

Politique carburant

Ce mémo annule et remplace le Rm200723.

Suite à la mise à jour du règlement (UE) n°965/2012 « Air OPS » applicable au 30 octobre 2022, on rappelle que :

NCO.OP.125

a) *Le pilote commandant de bord veille à ce que la quantité de carburant / d'énergie et d'huile transportée à bord soit suffisante, compte tenu des conditions météorologiques, de tout élément ayant une incidence sur les performances de l'aéronef, de tout retard attendu pendant le vol, et de tout aléa dont on peut raisonnablement prévoir qu'il aura une incidence sur le vol.*

b) *Le pilote commandant de bord planifie une quantité de carburant / énergie à protéger en tant que réserve finale de carburant / d'énergie afin de garantir un atterrissage en toute sécurité. Pour déterminer la quantité de la réserve finale de carburant / d'énergie, le pilote commandant de bord tient compte de tous les éléments énoncés ci-après, et dans l'ordre de priorité suivant :*

- 1) *la gravité du risque pour les personnes ou les biens qui peut résulter d'un atterrissage d'urgence après la panne d'alimentation carburant / énergie ; et*
- 2) *La probabilité que surviennent des circonstances imprévues dans lesquelles la réserve finale de carburant / d'énergie est susceptible de ne plus être protégée.*

Atterrissage en toute sécurité : désigne, dans le cadre de la politique de carburant / d'énergie ou des programmes de carburant / d'énergie, un atterrissage sur un aérodrome ou un site d'exploitation adéquat avec au moins la réserve finale de carburant / d'énergie restante et conformément aux procédures opérationnelles applicables et aux minima opérationnels de l'aérodrome.

L'AMC précise ces valeurs de réserve finale :

- *Pour les décollages et atterrissages sur le même aérodrome et restant en vue de celui-ci : 10 minutes à puissance de croisière maxi continue à 1500 ft au dessus de l'aérodrome.*
- *Pour les autres vols : 30 minutes à la vitesse d'attente (ou croisière long range / best range ou croisière -> la plus pénalisante disponible dans le manuel de vol) à 1500 ft au dessus de l'aérodrome de destination*
- *Pour le VFR de nuit : 45 minutes à la vitesse d'attente (ou croisière long range / best range ou croisière -> la plus pénalisante disponible dans le manuel de vol) à 1500 ft au dessus de l'aérodrome de destination ou décollage.*

La faiblesse de la réserve finale pour les vols en vue du terrain (10 minutes) pouvant se conjuguer avec un certain nombre de menaces (par exemple, l'imprécision des jauges à carburant sur les avions légers ou la probabilité d'erreurs humaines dans la préparation ou l'exécution du vol), il a été décidé que les minima suivant s'appliqueront désormais à l'exploitation de nos avions :

Minima exploitant:

1. *La réserve finale passe à 30 minutes (calculée à partir de l'altitude de croisière maxi continue à 1500 ft au dessus de l'aérodrome de départ ou d'arrivée, le plus pénalisant), quel que soit le type de vol effectué en VFR de jour. La notion du décollage et atterrissage sur le même aérodrome disparaît au sein de notre DTO.*
 2. *Aucun vol ne sera entrepris avec une quantité de carburant équivalente à une durée inférieure à une heure de vol.*
 3. *Aucun vol avec élève en formation seul à bord ne sera entrepris avec une quantité de carburant équivalente à une durée inférieure à une heure et trente minutes de vol.*
- Il est rappelé que les points 1. à 3. sus-cités sont des minima exploitant et ne viennent pas se substituer aux autres règles d'emport carburant du Part-NCO (ex: prise en compte du temps de vol réel, ...etc).*

NCO.OP.185

a) *Le pilote commandant de bord contrôle la quantité de carburant / d'énergie utilisable restant à bord afin de garantir qu'elle est protégée et au moins égale à la quantité de carburant / d'énergie requise pour rejoindre un aérodrome ou un site d'exploitation où un atterrissage en toute sécurité peut être effectué.*

Exploitant : un log de nav et gestion carburant est disponible sur le site de l'aéroclub. Ce format standardisé est en conformité avec la réglementation. **Celui-ci doit être utilisé par tous les nouveaux adhérents à l'association à partir de la date de publication de ce mémo.** Un équivalent peut être utilisé par les anciens adhérents si celui-ci respecte la politique de gestion de carburant définie au sein de la réglementation.

b) *Le pilote commandant de bord d'un vol contrôlé avise le contrôle de la circulation aérienne (ATC) d'un état « carburant / énergie minimal(e) » en déclarant « MINIMUM FUEL » lorsque le pilote commandant de bord :*

- 1) s'est engagé à atterrir sur un aérodrome ou un site d'exploitation spécifique; et*
- 2) a calculé que toute modification de la clairance existante sur cet aérodrome ou ce site d'exploitation, ou tout autre retard du trafic aérien, peut entraîner un atterrissage avec une réserve finale de carburant / d'énergie inférieure à la réserve finale prévue.*

c) *Le pilote commandant de bord d'un vol contrôlé déclare une situation d'urgence carburant / énergie en diffusant « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » lorsque la quantité estimée de carburant / d'énergie utilisable devant être disponible à l'atterrissage sur l'aérodrome ou le site d'exploitation le plus proche où un atterrissage en toute sécurité peut être effectué est inférieure à la réserve finale de carburant / d'énergie prévue.*

Info : en déclarant un « MINIMUM FUEL » le pilote ne doit pas s'attendre à obtenir une priorité à l'atterrissage. Cependant l'ATC doit fournir une information au pilote sur une attente potentielle pouvant retarder l'atterrissage de l'appareil. Pour obtenir une priorité, le pilote doit déclarer un « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL ».