Michel POLACCO
chef pilote

Aéro-club HISPANO-SUIZA

Paris, le 29 juin 2011

Consignes concernant l'emport de carburant :

Nous avons remarqué que certains pilotes, de retour de vol, n'ont pas à bord des réserves de carburant conformes à la réglementation et à la sécurité.

Rappel des textes : J.O. du 30 août 1991, arrêté du 24 juillet relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.
Le commandant de bord doit s'assurer avant tout vol que les quantités de carburant, de lubrifiant et autres produits consommables lui permettent d'effectuer le vol prévu avec une MARGE acceptable de sécurité.

- **En aucun cas ces quantités ne doivent être inférieures à celles nécessaires pour :**
  - atteindre la destination prévue compte tenu des plus récentes prévisions météorologiques, du régime et de l'altitude prévue, ou à défaut des quantités nécessaires sans vent majorées de 10%.
  - et poursuivre le vol au régime de croisière économique en VFR de jour pendant 20 minutes et de nuit pendant 45 minutes.
- Nul ne peut entreprendre un vol si ne sont embarquées les quantités de carburant nécessaires pour voler 30 minutes en VFR de jour et 45 minutes en VFR de nuit.
- Nul ne peut poursuivre un vol au voisinage d'un site d'atterrissage approprié si ne subsistent à bord de l'appareil les quantités de carburant nécessaires pour voler 15 minutes.

Cela signifie que lors de l'arrivée au parking, ***sauf événement imprévisible***, il doit rester dans les réservoirs les réserves prévues de 20 minutes ou 45 minutes la nuit.

Chez nous, sur décision du Président et du Chef-Pilote, les marges légales sont augmentées de telle manière que la réserve prévue à l'arrivée au parking soit de ***vingt (20) minutes de vol sans vent supplémentaires*** (20 minutes de jour ….+ 20 et 45 minutes de nuit …+20). C'est également applicable aux réserves IFR.

Connaissant la contenance des réservoirs et la consommation horaire, AUCUN appareil ne devrait normalement ,au retour de jour, avitailler plus de :

Piper J-3	*35 litres (ML)*
C.150 :	*72 litres*
C 150 long range :	*120 litres (AY, XG, XT)*
ROBIN (S) :	*85 litres*
C 152 :	*128 litres*
C 172 :	*164 litres*
TB 9	*136 litres (ZM)*
FR. 172 :	*164 litres et 225 si usage du réservoir arrière.*
C 172 RG	*216 litres (QA, SM)*
C 182 T	*285 litres (PI / PJ)*

Ceci étant un minimum légal légèrement arrondi. Mais il serait logique d'augmenter ces minima par souci de prudence élémentaire.

Le dernier alinéa du texte réglementaire sous entend que si un pilote estime qu'il possède moins de 15 minutes de carburant en réserve il doit choisir un terrain de fortune (approprié) et terminer au mieux son vol, pour ne pas courir le risque de se trouver en panne, sans terrain (approprié) à proximité.
Ce texte doit faire l'objet d'un enseignement systématique de nos élèves et pilotes et doit être l'objet de « rafraîchissements » lors des contrôles annuels ou renouvellements de licences.