

POLITIQUE D'EMPORT DU CARBURANT

Cette fiche d'emport carburant est à utiliser dans un but pédagogique uniquement, C3P n'exploitant pas d'aéronef en transport de passager. Elle est faite pour préparer un vol d'instruction en formation de délivrance/renouvellement IR. Le commandant de bord devra s'assurer que l'emport réel est conforme aux minimas de préparation imposés par la part-NCO.

Item	Descriptions / Consignes exploitant	QUANTITÉ <input type="checkbox"/> USG ou <input type="checkbox"/> LITRES		
DELESTAGE	Carburant permettant d'effectuer le vol comprenant le roulage, le vol (palier, montée*, descente jusqu'au point de début de l'approche), l'approche, et l'atterrissage en prenant en compte tous les éléments prévisibles (correction de vent, attentes, procédures particulières) *Cf. abaque temps, conso, distance de montée pour le PA28 Consignes exploitant : <ul style="list-style-type: none"> Prendre 5 minutes de forfait roulage pour un vol de A vers B, rajouter 5 minutes en cas d'étape supplémentaire, Prendre un forfait de 10 minutes pour une approche (si le commandant de bord estime que l'approche dure plus de 10 minutes, il emporte le carburant en conséquence), Pour la correction de vent, ne pas prendre en compte le vent arrière et considérer 150 % de la composante de vent de face, 	Délestage sans vent bloc-bloc	
		Correction météo	Vent
			Autres phénomènes (nébulosité, grains, cellules, etc...)
		Éléments prévisibles (attentes, procédures particulières, etc...)	
RESERVE FINALE	Le carburant emporté doit permettre de pouvoir ensuite voler 45 minutes au régime de croisière normale.		
CONTIGENCY	Le maximum entre : <ul style="list-style-type: none"> 5 % du délestage, ou 3 % dans le cas où un ERA est utilisé 5 minutes de vol à la vitesse d'attente à 1500 ft au-dessus de l'aérodrome de destination en condition standard 		
ALTERNATE FUEL	Le carburant de dégagement permet d'effectuer la remise des gaz standard à destination jusqu'à la fin de la procédure, de monter en croisière, voler jusqu'au dégagement, effectuer la descente, l'approche et l'atterrissage. Consignes exploitant : <ul style="list-style-type: none"> Prendre un forfait de 10 minutes pour une API standard ou une approche (si le commandant de bord estime que l'API ou l'approche dure plus de 10 minutes, il emporte le carburant en conséquence). 	Aérodrome de dégagement le plus éloigné Code OACI : NT __ Dist. depuis dest. : ___ NM	
CARBURANT INUTILISABLE	Le carburant inutilisable dans les réservoirs.		
CARBURANT MINIMUM REGLEMENTAIRE			
RESERVE CDB	Du carburant supplémentaire peut être emporté à la discrétion du commandant de bord. Consigne exploitant : ne peut être inférieure à 15 minutes au régime de croisière.		
CARBURANT EMPORTE			

*L'emport de lubrifiant doit être également considéré. (cf Manuel du Pilote C3P – Section 8)
Cet emport carburant tient compte du PART CAT.OP.125 et SERA.2010 valable au 01/03/2019.*

Utilisation de la mixture

BUT : Afin d'optimiser le rendement de son moteur en maintenant le mélange idéal de 1 gramme d'essence pour 15 grammes d'air, il est nécessaire de régler la richesse (au-dessus de 4000ft).

Avec EGT : pic EGT puis on enrichit de 100 °F. Attention lorsqu'on « check » le pic EGT, **il faut diminuer la richesse par « step » (réduire très légèrement et attendre que les paramètres se stabilisent avant de réduire à nouveau)** et non d'un mouvement continu, sinon on peut rater le pic et dégrader le moteur.

REFUELING

- Ne pas faire le plein dans un hangar fermé : c'est une question de ventilation et de sécurité ;
- Mettre l'avion à la masse (exemple : pot d'échappement) surtout s'il rentre de vol (pensez à l'électricité statique accumulée) ; Evitez les parties non métallisées ;
- Calez l'avion ;
- Utilisez la protection avion (caoutchouc bleu) ;
- Mettre la quantité d'essence cohérente en fonction du devis de masse, des marges réglementaires et des conditions de jour ;
- Le plein complet ne doit pas être systématique ;
- Le souci de l'essence doit être pris en considération au plus tôt par celui qui se destine à une carrière professionnelle comme celui qui n'a pas d'attirance particulière par le planeur !
- **Pas de téléphone portable en marche, sinon ça peut faire BOUM !**

Dans tous les cas, on ne privilégie pas la charge utile au détriment de la quantité de carburant.

Note :

AVION	Conso constatée 55%	Conso constatée 65%	Conso constatée 75%
F-OIQZ	8.2 GPH	9.5 GPH	11.0 GPH
F-ORVY/VZ	15 L/h	16 L/h	23 L/h
F-OCNX	27 L/h	34 L/h	39 L /h
N1QS	--	8.5 GPH	10 GPH
F-ORCP	--	2*25 L/h	2*30 L/h