

BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES



Édition Chronologique n° 3 PP du 31 janvier 2007

PARTIE PERMANENTE
Administration Centrale

Texte 8

CIRCULAIRE N° 5776/DEF/DCSEA/SDEA/1/TD

relative à la procédure de reprise de carburéacteur pour turbomachines dans les dépôts d'avitaillement du service des essences
des armées.

Du 21 septembre 2006

DIRECTION CENTRALE DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES : *sous-direction administration ; bureau du personnel.*

CIRCULAIRE N° 5776/DEF/DCSEA/SDEA/1/TD relative à la procédure de reprise de carburacteur pour turbomachines dans les dépôts d'avitaillement du service des essences des armées.

Du 21 septembre 2006

NOR D E F E 0 6 5 1 9 4 7 C

Références :

1. Instruction 9700 /DCE/1/RD/30 du 05 décembre 1968 (BOC/SC p. 1135 ; BOEM 611*) modifiée.
2. Circulaire 7700 /DEF/DCSEA/SDE/1/TD/180/01 du 27 novembre 2000 (BOC, p. 5228 ; BOEM 611*) modifiée.
3. Circulaire 1800 /DEF/DCSEA/SDE/1/TD/180/01 du 09 mars 2000 (BOC, p. 1705 ; BOEM 611*).
4. Instruction 3223 /DEF/DCSEA/SDE/2/202/3 du 10 avril 1991 (BOC, p. 1232 ; BOEM 612*).

Pièce(s) Jointe(s) :

Une annexe.

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 611.1.4

Référence de publication : BOC/PP 3, 2007, texte 7.

1. OBJET.

Il peut s'avérer nécessaire de reprendre du carburacteur des réservoirs d'un aéronef pour des raisons opérationnelles ou de maintenance. Cette opération, appelée reprise de carburacteur, nécessite de prendre des précautions en vue de protéger les matériels d'avitaillement d'un carburant qui serait contaminé.

L'opération de reprise de carburacteur fait partie intégrante de la mission dévolue au service des essences des armées (SEA). À ce titre, les dépôts d'avitaillement du SEA ont le devoir de répondre à toute demande de reprise des unités qu'ils soutiennent (y compris sur les aéronefs faisant escale).

Cette circulaire a pour objet de préciser la procédure de reprise de carburacteur et les conditions de réutilisation du produit repris.

2. DÉFINITIONS.

Produit d'origine connue : Produit contenu dans un aéronef avitaillé sur un dépôt d'avitaillement du SEA stationné en métropole et pour lequel la connaissance de l'historique permet de considérer qu'il n'a subi aucune altération.

Produit d'origine inconnue : Tout autre produit (exemple : aéronef avitaillé sur plate-forme civile, sur un dépôt étranger ou ayant été ravitaillé en vol).

Cuve de reprises : Cuve d'infrastructure dédiée exclusivement au stockage des produits d'origine inconnue.

3. PROCÉDURE DE REPRISE.

La procédure de reprise de carburéacteur décrite est schématisée par l'organigramme décisionnel figurant en annexe.

3.1. Opération de reprise d'un produit d'origine connue.

3.1.1. *Cas particulier d'une reprise « in situ ».*

C'est le cas où un dépôt du SEA ayant réalisé la mise bord d'un aéronef est sollicité pour effectuer une reprise de carburant consécutive soit à un ajustement de plein faisant suite à un changement de mission, soit à une vidange totale ou partielle des réservoirs préalablement à certaines opérations de maintenance. Elle ne nécessite pas de précaution particulière. L'opérateur procède à la reprise avec un avitailleur en faisant passer le carburéacteur par le fardeau d'avitaillement. Le produit est ensuite délivré normalement en tant que carburéacteur à usage aéronautique.

3.1.2. *Autres reprises d'origine connue.*

I. L'opérateur pétrolier prélève un échantillon de carburéacteur à partir du réservoir de l'aéronef avant le début de l'opération de reprise puis procède à un contrôle visuel du produit.

Ia. Si le produit est clair et limpide, l'opérateur procède à la reprise avec un avitailleur en faisant passer le carburéacteur par le fardeau d'avitaillement. Le produit est ensuite délivré en tant que carburéacteur à usage aéronautique, après réajustement éventuel de la teneur en additif antiglace S 1745 et en respectant les procédures normales d'avitaillement ⁽¹⁾

Ib. Si le produit n'est pas clair et limpide, l'opérateur se conforme à la procédure décrite au point 3.3.

II. En cas d'impossibilité de prélever l'échantillon, l'opérateur procède à la reprise avec un avitailleur, sans faire passer le carburéacteur par le fardeau d'avitaillement. L'opérateur pétrolier procède à un contrôle visuel du carburéacteur à partir d'un échantillon prélevé à partir de l'avitailleur à l'issue de l'opération de reprise.

IIa. Si le produit est clair et limpide, le produit est délivré en tant que carburéacteur à usage aéronautique, après réajustement éventuel de la teneur en additif antiglace S 1745 et en respectant les procédures normales d'avitaillement.

IIb. Si le produit n'est pas clair et limpide, l'opérateur se conforme à la procédure décrite au point 3.3.

3.2. Opération de reprise d'un produit d'origine inconnue.

I. L'opérateur pétrolier prélève un échantillon de carburéacteur à partir du réservoir de l'aéronef avant le début de l'opération de reprise puis procède à un contrôle visuel du produit.

En cas de suspicion de contamination par des micro-organismes, le carburant ne sera pas repris directement : il devra être traité en liaison avec les services techniques de l'unité et conformément à la circulaire de deuxième référence.

Ia. Si le produit est clair et limpide, l'opérateur procède à la reprise avec un avitailleur, sans passer par le fardeau d'avitaillement.

De retour au dépôt, l'opérateur procède à une analyse terrain comprenant :

- une analyse de type C complète ;
- un hydrotest ;

- un contrôle givromètre(2).

En cas de conformité, le carburéacteur est ensuite stocké dans la cuve de reprises. L'avitailleur est rincé selon la procédure P2 de la circulaire de troisième référence. Le carburéacteur de rinçage est stocké dans la cuve de reprises.

Ib. Si le produit n'est pas clair et limpide ou que l'analyse terrain présente une non conformité, l'opérateur se conforme à la procédure décrite dans le paragraphe 3.3.

II. En cas d'impossibilité de prélever l'échantillon au pied de l'aéronef, l'opérateur procède à la reprise avec un avitailleur, sans faire passer le carburéacteur par le fardeau d'avitaillement. De retour au dépôt, l'opérateur procède à une analyse terrain décrite dans le cas Ia .

Ia. En cas de conformité, le carburéacteur est stocké dans la cuve de reprises. L'avitailleur est rincé selon la procédure P2 de la circulaire de troisième référence. Le carburéacteur de rinçage est stocké dans la cuve de reprises.

Iib. Si le produit n'est pas clair et limpide ou que l'analyse terrain présente une non conformité, l'opérateur se conforme à la procédure décrite au point 3.3.

3.3. Cas d'un produit non conforme.

Si le produit n'est pas clair et limpide ou que l'analyse terrain présente une non conformité, le produit ne sera pas introduit dans la chaîne d'avitaillement aéronautique. Il est repris par un avitailleur sans passer par le fardeau d'avitaillement et stocké dans une capacité isolée (type container 1000 litres, camion citerne dédié au carburant terrestre) s'il en existe sur le dépôt. Il est ensuite déclassé en carburéacteur à usage terrestre XF-63 ou détruit.

L'avitailleur est rincé selon la procédure P2 de la circulaire de troisième référence. Le carburéacteur de rinçage est déclassé.

4. TRAITEMENT DES CUVES DE REPRISES.

L'ensemble des reprises de produits d'origine inconnue jugées conformes après l'analyse terrain sont stockées dans la cuve de reprises (Cf. paragraphe 3.2., cas Ia et IIa.). Lorsque la cuve est pleine ou au plus tard un an après le début de son remplissage, un échantillon est prélevé et envoyé au laboratoire du SEA en vue de procéder à une analyse de type A.

Au vu des résultats de l'analyse, en cas de conformité, le produit est distribué normalement aux aéronefs, en veillant à respecter les règles d'exploitation décrites dans l'instruction de dernière référence.

En cas de non conformité, le produit est déclassé en carburéacteur à usage terrestre XF-63 ou détruit. La cuve de reprises est alors entièrement vidangée et nettoyée si nécessaire avant de pouvoir être à nouveau utilisée.

5. PROCÉDURE COMPTABLE.

La procédure de reprise de carburéacteur décrite supra fait l'objet de l'émission des pièces administratives suivantes :

Opération	Pièce comptable émise	Remarques
Reprise de carburéacteur (dans tous les cas)	B +200 ou B +201	Le F-44 est repris en tant que F-34.
Distribution normale (point 3.1)	B -190 ou B -191	
Destruction (point 3.3)	B -240 ou B -243 BSD(*)	
Déclassement en XF-63 (point 3.3)	(B +/- 140)	(Transfert vers EFS - cas des dépôts à l'acquitté)
	B -161	Sortie de F-34

	B +211	Entrée de XF-63
--	--------	-----------------

(*) Bordereau de suivi des déchets

La procédure de déclassement de F-34 en XF-63 ne peut être réalisée que dans un entrepôt fiscal de stockage (EFS). Dans le cas d'un dépôt à l'acquitte, le produit à déclasser devra donc être transféré vers un EFS.

6. CAS DES DÉTACHEMENTS EN OPÉRATIONS EXTÉRIEURES ET DES DÉPÔTS OUTRE-MER.

Pour les dépôts de campagne des détachements du SEA sur les théâtres d'opérations extérieures ainsi que les dépôts stationnés outre-mer et ne disposant pas de cuve de reprise, le carburéacteur repris sera systématiquement déclassé en XF-63 ou détruit (procédure décrite dans le point 3.3.).

Dans les cas où le volume et la fréquence des reprises seraient trop importants, le chef de dépôt ou de détachement peut appliquer la procédure décrite au point 3 en utilisant un réservoir souple comme cuve de reprise.

7. CAS DES CARBURÉACTEURS NON SPÉCIFIÉS PAR LE SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

Dans le cas de reprise d'un carburéacteur autre que F-35, F-34 ou F-44, le carburant sera systématiquement sorti de la chaîne d'avitaillement aéronautique. Il sera déclassé en XF-63 ou détruit (procédure décrite dans le point 3.3.).

Pour la ministre de la défense et par délégation :

L'ingénieur général de 1re classe, directeur central du service des essences des armées,

Jean-Claude Dupuis.

(1) En cas de reprise de carburéacteur type haut point d'éclair F-44, il pourra être mélangé avec du carburéacteur F-34.

(2) Le contrôle givromètre, normalement destiné à mesurer la teneur en additif antiglace dans le carburéacteur, est utilisé ici afin de détecter une pollution par un lubrifiant : si la lecture après extraction est impossible, c'est que le carburant est pollué.

ANNEXE

Figure 1. Organigramme décisionnel.

