

Bulletin de Sécurité des Vols n°2

SECURITE CARBURANT

Vous connaissez tous les règles d'emport carburant édictées par l'administration = ce sont des chiffres qui s'expriment en autonomie (heures et minutes) et quantité de fuel (litres ou gallons)

Si notre chrono est fiable, par contre les jauges de nos réservoirs le sont moins.

Connaissons-nous exactement la quantité de carburant que nous emportons ? les quantités avionnées inscrites sur le carnet de route-avion devraient donner des indications valables en fonction du temps de vol inscrit si elles sont complétées par les mentions pleins complets ou pleins partiels ! une attention particulière doit y être apportée.

Prenons les particularités de chaque type d'avions :

1. les Rallye avec jauges fantaisistes ont par contre des bouchons de remplissage qui permettent de visualiser la quantité de carburant restant dans chaque réservoir (1/2 réservoir lorsque l'essence affleure au fond soit une vingtaine de litres environ, quantité indéterminée donc faible si le niveau n'est pas visible)
2. les Robin dont les jauges sont plus fiables ont des réservoirs de fuselage dont on ne peut vérifier visuellement le niveau ; pour les vols longs il est judicieux de passer systématiquement à la pompe avant de partir.
3. pour le Cessna « long range », la vérification visuelle des réservoirs peut se faire avec précision en utilisant la jauge manuelle en bois qui se trouve dans l'avion.
4. pour le Cirrus, il faut également vérifier visuellement la quantité d'essence dans chaque réservoir entre autre, pour savoir lequel est le plus plein et vérifier sur le MFD que le carburant initial correspond bien à la réalité = le réajuster éventuellement.
5. pour les Mousquetaire et le CAP 10, reportez-vous au manex club.

A noter :

- la consommation en carburant est donnée dans le chapitre 5 « performances » du manuel de vol chapitre croisière. Ce sont des chiffres donnés par le constructeur pour un avion neuf, bien mixturé et sans toucher à la manette des gaz trop souvent. Il faut toujours majorer cette consommation de 10 à 20 % pour les avions de club.
- On peut déterminer la consommation d'un avion en multipliant la puissance par 0.2

. Pour un Rallye de 110 CV consommant 22l/h il faut compter 25l/h comme un Robin 120 CV

. Pour un Robin ou un Cessna 160 CV, on obtient 32 l/h, on arrondit à 35 l/h.

. Pour un 180 CV on compte 38 à 40 l/h.

Après ces précautions, celles relatives à l'emport carburant et avec la connaissance des vents sur le trajet, la consommation et le carburant restant ne devraient pas vous causer de soucis pour arriver à destination ou savoir vous dérouter à temps.