

## FICHE D'EMPORT CARBURANT EN VFR

Le peu d'aérodromes dans les îles de la Société et les distances qui les séparent, le manque de précision des jauges des avions légers et l'impossibilité d'effectuer un atterrissage de précaution «en campagne» rendent la gestion carburant assez critique. Le respect des minimas réglementaires et des consignes exploitant par C3P ne souffrira aucune exception, quel que soit le vol envisagé.

Item	Descriptions / Consignes exploitant	TEMPS <input type="checkbox"/> MIN	QUANTITÉ <input type="checkbox"/> USG <input type="checkbox"/> LITRES	
<b>DELESTAGE</b>	Carburant permettant d'effectuer le vol comprenant le roulage, le vol (palier, montée*, descente), l'intégration, en prenant en compte <b>tous les éléments prévisibles</b> (correction de vent, attentes, procédures particulières)  *Cf. abaque temps, conso, distance de montée pour le PA28  <b>Consignes C3P :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Prendre 5 minutes de forfait roulage pour un vol de A vers B, rajouter 5 minutes en cas d'étape supplémentaire,</li> <li>Rajouter 5 minutes par décollage et 5 minutes par atterrissage,</li> <li>Pour la correction de vent, ne pas prendre en compte le vent arrière et considérer 150 % de la composante de vent de face,</li> </ul>	<b>Délestage sans vent bloc-bloc</b>		
		<b>Correction météo</b>	<b>Vent</b>	
			<b>Autres phénomènes</b> (nébulosité, grains, cellules, etc...)	
<b>Eléments prévisibles</b> (attentes, procédures particulières, etc...)				
<b>RESERVE REGLEMENTAIRE</b>	Le carburant emporté doit permettre de pouvoir ensuite voler : <ul style="list-style-type: none"> <li><del>10 minutes au régime de croisière économique en VFR de jour en vue du terrain</del></li> </ul> <b>Consigne C3P :</b> prendre 30 minutes dans tous les cas <ul style="list-style-type: none"> <li>30 minutes au régime d'attente en VFR de jour,</li> <li>45 minutes au régime d'attente en VFR de nuit.</li> </ul>	<input type="checkbox"/> 30 minutes  <input type="checkbox"/> 45 minutes		
<b>SOLUTION ALTERNATIVE</b>	Une solution alternative est choisie pour palier à <b>ce qui n'a pas été prévu en préparation du vol</b> (météo non conforme, panne, toutes situations qui amèneraient à augmenter le temps de vol ou la consommation).  <b>Consigne C3P :</b> Emporter le carburant nécessaire pour un aérodrome de dégagement à destination <b>accessible</b> .	<b>Aérodrome de dégagement</b> Code OACI : ----  Dist. depuis dest. : ___ NM		
<b>CARBURANT INUTILISABLE</b>	Le carburant inutilisable dans les réservoirs.			
<b>CARBURANT MINIMUM REGLEMENTAIRE</b>				
<b>RESERVE C3P</b>	Emporter de quoi voler 15 minutes au régime de croisière			
<b>CARBURANT MINIMUM C3P</b>				
<b>RESERVE CDB</b>	Du carburant supplémentaire peut être emporté à la discrétion du commandant de bord.			
<b>CARBURANT EMPORTÉ</b>				

*L'emport de lubrifiant doit être également considéré. (cf Manuel du Pilote C3P – Section 8)  
Cet emport carburant tient compte du PART NCO.OP.125 et SERA.2010 valable au 01/12/2022.*

### 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 Jaune) ;
- 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-ORVZ/ONCD/ONCF	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			45 L/h