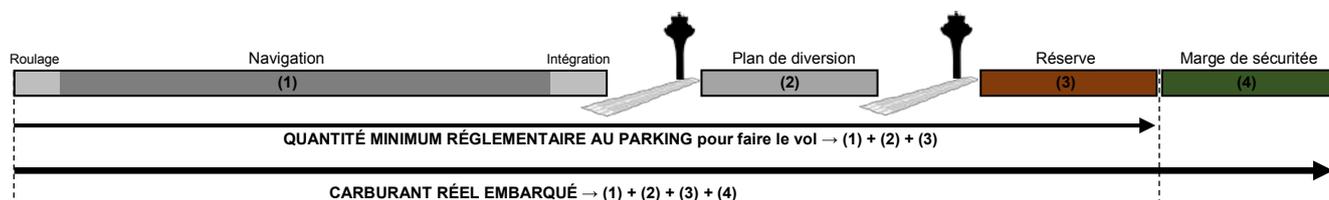


BILAN CARBURANT EN VFR

ÉTAPE :
VITESSE DE CROISIÈRE :

AVION :
CONSO HORAIRE :



FORFAIT ROULAGE (mini 5 minutes)	DURÉE DE LA NAVIGATION		INTEGRATION TERRAIN <small>(en prenant en compte la route et les retards dans le trafic)</small>	(1) TEMPS POUR L'ÉTAPE
	TEMPS SANS VENT	PRISE EN COMPTE DE : - LA MÉTÉO, - ROUTES ATC, et - RETARDS DANS LE TRAFIC		

PLAN DE DIVERSION : La situation la plus critique semble être est une remise de gaz à destination, la navigation jusqu'au terrain de dégagement, l'intégration et enfin l'atterrissage.

(1) TEMPS POUR L'ÉTAPE		
(2) PLAN DE DIVERSION		
(3) RÉSERVE <i>10min (jour, local, en vue du terrain)</i> <i>30min (jour)</i> <i>45min (nuit)</i>		CARBURANT EN LITRES
QUANTITÉ MINIMUM RÉGLEMENTAIRE AU PARKING	(1) + (2) + (3)	
(4) MARGE DE SECURITÉE		
RÉEL EMBARQUÉ	(1) + (2) + (3) + (4)	

(2) PLAN DE DIVERSION

Conformément au SERA.2010 et au 4) ci-dessus, le pilote doit prévoir un **PLAN DE DIVERSION** à l'arrivée (dégagement).

(4) MARGE DE SECURITE

C'est le carburant embarqué en plus de la quantité minimum réglementaire, il est à la **discrétion du commandant de bord**. Conformément au NCO.OP.125b) : (...) une **réserve de carburant** pour parer à (...) toute autre **situation susceptible de retarder l'atterrissage de l'avion ou d'augmenter la consommation de carburant et/ou de lubrifiant**.

GESTION CARBURANT EN VOL

Si la navigation doit changer en cours de vol cela doit se faire en respectant les mêmes critères d'emport que lors de la préparation.

-NCO.OP.125c) : Rien n'empêche la modification d'un plan de vol en vol. Le vol est alors redirigé vers une nouvelle destination, à condition que **toutes les exigences** soient satisfaites au moment où il est replanifié.