

ON INSTANT!

Pour votre sécurité
Cinq minutes de lecture
pourraient vous sauver la vie

Savoir se servir des barils de carburant

Avant le premier décollage, assurez-vous que votre boîte à outils contient les objets suivants : gants en caoutchouc, une clé à bondon, des filtres, un tube vertical et un collier, un diaphragme et un nécessaire de réparation pour clapet en nylon, des câbles de mise à la terre, et assez d'outils pour effectuer votre travail. Aussi, apprenez à vous en servir.

Vous venez de vous poser sur le lieu de ravitaillement, sans doute pour la première fois. Vos réservoirs ne sont pas contaminés, mais ils sont presque vides. Le truc est de faire le plein, sans incident et sans contaminer vos réservoirs.

Règles Fondamentales

1. Vérifiez si le baril que vous utilisez contient le bon carburant, peu importe les inscriptions apposées. Sachez aussi que les compagnies pétrolières ont des barils de différentes couleurs, mais qu'il ne faut pas s'y fier. Confirmez l'état du carburant en observant son apparence et son odeur à *chaque plein*. Méfiez-vous des barils qui vous semblent trop légers ou trop lourds. Par rapport au carburéacteur B, l'eau pèse 20 % de plus et l'essence aviation 10 % de moins. Si le plomb original est brisé ou n'y est plus, il ne faut pas se fier aux inscriptions sur le baril.
2. La date de remplissage est apposée quelque part sur le baril. Les compagnies pétrolières découragent l'utilisation d'un carburant s'il a plus de deux ans. L'une des raisons est qu'un fungus (*cladosporium resinae*) peut se propager dans les petites quantités d'eau qui se trouvent dans le carburéacteur et bloquer les conduites de carburant. Du carburant plus vieux peut être utilisé moyennant certaines précautions. Vérifiez si le carburant a une senteur étrange, s'il est sombre ou embrouillé. En cas de doute, ne l'utilisez pas.
3. Vérifiez si les barils sans plomb ont un « X » sur le dessus. Cette marque réglementaire indique que le carburant est contaminé. Cependant, l'absence d'un « X » ne garantit pas la qualité du carburant. De nombreux pilotes qui font le plein à partir d'un baril déjà utilisé inscrivent près du bondon la date du plein, l'immatriculation de l'aéronef et la quantité approximative de carburant utilisé. (En cas de doute, ne l'utilisez pas.)
4. Rangez le baril comme il se doit, et méfiez-vous d'un baril qui n'est pas rangé de la sorte, surtout si vous doutez qu'il n'a pas été fermé hermétiquement (bondon ou bouchon de mise à l'air libre desserré, joint déchiré, manquant ou tordu). Même si un baril est bien rangé et a été fermé hermétiquement, s'il n'est pas plein, il est fort probable qu'il contienne de l'humidité car il a déjà aspiré plus d'air qu'un baril plein (plus le volume d'air est élevé, plus la compressibilité est grande).
5. Les barils devraient être rangés sur le côté, les bondons et les bouchons de mise à l'air libre alignés dans l'axe 3 et 9 heures. Veillez à ce que le dessus du baril (le bout qui s'ouvre) repose plus bas que le fond du baril. Dans cette position, le baril aspire moins d'air et d'humidité de l'extérieur.
6. Pour ouvrir un baril, procédez comme suit :
 - a. Placez le baril debout et mettez un bloc dessous pour qu'il penche d'un côté seulement, de manière à ce que le côté élevé soit à 12 heures, le bondon à 3 heures et le bouchon de mise à l'air libre à 9 heures. Ainsi, l'eau ou le carburant sale ne pourra pas atteindre le bondon ni le bouchon.
 - b. Veillez à ce que le tube vertical ne puisse pas descendre jusqu'au fond du baril. Ainsi, toute l'eau et toutes les saletés vont demeurer au fond. Il est peu probable que vous ayez absolument



NON INSTANT!

Pour votre sécurité
Cinq minutes de lecture
pourraient vous sauver la vie

besoin du dernier gallon de carburant et des risques que cela comporte.

- c. Si possible, placez vos barils debout avant de les utiliser (deux jours à l'avance tout au plus si des conditions sèches peuvent être assurées). Les saletés et l'eau auront alors le temps de descendre au fond. Évitez de les bouger pendant le plein.
7. Si vous êtes en hélicoptère et devez faire le plein avec moteur et rotor tournant, évitez de placer sur le dessus du baril des objets non assujettis tels que bondons, clés et ainsi de suite.
Note : Le plein avec moteur et rotor tournant ne doit être fait qu'en cas d'urgence, ou dans des conditions étroitement surveillées conformément à l'article 602.09 du RAC et au manuel d'exploitation de compagnie approuvé (plusieurs préposés au sol, aucun passager à bord, pilote aux commandes, procédure de ravitaillement qui précise les tâches de chacun et les signaux à utiliser). Normalement, les risques ne justifient pas l'économie de temps.
8. Une fois le baril vide, rangez-le (bondon et bouchon de mise à l'air libre en place) pour qu'il ne se mette pas à rouler ou à monter lorsqu'un hélicoptère arrive ou quitte les lieux.
9. La mise à la terre est critique, surtout en hiver. L'air sec hivernal et la poudrière transforment les rotors en de puissants générateurs d'électricité statique. En outre, comme la neige sert d'isolant, l'électricité statique risque de ne pas se dissiper lorsque l'hélicoptère touche au sol. Évitez de porter des vêtements en nylon ou de nettoyer le plexi-verre pendant le plein. En présence de poussière ou de sable, l'électricité statique a aussi tendance à s'accumuler. Vérifiez l'état des câbles de mise à la terre et remplacez-les si les pinces semblent défectueuses.

Note : Procédez comme suit pour la mise à la terre : reliez le baril au sol (ou au piquet d'ancrage), le baril à la pompe, la pompe à l'hélicoptère, la buse

à l'hélicoptère, puis ouvrez le bouchon du réservoir. Après le plein, suivez les mêmes étapes dans l'ordre inverse.

10. Les lieux de ravitaillement en carburant devraient se trouver dans un endroit à l'abri du sable, de la poussière ou de débris qui jonchent le sol. Ils devraient être aménagés de manière à accélérer les ravitaillements et à permettre la mise en place de trajectoires d'approche et de départ. (N'oubliez pas que vous serez plus lourd au départ qu'à l'arrivée.)
11. Ayez toujours à votre disposition un tube de pâte détectrice d'eau « Kolor Kut » et utilisez-le en tout temps. Un tube prend peu de place dans votre étui à cartes et dure longtemps. Mettez-en un tout petit peu à l'extrémité du tube vertical pour déceler la présence d'eau.
12. Vérifiez si la pompe est dotée d'un filtre tout ou rien et d'une crépine propre, en bon état et placés en série. Vérifiez aussi si les joints toriques sont intacts. Le filtre tout ou rien se bloque et empêche le carburant contaminé par l'eau de passer. Normalement, si la pression augmente, c'est qu'il y a blocage ou contamination. Vérifiez par le regard vitré s'il y a des saletés ou de l'eau dans le filtre décanteur.
13. Pompez un peu de carburant dans un récipient avant de mettre la buse dans le trou du réservoir de l'aéronef. Les saletés qui traversent les filtres seront évacuées du boyau et pourront mieux être examinées.
14. Enlevez de vos barils vides les bouchons en plastique, les anneaux en métal et les étiquettes ayant servi à l'inscription des dates et placez-les pour qu'ils ne présentent pas de dangers sur le lieu de ravitaillement.
15. N'oubliez pas que pendant la première vérification prévôlée de la journée, il faut vider le filtre décanteur de l'aéronef, avant de déplacer l'appareil.