

Consignes avitaillement après son dernier vol

Constats :

Malgré un niveau de carburant supérieur à la réserve minimale réglementaire lors de la coupure moteur, il est désagréable à certains pilotes de laisser un avion avec le(s) réservoir(s) « quasi vide(s) ».

Il y a pu exister, ici ou ailleurs, l'envie de remettre systématiquement du carburant dans le(s) réservoir(s) avec parfois le plein maximal ou presque.

Ce n'est pas une mauvaise idée en soit pour réduire le risque de condensation pendant la nuit de la « grande quantité » d'air emprisonné dans le(s) réservoir(s) et que de l'eau liquide se retrouve dans le(s) réservoir(s).

C'est totalement vrai. Malgré tout, une protection efficace existe, c'est la purge des réservoirs avant tout déplacement de(s) machine(s) placée(s) dans le hangar. Cette pratique est la meilleure sauvegarde face à ce risque accru de condensation dans un réservoir avec beaucoup d'air et peu de carburant.

Souvent, un autre argument est que « le prochain pilote sera content d'avoir de l'essence à bord et qu'il pourrait ne pas se rendre compte que la quantité est insuffisante pour son vol ». Dans les devoirs du Cdb, il y a entre autre celui de vérifier qu'il dispose de la quantité minimale de tous les fluides qui seront consommées pendant le trajet envisagé.

En reprenant le même argument et à l'inverse, il pourrait aussi ne pas constater qu'il est en surcharge et que les performances décollage/montée ne seront pas celles attendues.

Remettre de l'essence A BISTO DE NAS est **une pratique hasardeuse**. Comment juger de la quantité de carburant dont aura besoin votre successeur pour réaliser son vol en fonction de sa charge d'emport (passagers et fret) ? Le P2002 F-HIAM offre 226 kg de charge utile (passagers-fret et carburant, faites le calcul, un excès de masse peut arriver bien plus vite qu'on ne le croit).

Consignes :

Après concertation avec le pilote vous succédant, faites le plein à la valeur qu'il vous a précisée, sinon sans concertation préalable avec lui, je vous propose d'avitailler à 50 % du plein (ne pas compléter les réservoirs auxiliaires). Ca lui laissera une charge utile confortable pour l'emport passagers, et à lui d'ajuster à la valeur qu'il aura définie lors de sa préparation vol. Pour faire simple, vous pouvez utiliser ces valeurs indicatives :

Pour les P2002 : environ 50 litres au total, ça fait presque 2h30 d'autonomie,

Pour les DR400/401 : environ 55-60 litres dans le principal, ça fait presque 1h30-1h45 d'autonomie,

Pour le SG11 : environ 30 litres, ça fait presque 2h15 d'autonomie.

Ne pas avitailler une quantité excessive d'essence après son dernier vol, c'est toujours une bonne pratique car le successeur n'aura pas à retirer l'excédent de carburant (de masse) ou bien, il ne sera pas tenté de décoller en étant en surcharge, ce qui est une pratique totalement dangereuse en plus d'être interdite.

Rappel, cela va sans dire mais cela ira mieux en le disant, le pistolet doit être enfoncé droit dans le réservoir (pas de travers !!!), la sécurité pression du pistolet déclenchera bien plus tôt et stoppera la livraison (ATTENTION, si vous aviez besoin du plein complet du réservoir principal des DR, il vous en manquera une quantité qui est non négligeable !). En regardant par l'entrée du réservoir des DR400/401, le niveau d'essence est visible lors d'un plein complet (110 litres).

Remplissage des carnets de route :

Pour le remplissage des carnets de route, je vous propose d'inscrire la quantité que vous avez ajoutée.
Ex : + 30 L (si le carnet indique avant ou après vol, choisissez la bonne colonne).

Cas particulier des DR400/401 :

Les PP PCP PPA PCA etc..., que vous avez pu utiliser ici ou ailleurs, ne sont pas suffisants, car ils ne sont pas standardisés et connus de tous les utilisateurs, quand ils ne sont pas seulement une habitude personnelle. Cela peut conduire à la surestimation de l'autonomie restante. C'est une source de confusion !

(ex : PP = plein partiel ou alors plein du principal // PPA = plein principal et auxiliaires ou alors plein partiel auxiliaires // PC = Plein du complet ou alors plein du réservoir central ? etc.)

Il existe depuis cette année (2024) des jauges manuelles pour les DR400/401, malgré tout, je vous demande aussi d'appliquer dès maintenant la consigne suivante en renseignant la colonne « Incidents – Observations éventuelles » :

Plein du principal au départ et/ou à l'arrivée

Plein du principal et des auxiliaires au départ et /ou à l'arrivée

Plein partiel du principal et/ ou des auxiliaires ...

Etc. bref le détail de l'avitaillement que vous avez effectué.

Cela pourra se substituer avantageusement à l'habituel acronyme « RAS » inscrit dans cette colonne, mais qui peut aussi être remplacé par un large trait lorsqu'il n'y a aucune remarque ou plein à faire apparaître.

Si les mots ne sont pas identiques à ceux proposés, ça ne posera aucun problème, tant que c'est explicite sur l'état des pleins lors du précédent vol.

Je conseille aussi l'utilisation des jauges manuelles, confectionnées par Francis Chiarbonello d'après les plans gracieusement fournis par l'Aéroclub du Béarn. Merci à eux.

La finalité de ces consignes est que le vol reste un plaisir pour tous, que le partage des moments et des machines ne soient jamais une contrainte ou pire une source de danger pour qui que ce soit.

Laurent PIPAR
Chef Pilote / Responsable Pédagogique ACM