

REGLEMENTATION CARBURANT

Voici la référence réglementaire de l'AirOps

NCO.OP.125 Approvisionnement en carburant/énergie et huile

- a) Le pilote commandant de bord veille à ce que la quantité de carburant/d'énergie et d'huile transportée à bord soit suffisante, compte tenu des conditions météorologiques, de tout élément ayant une incidence sur les performances de l'aéronef, de tout retard attendu pendant le vol, et de tout aléa dont on peut raisonnablement prévoir qu'il aura une incidence sur le vol.
- b) Le pilote commandant de bord planifie une quantité de carburant/d'énergie à protéger en tant que réserve finale de carburant/d'énergie afin de garantir un atterrissage en toute sécurité. Pour déterminer la quantité de la réserve finale de carburant/d'énergie, le pilote commandant de bord tient compte de tous les éléments énoncés ci-après, et dans l'ordre de priorité suivant :
 - 1) la gravité du risque pour les personnes ou les biens qui peut résulter d'un atterrissage d'urgence après la panne d'alimentation carburant/énergie ; et
 - 2) la probabilité que surviennent des circonstances imprévues dans lesquelles la réserve finale de carburant/ d'énergie est susceptible de ne plus être protégée.
- c) Le pilote commandant de bord n'entreprend un vol que si l'aéronef transporte suffisamment de carburant/ d'énergie et d'huile :
 - 1) lorsque aucun aérodrome de dégagement à destination n'est requis, pour voler en direction de l'aérodrome ou du site d'exploitation d'atterrissage prévu, plus la réserve finale de carburant/d'énergie ; ou
 - 2) lorsqu'un aérodrome de dégagement à destination est requis, pour voler en direction de l'aérodrome ou du site d'exploitation d'atterrissage prévu, puis pour voler en direction d'un aérodrome de dégagement, plus la réserve finale de carburant/d'énergie.

AMC1 NCO.OP.125(b) Approvisionnement en carburant / énergie et huile

CRITERES DE PLANIFICATION – RÉSERVE FINALE DE CARBURANT/ÉNERGIE

La réserve finale de carburant (FRF)/énergie ne doit pas être inférieure au carburant/énergie requis pour voler :

- 1) pendant 10 minutes à la puissance de croisière maximale continue à 1 500 ft (450 m) au-dessus de la destination en VFR de jour, décollant et atterrissant sur le même aérodrome/site d'atterrissage, et restant toujours en vue de cet aérodrome/site d'atterrissage ;
- 2) pendant 30 minutes à vitesse d'attente à 1 500 ft (450 m) au-dessus de la destination en VFR de jour ; et
- 3) pendant 45 minutes à vitesse d'attente à 1 500 pieds (450 m) au-dessus de la destination ou de l'aérodrome de dégagement de destination sous vols VFR de nuit et IFR.

AMC3 NCO.OP.125(b) Approvisionnement en carburant / énergie et huile

PROTECTION RÉSERVE FINALE CARBURANT/ÉNERGIE

La réserve finale de carburant/énergie prévu doit être protégé en tant que réserve dans le cadre d'opérations normales. Si le carburant/l'énergie à bord tombe en dessous de la FRF/énergie, le commandant de bord doit considérer qu'il s'agit d'une urgence. Le FRF/énergie ne doit pas être utilisé comme combustible de secours dans les opérations normales. Lorsque la FRF/énergie ne peut plus être protégée, alors une urgence carburant/énergie doit être déclarée et toute option d'atterrissage doit être explorée, y compris en s'écartant des règles, des procédures opérationnelles et des méthodes dans l'intérêt de la sécurité (conformément au point CAT.GEN.MPA.105(b)).

NCO.OP.185 Gestion en vol du carburant / de l'énergie

- a) Le pilote commandant de bord contrôle la quantité de carburant/d'énergie utilisable restant à bord afin de garantir qu'elle est protégée et au moins égale à la quantité de carburant/d'énergie requise pour rejoindre un aéroport ou un site d'exploitation où un atterrissage en toute sécurité peut être effectué.
- b) Le pilote commandant de bord d'un vol contrôlé avise le contrôle de la circulation aérienne (ATC) d'un état "carburant/énergie minimal(e)" en déclarant "MINIMUM FUEL" lorsque le pilote commandant de bord :
 - 1) s'est engagé à atterrir sur un aéroport ou un site d'exploitation spécifique ; et
 - 2) a calculé que toute modification de la clairance existante sur cet aéroport ou ce site d'exploitation, ou tout autre retard du trafic aérien, peut entraîner un atterrissage avec une réserve finale de carburant/d'énergie inférieure à la réserve finale prévue.
- c) Le pilote commandant de bord d'un vol contrôlé déclare une situation d'"urgence carburant/énergie" en diffusant "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" lorsque la quantité estimée de carburant/d'énergie utilisable devant être disponible à l'atterrissage sur l'aéroport ou le site d'exploitation le plus proche où un atterrissage en toute sécurité peut être effectué est inférieure à la réserve finale de carburant/d'énergie prévue.

GM1 NCO.OP.185(b)&(c) Gestion du carburant/énergie en vol

DÉCLARATION « MINIMUM FUEL »

- a) Le commandant de bord peut envisager de signaler l'autonomie de carburant/d'énergie restante après une déclaration « MINIMUM FUEL » ou « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL ».

Remarque : Pour les opérateurs Part-NCO, le FRF/énergie est variable ; par conséquent, l'ATC peut ne pas être au courant de la quantité d'autonomie restante en carburant / énergie

- b) La déclaration "MINIMUM FUEL" informe l'ATC que toutes les options d'atterrissage prévues ont été réduites à un aéroport ou un site d'exploitation spécifique d'atterrissage prévu, et que pour les hélicoptères, aucun autre site d'atterrissage n'est disponible. Elle informe également l'ATC que toute modification de l'autorisation existante peut entraîner un atterrissage avec une énergie/FRF inférieure à celle prévue. Il ne s'agit pas d'une

situation d'urgence, mais d'une indication qu'une situation d'urgence est possible, en cas de retard supplémentaire.

Le pilote ne doit pas s'attendre à une quelconque forme de traitement prioritaire à la suite d'une déclaration «MINIMUM FUEL ». Cependant, l'ATC doit informer l'équipage de conduite de tout retard supplémentaire prévu, ainsi que se coordonner avec les autres unités ATC lors du transfert du contrôle de l'aéronef, pour s'assurer que celles-ci sont au courant de l'état du carburant/énergie du vol.

c) L'obligation de déclarer « MINIMUM FUEL » et « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » s'applique uniquement aux vols contrôlés ; cependant, ces déclarations peuvent également être faites lors de vols non contrôlés si le commandant de bord le juge opportun.

Un supplément est inséré dans le SERA

SERA.2010 Responsabilités

a) Responsabilité du pilote commandant de bord

Le pilote commandant de bord d'un aéronef, qu'il tienne ou non les commandes, est responsable de la conduite de l'aéronef conformément aux dispositions du présent règlement ; toutefois, il peut déroger à ces règles s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité.

b) Action préliminaire au vol

Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord d'un aéronef prend connaissance de tous les renseignements disponibles utiles au vol projeté. Pour les vols au-delà des abords d'un aérodrome et pour tous les vols IFR, l'action préliminaire au vol comprend l'étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents, en tenant compte des besoins en carburant et d'un plan de diversion pour le cas où le vol ne pourrait pas se dérouler comme prévu.