



DSAC

# INFO SÉCURITÉ DGAC

## N° 2013/07

Une info sécurité est un document diffusé largement par la DGAC, non assorti d'une obligation réglementaire dont le but est d'attirer l'attention de certains acteurs du secteur aérien sur un risque identifié.

Cette info sécurité est disponible sur : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Info-securite-DGAC.html>

**Opérateurs concernés :**

Exploitants d'aéronefs et services de la navigation aérienne

**Sujet :**

Messages en cas de bas niveau carburant

**Objectif :**

Clarifier et uniformiser le dialogue pilote-contrôleur au sujet du bas niveau carburant

**Contexte :**

Jusqu'au 15 novembre 2012, la phraséologie à utiliser par le pilote et par voie de conséquence la réponse du contrôleur en cas de « bas niveau carburant » était peu directive, sans toutefois déclencher de mesure d'urgence de la part du contrôleur. Les États-Unis utilisaient de manière officielle l'annonce « Minimum Fuel » alors qu'en Europe cette annonce n'avait pas de signification précise pour les contrôleurs.

Depuis le 15 novembre 2012 le doc 4444 de l'OACI a été modifié. Ces modifications ont été transcrites dans la réglementation française par l'arrêté du 8 novembre 2012 et reprises dans l'AIC A26/12. Il existe maintenant deux étapes clairement identifiées concernant la gestion des niveaux bas de carburant :

**Première étape** : Le pilote annonce « **Minimum fuel** » lorsque que le nombre d'aérodromes où l'aéronef peut se poser est réduit à un et que toute modification de clairance ou de trajectoire risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant utilisable soit inférieure à la réserve finale.

Le contrôleur doit alors répondre :

- soit « Roger, no delay expected »,
- soit « Roger expect xx minutes delay ».

Le pilote doit alors vérifier la compatibilité de l'attente annoncée par le contrôleur avec les réserves d'attente dont il dispose.

**Deuxième étape** : Le pilote annonce « **Mayday, mayday, mayday fuel** » lorsque les calculs indiquent que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs à l'atterrissage sur l'aérodrome le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué est inférieure à la réserve finale.

Le contrôleur donne alors la priorité absolue à l'atterrissage.

*Nota 1 : Ces nouveaux textes annulent toute publication antérieure contraire.*

*Nota 2 : Aucune de ces nouvelles publications n'indique que le message de la première étape doit être précédé des mots PAN, PAN, PAN.*

*Nota 3 : La deuxième étape est bien déclenchée « dès que les calculs indiquent ... » et donc bien avant que la réserve finale ne soit entamée.*

De plus, à la suite de plusieurs incidents, il est rappelé que les calculs d'emport carburant doivent tenir compte d'éventuels délais à l'arrivée lorsque des conditions météorologiques défavorables sont prévues. Cela est particulièrement vrai sur les aéroports parisiens (LFPO, LFPG) tel que le rappelle l'AIP (voir références en annexe) :

« L'attention des exploitants est attirée sur les difficultés probables d'écoulement du trafic de dégagement vers LFPO (resp. LFPG), lorsque c'est le terrain retenu, à la suite d'une réduction inopinée de la capacité de LFPG (resp. LFPO), en cas notamment de dégradation rapide des conditions météorologiques ou de la fermeture de piste(s). Prévoir une quantité de carburant supplémentaire par rapport au minimum réglementaire pour tenir compte de l'allongement vraisemblable des trajectoires et des temps d'attente liés à la gestion du trafic. »

<b>Actions recommandées</b>	<p><b>En conséquence, la DGAC recommande aux exploitants d'aéronefs de :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prendre en compte dans leur Manuel d'Exploitation les modifications des procédures en cas de bas niveau carburant, introduites par l'arrêté du 8 novembre 2012 ;</li> <li>- sensibiliser les équipages à l'application de cette nouvelle méthode ;</li> <li>- sensibiliser les instructeurs à la vérification de la bonne mise en œuvre par les équipages de cette phraséologie dans le cadre des entraînements et contrôles périodiques.</li> </ul>
<b>Annexe</b>	<p>Arrêté du 8 novembre 2012 modifiant l'arrêté du 3 mars 2006 relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne et l'arrêté du 6 juillet 1992 relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale.</p> <p>AIC 2012_26 Mise en service des procédures "minimum fuel"  <a href="https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dossier/aicfrancea/AIC_A_2012_26_FR.pdf">https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dossier/aicfrancea/AIC_A_2012_26_FR.pdf</a></p> <p>AIP (ARR / DEP) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- LFPO : Consignes générales, §2</li> <li>- LFPG : Consignes particulières, §10.2.3.</li> </ul>