 Critères de rebut des pneus KLEBER - COLOMBES

- Disparition de la sculpture

- a) Usure de la seconde toile de la sculpture sur une longueur continue de 60 cm, ou disparition du fond d'une gorge sur une longueur de 5 cm. ●
- b) Afin d'éviter l'aquaplaning, le pneu devra être rebuté si la profondeur moyenne d'une même gorge est inférieure à 1,5 mm. Cette valeur moyenne est établie à partir de trois mesures prises à 120° d'intervalle sur une même gorge.

- Coupures sur la bande de roulement

Le pneumatique est gonflé à sa pression d'utilisation.

Toute coupure présentant l'une des trois caractéristiques suivantes entraîne la mise au rebut du pneumatique.

- a) La blessure a produit une déchirure dépassant les limites d'un cercle de 25 mm de diamètre et les bords sont distants d'au moins 3 mm.
- b) 40 % ou plus des plis textiles sont tranchés.
- c) Les câbles de la carcasse sont apparents.

MIRAGE M5B

G-07

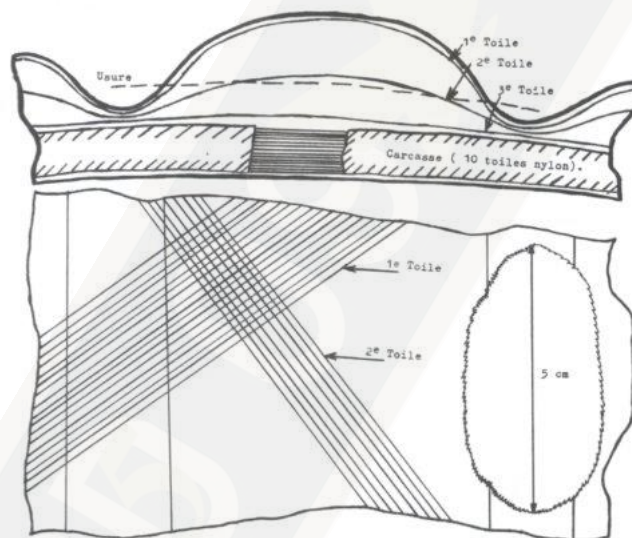
19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

CONTROLE DES PNEUMATIQUES KLEBER-COLOMBES

Pneus KLEBER - COLOMBES

1^{er} Critère de rebut (3.2a)



Usure de la seconde toile de la sculpture sur une longueur continue de 60 cm ou disparition du fond d'une gorge sur une longueur de 5 cm.

MIRAGE M5B

G-08

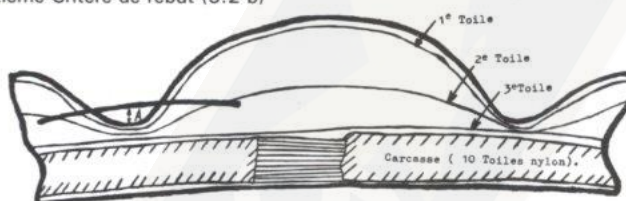
19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

CONTROLE DES PNEUMATIQUES KLEBER-COLOMBES

Pneus KLEBER - COLOMBES

2ième Critère de rebut (3.2 b)

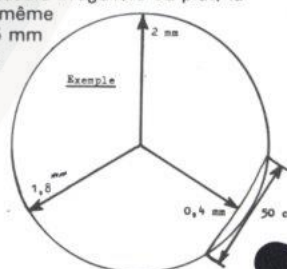


$A < 1,5$ mm (élimination de l'aquaplaning).

REMARQUES

1. "A" est la profondeur moyenne d'une même gorge établie à partir de trois mesures prises à 120° d'intervalle.
2. a) Dans le cas d'une usure uniforme de la sculpture, le 1^{er} critère de rebut (usure de la 2^e toile) sera atteint alors que "A" est encore supérieur à 1,5 mm.
- b) Dans certains cas particuliers, (usure irrégulière ou plat) la profondeur moyenne dans une même gorge peut être inférieure à 1,5 mm alors que le 1^{er} critère de rebut n'est pas encore atteint (voir exemple ci-contre).

$$A = \frac{2 \times 1,8 + 0,4}{3} = 1,4 \text{ mm.}$$



MIRAGE M5B

G-09

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

CONTROLE DES PNEUMATIQUES GOODYEAR

3.3 Critères de rebut des pneus "GOODYEAR"

A. Disparition de la sculpture

Le pneu est complètement usé sur plus de 5 cm de longueur sur une place à l'endroit des rainures principales (N° 0,3 et 4 sur la figure G-10).

Les rainures moins profondes (N° 1, 2, 5, 6, 7 et 8) ne doivent pas être prises en considération et peuvent être complètement usées sans nécessité de remplacement de pneu.

B. Coupures sur la bande de roulement

- 1) Le pneu présente plus de 3 coupures, craquelures ou dommages ayant moins de 25 mm en longueur, qui ne pénètrent pas plus de 2 toiles au travers de la carcasse et séparées d'au moins 60° d'arc de part et d'autre.
- 2) Le pneu présente plus de 20 coupures de 38 mm de longueur qui ne s'étendent pas plus loin que la toile de renforcement.
- 3) Le pneu présente sur les flancs des coupures, des trous ou des petites criques de vieillissement qui pénètrent à travers n'importe quelle toile de la carcasse.
- 4) Le pneu présente des coupures, craquelures, trous dans la bande de roulement ou décollements ou autres dommages ayant plus de 25 cm carré de surface et qui pénètrent à travers n'importe quelles toiles de la carcasse.

C. Glissements

- 1) Il peut y avoir plusieurs glissements endéans les 24 heures.
- 2) La longueur de glissement par opération taxi-décollage-atterrissage-taxi NE peut être supérieure à 5 cm.
- 3) La longueur totale des glissements endéans les 24 heures - 5 opérations au maximum - NE peut être supérieure à 15 cm.

MIRAGE M5B

19 MARS 85

G-10

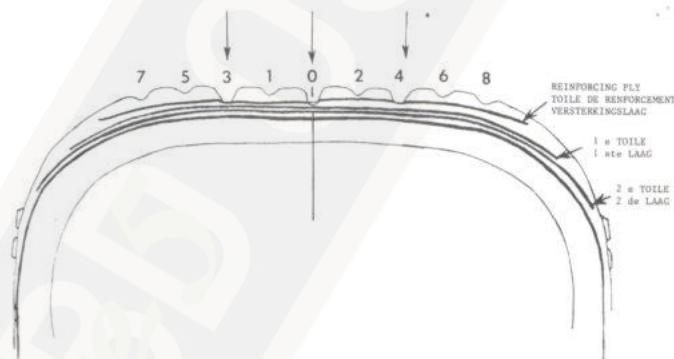
MEMENTO CREW-CHIEF

CONTROLE DES PNEUMATIQUES

- 4) Afin de permettre une vérification exacte des glissements constatés, le spécialiste effectuant l'après-vol repérera ceux-ci sur le pneu, à l'aide d'une craie spéciale de couleur jaune (NSN 7510-13-234-4947), de la façon suivante : après avoir constaté un glissement inférieur à 5 cm, tracer un trait de craie sur le pneu face au trait de peinture de la roue; après le dernier vol de la journée, si la somme des déplacements est inférieure à 15 cm, tracer un trait surmonté d'une croix face au trait de la roue ou si aucun déplacement n'a eu lieu au cours de ce vol, tracer une croix au-dessus du trait de craie existant.

D. Pression

La perte maximale de pression endéans les 24 heures NE peut être supérieure à 5 % pour garantir une vérification exacte, le contrôle de la pression sera fait le matin lorsque la température de l'ensemble pneumatique-roue-bloc frein est à température ambiante.



MIRAGE M5B

G-11

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

CONTROLE DES PNEUMATIQUES

3.4 Critères de rebut (Toutes les marques)

- Coupures sur les flancs :

La coupure a une profondeur d'environ 2 mm et le textile apparaît au fond de la fente : rebuter le pneumatique.

Si les blessures sont moins importantes, le pneumatique est laissé en service mais doit être inspecté soigneusement après chaque vol.

- Les perforations : enveloppe à rebuter.

- Une hernie sur bande de roulement ou sur les flancs. A rebuter.

- Choc violent du pneu sur un obstacle tel que pierres, bordure, etc... A rebuter.

- Dégonflement du pneu par fusion du fusible de sécurité suite à un freinage intensif. A rebuter.

- Atterrissage sur une distance exceptionnellement courte accompagné d'une surchauffe au niveau des blocs freins et des roues. A rebuter.

- Atterrissage dur nécessitant la vérification en usine de l'un ou des deux atterrisseurs principaux. A rebuter.

- Sous-gonflage.

Pneu utilisé en sous-gonflage supérieur ou égal à 15% de la pression normale d'utilisation (déflexion supérieure à 35%).

A rebuter.

- Echauffement : La gomme des flancs présente près de la jante un aspect très sec avec éventuellement des craquelures ou des cloques. Déposer la roue pour inspection en atelier.

- Surface des flancs, cloques (bulles d'air sous une mince couche de gomme). Déposer la roue en vue de l'examen du pneu en atelier.

- Surface des flancs, coupures, craquelures ou fentes radiales atteignant la carcasse ou mesurant plus de 2 mm de profondeur.

rebut du pneu.

MIRAGE M5B

G-12

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

CONTROLE DES PNEUMATIQUES

- Surface des flancs, décollement de la gomme jusqu'au 1^{er} pli de la carcasse. Rebut du pneu.
- Surface des flancs, les repères de la jante indiquent un glissement de plus de 2 à 3 mm du pneu sur la jante. Déposer la roue en vue de sa remise en état en atelier.
- Surface de la bande de roulement, "déchappage" partiel ou total; amorce de décollement entre la bande de roulement et la carcasse. Rebut du pneu.
- Plat sur la bande de roulement, disparition du fond d'une gorge sur une longueur de 5 cm. Rebut du pneu.
Si le critère n'est pas atteint, le pneu est laissé en service, sous réserve qu'aucune vibration ne soit décelée par le pilote lors de la rentrée du train.
- Le joint de la bande de roulement s'est ouvert. Dès que l'ouverture est visible la roue doit être déposée pour réparation en atelier.
- Usure dissymétrique de la bande de roulement. Dépose de la roue pour réparation en atelier.

ATTENTION : En cas d'usure dissymétrique du pneu le réglage du train d'atterrissage doit être vérifié. En cas de doute sur l'interprétation d'une tolérance ou d'un critère de rebut, la solution qui apporte le maximum de sécurité sera systématiquement choisi dans l'immédiat, l'objet du litige sera transmis par la suite au jugement d'instances plus compétantes.

SECURITE : Le personnel chargé d'intervenir sur une roue d'avion doit toujours approcher la roue par l'avant ou l'arrière, jamais par le flanc. Cette précaution est encore plus impérative si la roue ou le pneumatique ont subi une avarie et s'ils sont encore chauds.

MIRAGE M5B

G-13

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

CONTROLE DES PNEUMATIQUES

Avant toute opération de dépose d'une roue, le pneumatique doit être impérativement dégonflé. Cette précaution permet d'éliminer les risques d'accident que pourrait provoquer une avarie indécélable de la structure de la roue

4. POLLUTION DES PNEUMATIQUES

- Généralités

Les liquides habituellement utilisés sur avions, tels que : Fluides hydrauliques, Kérosène, huiles synthétiques, solvants et dégraissants, présentent un certain degré de pollution pour les pneus. Il est donc nécessaire, dans le cas d'un contact des pneus avec ces liquides de procéder à leur nettoyage.

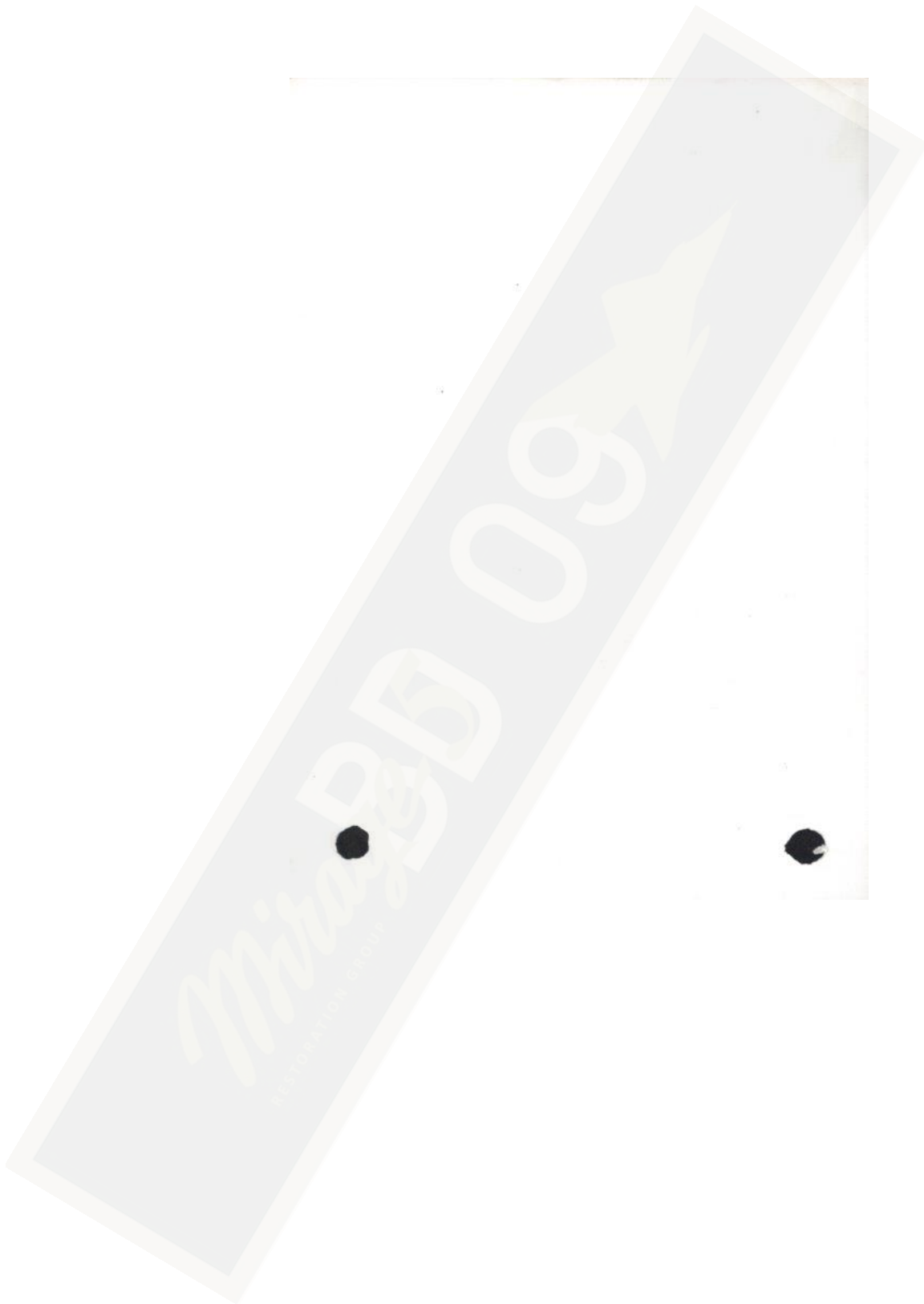
- Nettoyage après pollution

Les consignes de nettoyage sont :

- de laver la zone polluée à l'eau savonneuse dans les plus brefs délais.
- si le liquide polluant s'infiltre dans la zone située entre la jante de la roue et le talon du pneu, il faut impérativement démonter le pneu pour le laver.
- si le pneumatique est resté en contact prolongé (à partir d'une demi-journée) avec ces ingrédients, déposer la roue pour échange du pneumatique.

- Protection des pneus

Lors de certains travaux ou si les pneus risquent d'entrer en contact avec des agents nuisibles (huile, carburant), ils seront protégés par des housses de fabrication locale et qui devront rester en place tant que le danger de contamination persistera.



MIRAGE M5B

H-01

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

..VISITE HEBDOMADAIRE CELLULE ET REACTEUR..

..SOURCES D'INFORMATION..

AMD M-02-M5 BA : SC. 0201 page 2/3 du 7/78. Chapitre 1,3.
SC. 0230 page 1/1 du 9/77
SC. 0301 page 3/8 du 2/78. Hebdomadairement

AMD M-03-M5 BA : SC. 1208 pages 1/2 et 2/2 du 10/76
SC. 1600 page 1/1 du 6/73
SC. 3021 page 1/2 du 2/70. Chapitre 1.

OPTL 1-6-16 du 02 Avr 74
OPTL 2-2-8 du 18 Sep 79
OPTL 2-9-2 du 24 Août 77
OPTL 2-10-4A du 13 SEP 82

MIRAGE M5B

H-02

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE HEBDOMADAIRE CELLULE ET REACTEUR

**1. PURGES DES RESERVOIRS, CANALISATIONS
ET CIRCUITS DE PRESSURISATION CARBURANT**

- La périodicité de cette purge pourra être modifiée par l'Officier mécanicien selon les facteurs.
- Toutes les purges sont montées de façon identique, opérer de façon semblable pour chacune d'elle :
 - Placer un récipient sous la purge
 - Dévisser la vis d'un tour environ
 - S'assurer qu'il n'y a pas de traces excessives d'eau dans le liquide qui s'écoule.
 - Laisser couler quelques secondes.

NOTA : Lors de la purge de l'accu de vol inversé, laisser couler jusqu'à épuisement.

REMARQUE : Si, lors de la purge de l'accu de vol inversé le débit est important (pétrole) ou ne s'arrête pas cela peut être l'indice :

- Soit d'un clapet anti-retour du circuit de pressurisation voilure défectueux (bloqué en position ouvert).
- Soit d'une membrane crevée de l'accu de vol inversé.

**2. VERIFICATION EXTERNE DES CHATS ET DES TOLES
INTERIEURES DE MANCHES A AIR.**

- 2.1 - Effectuer une inspection générale.
- 2.2 - Vérifier la concordance des repères de peinture rouge sur toutes les têtes de vis (vis d'entrée d'air de souris, des carénages amovibles et fixes). En cas de désalignement des repères, les vis seront traitées comme les vis desserrées, c'est-à-dire qu'elles seront déposées, éventuellement changées, puis freinées.

MIRAGE M5B

H-03

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE HEBDOMADAIRE CELLULE ET REACTEUR

NOTA IMPORTANT : Ces vis étant freinées ne pas les solliciter avec un tournevis pour vérifier leur serrage car l'on risquerait de rompre ce freinage. En cas de doute, les vis seront traitées comme les vis desserrées, c'est-à-dire qu'elles seront déposées, éventuellement changées, puis freinées : (AMD M-03-M5 BA SC. 1208).

2.3 - Vérifier l'état du rivetage

- Vérifier que les rivets de fixation des cornières longitudinales de reprise des carénages fixes sur la structure de manche à air ne sont pas ébranlés.
- Vérifier également le rivetage de la jonction des tôles intérieures inférieures de manches à air entre cadres 16b et 17.

2.4 - Enture (*) de liaison carénage amovible carénage fixe :

- Solliciter successivement les 2 carénages près de leur jonction par plusieurs mouvements "pousser, lâcher".
On ne doit pas trouver de mouvements relatifs entre les 2 carénages, ce qui serait l'indice d'une crique sur une enture ou un renfort (cadre 14a).

* ENTURE : Assemblage bout à bout de deux pièces.

2.5 - Vérification de l'état du rivetage interne du carénage fixe de chat.

- Procéder à l'inspection de la partie visible du carénage.
Les carénages ayant des rivets ébranlés resteront avionnés jusqu'à la prochaine indisponibilité, si les conditions suivantes sont remplies :
 - moins de 10% des rivets sont ébranlés,
 - aucun rivet manquant ou pendant,
 - maximum de 4 rivets consécutifs ébranlés,
 - pas de crique ou de déchirure de tôle.Lorsque ces critères sont dépassés, procéder à la dépose et à la réparation des carénages.

MIRAGE M5B

H-04

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE HEBDOMADAIRE CELLULE ET REACTEUR

3. NETTOYAGE DU POSTE PILOTE

3.1 - Généralités

- S'assurer que toutes les sécurités sont en place. Voir fiche A-4
- Pendant le nettoyage :
 - Prendre garde de ne pas manoeuvrer une manette ou un commutateur.
 - Veiller à ne pas accrocher malencontreusement le bouton poussoir de la montre de bord.
 - Sur avion reconnaissance pendant les manipulations de la verrière, faire attention aux viseurs latéraux.

3.2 - Nettoyage

- S'assurer aux points bas, qu'il n'y a pas d'accumulation de liquide hydraulique (circuit frein), sinon rechercher l'origine de la fuite avant d'éponger.
- Effectuer une visite à vue du fond de baquet puis passer l'aspirateur.
- Essuyer les instruments, commutateurs et manette de la planche de bord et des banquettes.
- Nettoyer les rétroviseurs à l'aide de coton ou de gaze imbibé d'alcool éthylique.
- Vérifier l'état de la peinture noire sur la face arrière des équipements de la planche de bord.

4. CONTROLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DU DISPOSITIF ANTI-SHIMMY

Le contrôle est effectué à la partie supérieure de l'accu anti-shimmy

4.1 - Dévisser le protecteur de pige (7 s/plats)

4.2 - Enfoncer la pige jusqu'au contact avec le piston.

L'extrémité de la pige doit alors arriver au ras du corps de l'accumulateur, lorsque la température est de 20° C.

NOTA : Pour des températures différentes, consulter le diagramme de dilatation annexé à la planche H-05.

MIRAGE M5B

H-05

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE HEBDOMADAIRE CELLULE ET REACTEUR

4.3 - Revisser le protecteur de pige muni de son joint en cuivre.

PIGE de CONTROLE

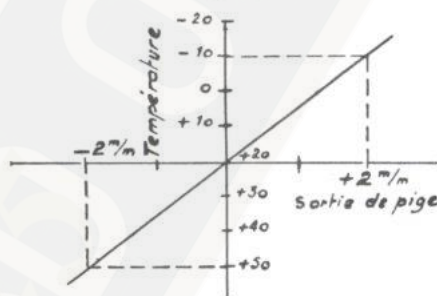
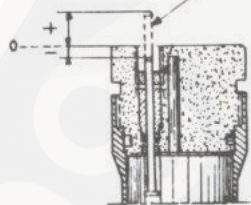


DIAGRAMME de DILATATION

4.4 - Si le niveau doit être corrigé, procéder au remplissage et purge du dispositif. (AMD M-03-M5 BA SC. 3021).

MIRAGE M5B

H-06

09 AOUT 82

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE HEBDOMADAIRE CELLULE ET REACTEUR

5. ESSAIS DU VIDE-VITE

Sur les réservoirs équipés de vide-vite, effectuer impérativement un essai de fonctionnement de celui ci avant chaque plein.

Ce test sera aussi effectué lors de la visite hebdomadaire pour autant que les bidons soient VIDES

- S'assurer que l'interrupteur "Auto-Drop" est sur arrêt (cache rabattu).

- N'effectuer qu'une seule et unique impulsion. Cette impulsion libérant le noyau de l'électro-aimant, suffit à créer une légère rotation du papillon, déverrouillant le doigt d'arrêt (même si l'ouverture du vide-vite n'est pas acquise).

- En cas de non ouverture, solliciter le papillon, au maillet par exemple.

- Graisser le joint de papillon et son siège (en s'assurant de leur propreté) à la graisse AIR 3565.

- Refermer le vide-vite et effectuer un nouvel essai d'ouverture (une seule impulsion).

- En cas de non fonctionnement au second essai, ne pas insister et échanger le vide-vite.

Au cours de ces vérifications, le bouton de commande ne devra en aucun cas, être sollicité plus de 2 à 3 secondes.

- Chaque semaine, un nettoyage complet au TR4, du papillon et de son joint, puis du siège, sera effectué avant graissage.

A cette occasion, l'état du joint du papillon sera examiné afin d'en contrôler le vieillissement.

MIRAGE M5B

H-07

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

..VISITE HEBDOMADAIRE CELLULE ET REACTEUR..

6. GRAISSAGE DES ARTICULATIONS DES COMMANDES DE VOL
AU MOYEN DE LA GRAISSE AIR 4222 (NATO G395) (OPTL 2-9-2).
(AMD M-03-M5 BA SC. 2121 para 2-3).

- Graisser à l'aide d'une pompe les axes des élevons situés à la partie supérieure de ceux-ci, enlever l'excès de graisse autour des articulations et des graisseurs.
- Contrôler le libre déplacement de l'élevon en vérifiant si de la position haute il redescend librement par son propre poids.
- Si cet essai n'est pas concluant, graisser les deux articulations de la servo de l'élevon en cause. Enlever l'excès de graisse autour des articulations et des graisseurs.
- Si aucun résultat positif n'est toujours pas obtenu : ouvrir une discrepancy en AFTO Form 781 A et prévenir le Line-Chief.

7. ENTRETIEN DES BOITIERS EJECTEURS DE LARGAGE VERRIERE

7.1 BUT

Prévenir l'oxydation systématique du piston des boîtiers, éjecteurs de largage verrière constatée lors des visites intermédiaires.

MIRAGE M5B

H-08

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITE HEBDOMADAIRE CELLULE ET REACTEUR.

7.2 Actions à prendre :

- A chaque visite hebdomadaire, les actions suivantes seront prises :
- Relever le piston en tirant la tige vers le haut.
 - Mettre quelques gouttes d'huile (AIR 1504) 6850-00-209-7230 autour de la tige du piston.
 - Faire descendre lentement la tige.
 - Actionner plusieurs fois le piston afin que l'huile se répartisse sur toutes les surfaces.

REMARQUES : 1) En cas de grippage du piston, les prescriptions de la fiche SC. 1431 (M5BA) et SC. 1451 (M5BD) seront appliquées (temps requis : 15 min.)
2) **ATTENTION :** Pas de corps gras sur le raccord oxygène.

8. NETTOYAGE DE LA CELLULE DES AVIONS MIRAGE M5-B

(Fiches J-04 à J-06)

- Nettoyage de l'avion - principalement la partie inférieure du fuselage et l'emplanture des ailes.
 - La fréquence de nettoyage sera augmentée dans le cas d'un avion ayant des fuites inopinées d'huile ou de kérozène.
- Produits à utiliser : ARDROX 6025 AF NSN 6850-13-234-5268

9. PROTECTION ANTI-CORROSION DES AVIONS MIRAGE M5-B

- En période d'hiver lors des épandages de produits de dégivrage exécution des points 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, et 3.6 des fiches J-06 et J-07.

Produits à utiliser

- a) - Produit hydrofuge : ARDROX 396/1
NSN 8030-13-234-2219
- b) - Produit de protection : ARDROX 3140
NSN 6850-99-541-9999

MIRAGE M5B

J-01

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

.. VISITES EVENTUELLES ET TRAVAUX SPECIAUX ..

PERIODICITE D'APPLICATION SUIVANT AMD M-01-M5 B			
PARA	OPERATIONS	REFERENCES	PERIODICITES D'EXECUTION
1.	Nettoyage et entretien des revêtements après les missions comportant des tirs canons.	M-03-M5 BA SC 1621 pages 1/2 et 2/2 du 11/73	A effectuer impérativement après missions comportant des tirs canons. (Avec le personnel armurier)
2.	Nettoyage des revêtements de l'avion	M-05-M5 BA EP. 1622 pages 1/6 de 2/82, 2/6, 3/6, 4/6, 5/6 et 6/6 de 7/81.	A effectuer impérativement au retour d'un séjour prolongé en milieu agressif et en hiver lors de l'emploi des produits spéciaux sur les pistes et chemins de roulements. Cette opération sera suivie : -d'un rinçage du réacteur sur avion. -de la pulvérisation d'inhibiteur de corrosion.(voir manuel de maintenance ATAR).
3.	Rinçage de l'avion et protection anti-corrosive.	M-05-M5 BA EP. 1622A pages 1/3, 2/3 et 3/3 de 8/81.	A effectuer systématiquement en hiver lors de l'emploi de produits spéciaux sur les pistes et chemins de roulement. Cette opération sera suivie : Voir fiche J-02.

MIRAGE M5B

J-02

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITES EVENTUELLES ET TRAVAUX SPECIAUX

PERIODICITE D'APPLICATION SUIVANT AMD M-01-M5 B			
PARA	OPERATIONS	REFERENCES	PERIODICITES D'EXECUTION
3	Rinçage de l'avion et protection anti-corrosive.	M-05-M5 BA EP. 1622A pages 1/3, 2/3 et 3/3 de 7/81.	Cette opération sera effectuée : 1) Périodiquement tous les 3 mois. 2) Après le dernier vol de la journée, en cas de vol supposé polluant ou de survol maritime en basse altitude. 3) Hebdomadairement, en cas de stationnement polluant ou en atmosphère corrosive. Cette opération sera suivie : -d'un rinçage du réacteur sur avion -de la pulvérisation d'inhibiteur de corrosion. (voir manuel de maintenance ATAR).
4	Contrôle du montage du disque de frein.	M-03-M5 BA SC. 3056 pages 1/2 et 2/2 du 2/70	A effectuer entre 25 et 35 atterrissages en profitant de la dépose d'une roue.
5	Réglage des correcteurs de densité.	OPTL 2-4-6c du 12 NOV 1981	A effectuer lors de l'emploi d'un carburant différent.
6	Ventilation sèche	M-02-M5 BA SC. 0530 et SC. 0535	Si nécessaire.

MIRAGE M5B

J-03

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

***** VISITES EVENTUELLES ET TRAVAUX SPECIAUX *****

1. NETTOYAGE ET ENTRETIEN DES REVETEMENTS APRES LES MISSIONS COMPORTANT DES TIRS CANON
AMD M-03-M5 BA S.C. 1621
- 1.1.- NETTOYAGE DU REVETEMENT ATTAQUE PAR LE GAZ DES ARMES :
 - 1.1.1. 1- Cas du revêtement peint :
Utiliser un mélange approprié.
Enduire le revêtement à nettoyer avec le mélange, laisser agir 10 minutes, puis laver à grande eau.
Terminer l'opération par une application de produit de lustrage et protection des peintures.
 - 1.1.2. 2- Cas de goulottes de tir (non peintes mais protégées à la graisse AIR 4222)
Enlever la graisse imprégnée des résidus de combustion de la poudre, avec un chiffon imbibé de White-Spirit.
- 1.2.- VERIFICATION DES DEFLECTEURS ET DES VIS.
 - Vérifier les déflecteurs afin de rechercher s'ils ne présentent pas un des critères de rebut suivants :
 - a) - Début de crique (au niveau des soudures de raccordement des aubages à la goulotte, soit sur la paroi de la goulotte, soit dans l'aubage même).
 - b) - Zone d'érosion (sur l'aubage AV atteignant par endroit la moitié de sa hauteur frontale).
 - c) - Disparition sur une zone de la moitié de l'épaisseur du métal.

MIRAGE M5B

J-04

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

... VISITES EVENTUELLES ET TRAVAUX SPECIAUX ...

- d) - Arrachement localisé de métal sur la totalité de l'épaisseur de l'aubage AV avec déformation locale correspondante sur la face non exposée aux gaz.
- e) - Vérifier les vis des déflecteurs et des goulottes de tir, échanger celles dont la tête est attaquée par les gaz des armes en les freinant sous tête au PR 1221 B2.
- f) - Echange d'un déflecteur
AMD M-03-M5 B5 S.C. 1623
- g) - Vérifier de même les vis de fixation des entrées d'air au droit des goulottes de tir (serrage).

1.3. - PROTECTION DES GOULOTTES

Enduire les goulottes de graisse AIR 4222.

2. RINCAGE DE L'AVION ET PROTECTION ANTI-CORROSIVE.
AMD M-05-M5 BA EP 1622

2.1. - PREPARATION :
de l'avion :

Le tracter sur une aire de lavage aménagée et se réserver toute latitude de manoeuvre.

Assurer une bonne masse à l'avion. Le placer face au vent avec :

- le réacteur froid
- la batterie débranchée
- les gouvernes bloquées au neutre,
- les pneumatiques et les roues protégés (housses)
- les ouvertures obturées (obturateurs propres à l'avion).
- les jointures et orifices rendus étanches par l'apposition de ruban adhésif.

MIRAGE M5B

J - 05

09 Aou 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

... VISITES EVENTUELLES ET TRAVAUX SPECIAUX ...

du personnel :

Revêtir les vêtements spéciaux :

- lunettes, gants, chaussures, vestes et pantalons.

de l'émulsion :

Selon le nettoyage à effectuer à l'aide :

- du produit de nettoyage par émulsion,
- du white spirit et d'eau.
- Produit de nettoyage ARDROX 6025 AF
NSN 6850-13-234-5268

2.2. - LAVAGE

Pulvériser l'émulsion, broser et rincer en appliquant les directives en vigueur..

2.3. - SECHAGE

Rechercher les "pièges" à l'eau et les "souffler" à l'air comprimé.

2.4. - SURFACES PARTICULIEREMENT ENCRASSES : Utiliser :

- soit le produit de nettoyage par émulsion
- soit le produit de polissage, pour les taches de goudron, graisse ou cambouis
- soit le produit dégrasant pour l'encrassement dû aux gaz d'échappement.

NOTA

Dans tous les cas, un bon rinçage à l'eau sous faible pression, est nécessaire.

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITES EVENTUELLES ET TRAVAUX SPECIAUX
*****2.5. - NETTOYAGE PARTIELS

- Nettoyage des glaces, pare-brise à l'eau savonneuse.
- Nettoyage des roues et des freins au white spirit.
- Nettoyage à l'eau de l'emplacement batterie.

2.6. - LUSTRAGES DES SURFACES :

A l'issue des opérations de nettoyage, procéder à un lustrage général du revêtement.

Utiliser le produit de protection et de lustrage des peintures (mates exclues).

ATTENTION : Pour la remise en service, refaire les protections temporaires (huile, graisse) après lavage ; d'où l'intérêt de procéder au nettoyage de la cellule avant une visite intermédiaire.

3. LAVAGE DES AVIONS ET PROTECTION ANTI-CORROSIVE DES SOUTES DE TRAIN AMD M-05-M5 BA EP. 1622 A3.1. - PREPARATION

Pour les consignes de préparation générale concernant l'avion et le personnel, se reporter à la fiche J-04 paragraphe 2.1. (AMD M-05-M5 BA EP 1622)

3.2. - LAVAGE ET RINCAGE DES REVETEMENTS ET SOUTES DE TRAIN

- Le lavage sera exécuté à l'eau douce, à l'exclusion de tout produit de nettoyage par émulsion.
- Laver et rincer les revêtements en utilisant, suivant les zones : la lance, l'éponge ou la brosse.
- Laver et rincer les soutes de train à l'éponge ou à la brosse exclusivement.

ATTENTION : L'usage de la lance est interdit dans les soutes.

MIRAGE M5B

J-07

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITES EVENTUELLES ET TRAVAUX SPECIAUX

3.3. - SECHAGE

- Rechercher les pièges à eau, en particulier dans les soutes de train.
 - Eliminer l'eau par épongeage et soufflage à l'air comprimé.
- Terminer le séchage par essuyage et à l'air ambiant.

3.4. - TRAITEMENT HYDROFUGE DES SOUTES DE TRAIN

Protéger les soutes de train par pulvérisation ou application au pinceau du produit hydrofuge : ARDROX 396/1

ATTENTION :

Ne pas appliquer ce produit sur les pneumatiques et les freins.

3.5. - LUSTRAGE ET PROTECTION DES REVETEMENTS

Se reporter à la fiche J - 06 paragraphe 2.6 (AMD M-05-M5 BA EP 1622)

3.6. - PROTECTION ANTI-CORROSIVE DES ELEMENTS ACIER DES SOUTES DE TRAIN

- A) Eliminer l'oxydation sur les raccords des tuyauteries souples, les petits mécanismes et diverses pièces acier, à l'aide du grattoir en fibre de verre
- B) Protéger ces éléments par l'application du produit AIR 1502.(PX9)

INGREDIENTS

- Ruban adhésif
- Eau douce (exclusivement)
- Produit hydrofuge ARDROX 396/1
NSN 8030-13-234-2219
- Produit de protection ARDROX 3140.
NSN 6850-99-541-9999

MIRAGE M5B

J - 08

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITES EVENTUELLES ET TRAVAUX SPECIAUX

4. CONTROLE DU MATAGE DU DISQUE DE FREIN

AMD M-03-M5 BA S.C. 3056

4.1. - PREPARATION

- Mettre l'avion sur vérins de levage
- Déposer la roue. Voir AMD M-03-M5 BA S.C. 3400

4.2. - OPERATION

4.2.1 - Contrôle du matage des cavaliers du disque tournant

- Relever à l'aide d'un pied à coulisse et conformément au schéma de la figure, les cotes (a), (b), (a'), et (b') des faces d'appui des deux cavaliers recevant chaque tenon d'entraînement de la roue.
- Soit (c) la profondeur du premier matage, (la valeur a-b donnera la valeur de ce matage)
- Soit (c') la profondeur du deuxième matage, (la valeur a'-b' indiquera l'autre valeur)
- Le matage à considérer sera la somme de c + c' et ne devra pas excéder 1,8mm.
- Un seul matage supérieur à cette valeur entraînera la dépose du bloc frein et son renvoi en 2ème. Dépose et repose d'un bloc frein voir AMD M-03-M5 BA S.C. 3521

MIRAGE M5B

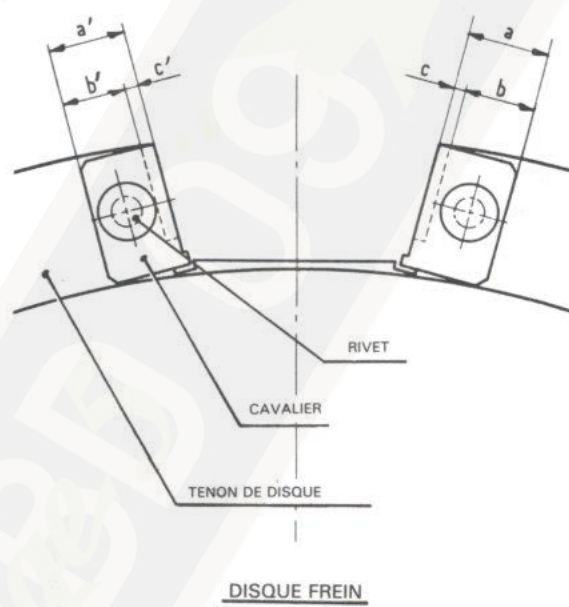
J - 09

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITES EVENTUELLES ET TRAVAUX SPECIAUX

MESURE DU MATAGE DU DISQUE FREIN



MIRAGE M5B

J - 10

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITES EVENTUELLES ET TRAVAUX SPECIAUX

5. UTILISATION DE DIFFERENTS CARBURANTS POUR REACTEUR ATAR 09 C.

Réglage du correcteur de densité.

OPTL 2-4-6 C du 12 NOV 1981

REMARQUES PRELEMINAIRES

Situations devant être connues par tout le personnel.

5.1. - Réglage JP4 (F40) et utilisation de JP1 (F35), JP5 ou JP8

a) un plein en JP1 (JP5 - JP8) est autorisé pour effectuer un ou plusieurs vols de convoyage (suivant la mission) sans modification de réglage. L'attention du pilote sera toutefois attirée sur les inconvénients ci-dessous.

Il est recommandé de ne faire exécuter ces vols que par des pilotes chevronnés.

b) - Fonctionnement de la PC en vol non garanti

- T4 a tendance à dépasser le maximum autorisé.

A contrôler par action sur la manette des gaz.

- Rallumage en vol garanti mais pouvant requérir un temps plus long.

5.2. - Réglage JP1 (F35), (JP5 ou JP8) et utilisation de JP4 (F40)

a) Un plein en JP4 ne peut être effectué que si l'une des deux conditions suivantes est remplie :

(1) réglage correcteurs de densité à 756;

(2) vol à plein interne avec autorisation préalable du Comd Gr V ou du W Ops.

b) - Diminution de T4 de l'ordre de 20° C

- Perte de 600 lbs de poussée.

- Fonctionnement de la régulation d'approche non garanti.

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITES EVENTUELLES ET TRAVAUX SPECIAUX

5.3. - ACTIONS A PRENDRE

Vu les inconvénients mentionnés ci-dessus, les règles suivantes seront scrupuleusement respectées :

a) Au 2ème échelon

La pression d'injection de démarrage (P.I.D.) de tous les moteurs passant au banc d'essais sera réglée à 1,9 'bar. Cette pression correspond à la valeur maximale autorisée pour le carburant JP4 et à la valeur minimale pour les autres carburants.

b) Au 1er échelon en réglage JP4 (F40) (Intervention moteur)

Avant l'utilisation de carburant JP1, JP5 ou JP8 (Ex : cas d'un vol effectué au cours d'une période de tir à SOLENZARA)

- Réglage des correcteurs de densité (régulateur principal et PC) 792 au lieu de 756.

- Contrôle et réglage éventuel de P.I.D. $1,9 \leq P < 2,5$ bar.

c) Au 1er échelon en réglage JP1 (F35) (Intervention moteur)

Avant l'utilisation de carburant JP4 (F-40) Ex : Retour à Bier-set après une période de tir à SOLENZARA

- Réglage des correcteurs de densité (régulateur principal et PC) 756 au lieu de 792

- Contrôle et réglage éventuelle de P.I.D. $1,6 < P \leq 1,9$ bar.

Remarques :

- Lorsque le réacteur est réglé pour le JP1 (JP5 ou JP8) une bande DYMO rouge portant l'inscription JP1 (JP5 - JP8) sera apposée au tableau de bord près de l'indicateur de température T4 par le personnel ayant effectué les réglages. Cette bande sera enlevée lors de la remise du réacteur dans les conditions de fonctionnement au JP4.

La même inscription sera placée en dessous de la couverture en plastique de la F781.

- Le chef du Flight "Intervention" veillera à ce que les mécaniciens "moteurs" emportent les bandes DYMO appropriées et le manomètre d'essai. Ces mécaniciens sont seuls qualifiés pour procéder à ces réglages.

MIRAGE M5B

J - 12

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITES EVENTUELLES ET TRAVAUX SPECIAUX

5.4. - Inscription en forme

- L'exécution des réglages sera consignée en F781A et sur la fiche du régulateur. L'inscription comprendra la valeur de densité et la pression P.I.D.
- Pendant toute la période de vol avec un réglage autre que JP4 (F40), il subsistera une discrepancy ouverte en F781A.
- Avant la réutilisation du JP4 (F40) la discrepancy ouverte en 781A sera fermée. La corrective action précisera la valeur de densité et la pression P.I.D.
- Les inscriptions en F781A seront conformes à l'exemple ci-dessous.

DATE FROM		TO		CREW CHIEF	ORGN	LOCATION	TMS	SERIAL No	PAGE	OF	PAGES	
05 OCT 81		20 OCT 81		HENDRICKX L.	N° W. TAC	SOLENZARA	M5-BA	BA-33				
SYM	DATE DISC	WDC	MOT	JCN								
M	05 OCT 81			1	MOT							
DISCREPANCY					CORRECTIVE ACTION							
REGLAGE JP1 (JP5 - JP8)					C/W							
A EFFECTUER					CORRECTEURS DE DENSITE : 792							
					P.I.D. 1,9 bar.							
										DATE CORRECTED		
										05 OCT 81		
DISCOVERED BY					CORRECTED BY					INSPECTED BY		
HENDRICKX L.					MERTENS R.					STOCKMANS F.		
SYM	DATE DISC	WDC	MOT	JCN								
J	05 OCT 81			2	MOT							
DISCREPANCY					CORRECTIVE ACTION							
REACTEUR REGLE POUR					REACTEUR REGLE POUR JP4							
JP1 (JP5 - JP8)					CORRECTEURS DE DENSITE : 756							
A REGLER AVANT LE PREMIER					P.I.D. 1,9 bar							
VOL AVEC DU JP4										DATE CORRECTED		
										20 OCT 81		
DISCOVERED BY					CORRECTED BY					INSPECTED BY		
MERTENS R.					JAUREZ J.					STOCKMANS F.		
SYM	DATE DISC	WDC	MOT	JCN								

AFTO FORM 781 A

PREVIOUS EDITIONS OF THIS FORM MAY BE USED

MAINTENANCE DISCREPANCY/WORK RECORD

8821 - Imprimé des Forces armées - 2 500 copies de 100

MIRAGE M5B

J-13

19 MARS 85

MEMENTO CREW-CHIEF

VISITES EVENTUELLES ET TRAVAUX SPECIAUX

6. VENTILATION SECHE

A. Préparation :

- Orientation de l'avion : éviter vent arrière.
- Enlever les housses et les obturateurs.
- S'assurer qu'aucun corps étranger ne se trouve dans les entrées d'air.
- S'assurer que tous les disjoncteurs sont enclenchés sauf horizon - secours et électro - pompe.
- Poignées des trappes sorties.
- Extincteur CO2 à proximité.

B. Mise en oeuvre

1. Manette des gaz en position "STOP" (Verrouillée en position arrière).
2. Commutateur Batterie sur "MARCHE"
3. Commutateur "Allumage - Ventilation" sur Ventilation.
4. Ouvrir le robinet "coupe - feu" de carburant.
5. Mettre en fonctionnement les pompes BP de carburant.
6. Commutateur "délestage" sur délestage.
7. Avant d'actionner le bouton - poussoir de démarrage, s'assurer que la vitesse de rotation du réacteur est 0. Appuyer sur le poussoir de démarrage. (Temps inférieur à 2 secondes.)
Ne pas bouger la manette de la position "STOP".
8. Observer le tachymètre et s'assurer que le réacteur est entraîné normalement.
9. En pointe vitesse de rotation plus de 16 % (1350 tr/mn).
10. Attendre l'arrêt complet du rotor.

NB. Si la séquence ne s'arrête pas automatiquement après un délai de 25 secondes, placer le commutateur batterie sur "ARRET" et prévenir l'intervention.

MIRAGE M5B

J - 14

09 AOU 1982

MEMENTO CREW-CHIEF

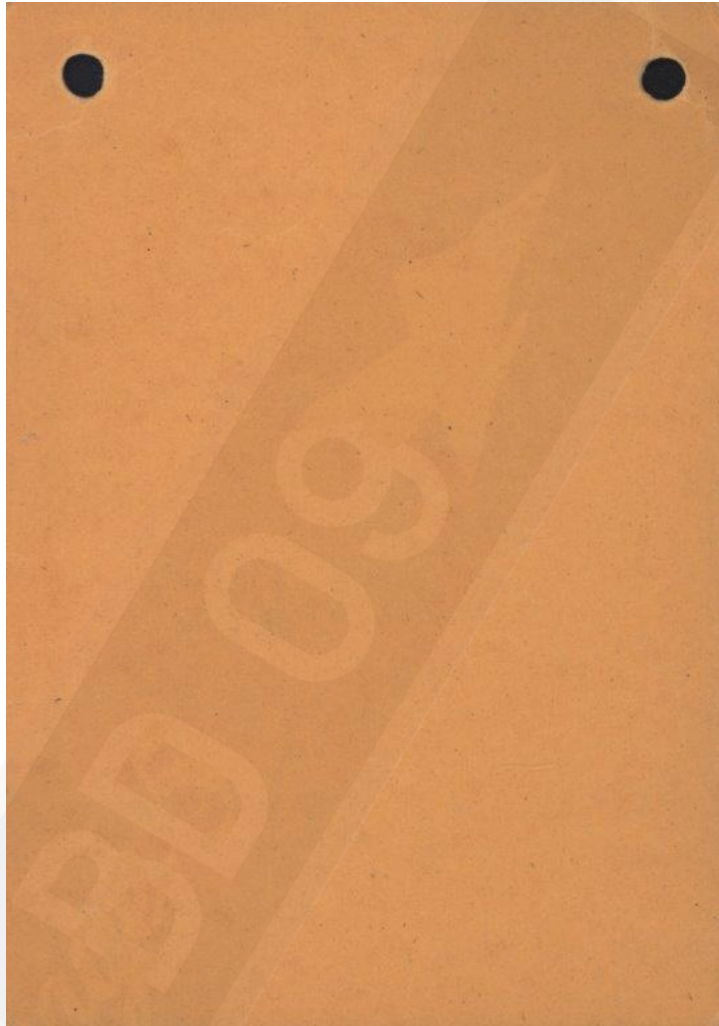
VISITES EVENTUELLES ET TRAVAUX SPECIAUX

11. Arrêter les pompes BP de carburant.
12. Commutateur délestage sur normal.
13. Fermer le robinet "coupé - feu" de carburant.
14. Mettre le commutateur "Batterie" sur "Arrêt"

!!!! NE PAS OUBLIER !!!!

Chuter la pression hydraulique au moyen des aérofreins

ATTENTION : Danger voir Fiche D-17



J

JEAN-J. LEONET
1^{er} Esc