



Pleins complets ou Pleins partiels ?

Il est toujours un peu décourageant de commencer un vol local en ayant à faire le plein de carburant...

Il n'est pas forcément souhaitable d'avoir des réservoirs en partie vides (condensation, et surtout risque accru d'incendie).

Et bien sûr, un plein complet à l'issue d'un vol peut ne pas être compatible avec le nouveau devis masse et centrage du vol suivant...

Après échanges des intervenants de la CoSP et des instructeurs, les propositions suivantes sont retenues, à la fois pour des raisons de courtoisie, et de sécurité.

Cela concerne la situation courante, où le pilote n'a pas d'information particulière sur le vol suivant :

- **Avions 120 CV (BX et VL) : « Plein Complet » après chaque vol.**
- **Avions dit de voyage (PL, KZ, ZX et ON) : Si réservoir principal <50% : plein complet du seul réservoir principal. De façon générale, ne jamais remplir le ou les réservoirs supplémentaires des avions 'voyage' à la fin d'un vol.**
- **Exception (JC, DB et DQ (ULM Ikarus)) : plein partiel mais jamais de plein complet à l'issue d'un vol, sinon risque de rendre l'emport d'un passager (vol d'instruction p.ex.) impossible du fait du dépassement du MTOW (Maximum Take Off Weight). Voir avec l'instructeur lors du lâché l'usage qui prévaut.**

Pour EG, pas de plein complet, l'usage est de laisser 2x 10 Gallons minimum (10 Gallons par aile).

A la demande de l'OSAC (Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile), noter systématiquement sur le carnet de route « Plein Complet » ou « Plein Partiel ».

Bien noter « Plein Complet » seulement si plein complet de l'ensemble des réservoirs disponibles. Le plein du seul réservoir principal, en présence de réservoir(s) supplémentaire(s), est un « Plein Partiel ».

SUIVI DES EVOLUTIONS DU DOCUMENT

Version	Date	Nature de la modification	Paragraphe	Rédacteur
1.0	21/01/2021	Création	Tous	Eric Marcellin