

Carburant : emport et utilisation

Aspect réglementaire :

NCO.OP.125 Carburant et lubrifiant — avions

- a) Le pilote commandant de bord commence uniquement un vol si l'avion contient suffisamment de carburant et de lubrifiant pour ce qui suit:
- 1) pour les vols à règles de navigation à vue (VFR):
 - i) de jour, décollage et atterrissage sur le même aérodrome/site d'atterrissage, cet aérodrome/site d'atterrissage restant toujours en vue, suivre la route prévue, puis voler pendant au moins 10 minutes à l'altitude de croisière normale;
 - ii) de jour, voler en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis voler pendant au moins 30 minutes à l'altitude de croisière normale; ou
 - iii) de nuit, voler en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu, puis voler pendant au moins 45 minutes à l'altitude de croisière normale;
 - 2) pour les vols en IFR (sans objet)
- b) En calculant la quantité de carburant nécessaire, y compris une réserve de carburant pour parer à toute éventualité, les éléments suivants sont pris en compte:
- 1) conditions météorologiques prévues;
 - 2) routes ATC prévues et retards dans le trafic;
 - 3) ~~procédures en cas de dépressurisation ou panne d'un moteur en route, le cas échéant; et~~
 - 4) toute autre situation susceptible de retarder l'atterrissage de l'avion ou d'augmenter la consommation de carburant et/ou de lubrifiant.
- c) Rien n'empêche la modification d'un plan de vol en vol. Le vol est alors redirigé vers une nouvelle destination, à condition que toutes les exigences soient satisfaites au moment où il est replanifié.

NCO.OP.135 Préparation du vol

- a) Avant d'entamer un vol, le pilote commandant de bord s'assure par tous les moyens raisonnables à sa disposition que les installations au sol et/ou d'eau, y compris les installations de communication et les aides à la navigation disponibles et directement requises pour un tel vol, pour le fonctionnement sûr de l'aéronef, conviennent pour le type de vol prévu.
- b) Avant d'entamer un vol, le pilote commandant de bord dispose de toutes les informations météorologiques disponibles concernant le vol prévu. La préparation d'un vol, qui n'est pas effectué dans le voisinage du lieu de départ et pour chaque vol en IFR, comprend:
- 1) une étude des bulletins et prévisions météorologiques disponibles; et
 - 2) la préparation d'un plan d'action de repli pour parer à toute éventualité si le vol ne peut pas être effectué comme prévu, en raison des conditions météorologiques

NCO.OP.185 Gestion en vol du carburant

Le pilote commandant de bord vérifie à intervalles réguliers que la quantité de carburant utilisable ou, dans le cas de ballons, le lest qui reste en vol n'est pas inférieur au carburant ou au lest nécessaire pour poursuivre le vol, le carburant de réserve prévu restant étant conforme aux points NCO.OP.125, NCO.OP.126 et NCO.OP.127, pour atteindre un site d'exploitation ou un aérodrome accessible selon le temps.

Devis carburant

Rappel :

- Carburant maxi disponible dans l'Océanair FPSEA : 170 litres
- Consommation à 2500 tr/min : 36 l/h

Trajet :

Délestage d'étape	Roulage	Forfait 5 minutes, soit 3 litres
	Etape	En tenant compte du vent prévu
	Intégration et atterrissage	Forfait 10 minutes, soit 6 litres
Plan de diversion		Terrain retenu : Temps de vol :
Réserve finale		VFR de jour : 30 minutes
Marge de sécurité		Choix Commandant de Bord pour parer aux imprévus
TOTAL		

Carburant maximum embarquable (selon devis de masse) : litres

Carburant réellement embarqué : litres

Carburant total selon devis carburant ci-dessus : litres