



**LE RÉSEAU DE CRÉATION
ET D'ACCOMPAGNEMENT PÉDAGOGIQUES**

**Ce document a été mis en ligne par le Canopé de l'académie de Clermont- Ferrand
pour la Base Nationale des Sujets d'Examens de l'enseignement professionnel.**

Ce fichier numérique ne peut être reproduit, représenté, adapté ou traduit sans autorisation.

DOSSIER RESSOURCE

SOMMAIRE

MBB Hélicoptère

Manuel de Maintenance

page 2 à page 4

Glossaire

page 5

Informations juridiques

page 6

CAP ELECTRICIEN SYSTEMES D'AERONEFS	Session 2014	Code : 500 255 22	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : REGLEMENTATION AERONAUTIQUE, ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 1 / 6

HELICOPTERE MBB

MANUEL DE MAINTENANCE MBB – BO 105

62-1 CIRCUIT CARBURANT- DESCRIPTON

1. Circuit carburant :

Le circuit carburant comprend, le stockage, la distribution et la gestion du carburant (voir figure 62-1). Moteur, équipements composant le circuit, comme les pompes, filtres et contrôles, sont décrits dans manuel de maintenance et de fonctionnement du moteur ALLISON, No. 10 W2 (250-C18, No. 5W2).

2. Stockage du carburant :

Le système de stockage du carburant comprend les réservoirs principaux avant et arrière, le réservoir d'alimentation et les circuits carburant et de mise à l'air. Le réservoir d'alimentation et le réservoir principal avant sont chacun équipés de deux pompes de gavage et un jaugeur équipe chacun des deux réservoirs. En supplément, un contacteur d'alarme bas niveau est installé dans le réservoir d'alimentation. Chacun des trois réservoirs possède un clapet de purge. Les réservoirs sont alimentés en carburant au travers d'une goulotte implantée sur le réservoir avant. Les réservoirs, qui sont montés les uns derrière les autres, ont une capacité totale de contenance de 580 litres (464 kg), dont environ 10 litres (8 kg) sont inutilisables.

3. Distribution du carburant :

Deux pompes électriques alimentent chacun des moteurs à partir du réservoir d'alimentation. Deux autres pompes électriques immergées dans le réservoir principal avant s'assurent que le réservoir d'alimentation est constamment rempli depuis les réservoirs principaux (AVANT et ARRIERE). Chacune des tuyauteries d'alimentation dispose d'une vanne d'arrêt à commande électrique, de façon à ce que le circuit d'alimentation de chacun des moteurs, puisse être coupé en cas d'urgence.

CAP ELECTRICIEN SYSTEMES D'AERONEFS	Session 2014	Code : 500 255 22	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : REGLEMENTATION AERONAUTIQUE, ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 2 / 6

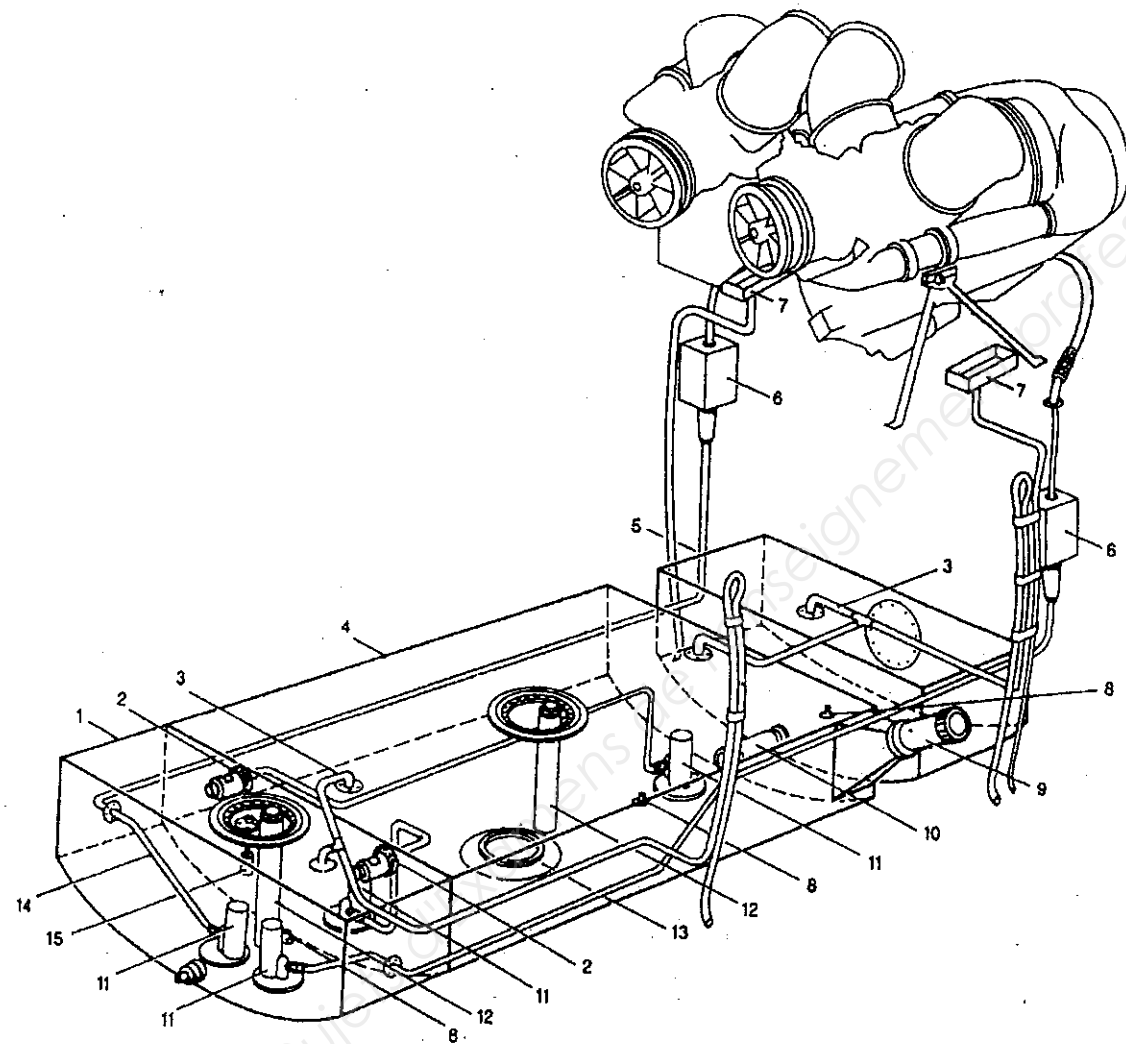
4. Système de gestion du carburant :

Des jaugeurs situés, l'un dans le réservoir principal avant et l'autre dans le réservoir d'alimentation transmettent un signal électrique à un indicateur double qui donne la quantité de carburant dans chacun des réservoirs. Est également installé dans le réservoir principal avant un contacteur d'alarme bas niveau qui allume un voyant d'alerte bas niveau quand la quantité de carburant dans le réservoir est inférieure à 75 litres (60 KG).

Un indicateur double de pression, situé sur la planche de bord, indique la pression carburant, des pompes du réservoir d'alimentation. Il est mis en œuvre par un signal électrique à partir d'un transmetteur de pression situé sur le circuit d'alimentation de chacun des moteurs. Un contacteur à pression différentielle, connecté de chaque côté du filtre informe chacun des voyants d'alarme FILTRE 1 ou 2 d'un colmatage en cours.

BO 105
CHAPITRE 62
Page 3

CAP ELECTRICIEN SYSTEMES D'AERONEFS	Session 2014	Code : 500 255 22	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : REGLEMENTATION AERONAUTIQUE, ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 3 / 6



- | | |
|--------------------------|------------------------------|
| 1 Supply tank | 8 Drain valve |
| 2 Overflow | 9 Filler neck |
| 3 Vent line | 10 Connection pipe |
| 4 Forward main fuel tank | 11 Fuel pump |
| 5 Aft main fuel tank | 12 Fuel quantity transmitter |
| 6 Fuel shutoff valve | 13 Inspection cover |
| 7 Drip pan | 14 Fuel line |
| | 15 Low level warning switch |

Figure 62-1 Fuel system

CAP ELECTRICIEN SYSTEMES D'AERONEFS	Session 2014	Code : 500 255 22	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : REGLEMENTATION AERONAUTIQUE, ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 4 / 6

GLOSSAIRE

Figure 62-1 Circuit carburant

- 1 Réservoir d'alimentation
- 2 Trop- plein
- 3 Mise à l'air
- 4 Réservoir carburant principal avant
- 5 Réservoir carburant principal arrière
- 6 Vanne d'arrêt ou d'isolement
- 7 Drainage
- 8 Clapet de purge
- 9 Goulotte de remplissage
- 10 Intercommunication
- 11 Pompes de gavage immergées
- 12 Jaugeur
- 13 Trappe d'inspection
- 14 Tuyauterie carburant
- 15 Contacteur d'alarme bas niveau

CAP ELECTRICIEN SYSTEMES D'AERONEFS	Session 2014	Code : 500 255 22	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : REGLEMENTATION AERONAUTIQUE, ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 5 / 6

INFORMATIONS JURIDIQUES

AIRFRANCE KLM

AIR FRANCE-KLM
Société anonyme
au capital de 2 551 863 863 euros
Siège social : 2, rue Robert Esnault Pelterie, 75007 Paris
552 043 002 R.C.S. Paris

NOTE D'OPÉRATION

Mise à la disposition du public à l'occasion de l'émission, sans droit préférentiel de souscription et avec délai de priorité, et de l'admission sur le marché Euronext Paris, d'un emprunt d'un montant nominal d'environ 575 millions d'euros, susceptible d'être porté à un montant nominal maximum d'environ 661 millions d'euros, représenté par des obligations à option de conversion et / ou d'échange en actions nouvelles ou existantes Air France-KLM, garanti par Société Air France et KLM



En application des articles L.412-1 et L. 621-8 du code monétaire et financier et de son règlement général, notamment de ses articles 211-1 à 216-1, l'Autorité des marchés financiers a apposé le visa n°09-194 en date du 17 juin 2009 sur le présent prospectus. Ce prospectus a été établi par l'émetteur et engage la responsabilité de ses signataires.

Le visa, conformément aux dispositions de l'article L. 621-8-1-I du code monétaire et financier, a été attribué après que l'AMF a vérifié « si le document est complet et compréhensible, et si les informations qu'il contient sont cohérentes ». Il n'implique ni approbation de l'opportunité de l'opération, ni authentification des éléments comptables et financiers présentés.

Le prospectus (le « Prospectus ») est composé :

- du document de référence de la société Air France-KLM (la « Société »), déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers (l'« AMF ») le 9 juin 2009 sous le numéro D.09-0494 (le « Document de Référence »).
- d'une actualisation du Document de Référence, déposée auprès de l'Autorité des marchés financiers (l'« AMF ») le 17 juin 2009 sous le numéro D.09-0494-A01,
- de la présente note d'opération, et
- du résumé du Prospectus (inclus dans la note d'opération).

Des exemplaires du Prospectus sont disponibles sans frais au siège administratif (45, rue de Paris, 95747 Roissy CDG Cedex) et sur le site Internet de la Société (www.airfranceklm-finance.com) ainsi que sur le site Internet de l'AMF (www.amf-france.org) et auprès des établissements financiers ci-dessous.

Chefs de File et Teneurs de Livre Associés

BNP PARIBAS

CALYON

Lazard-NATIXIS

Société Générale Corporate &
Investment Banking

UBS
Investment Bank

CAP ELECTRICIEN SYSTEMES D'AERONEFS	Session 2014	Code : 500 255 22	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : REGLEMENTATION AERONAUTIQUE, ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 6 / 6