

LISTE MINIMALE D'EQUIPEMENT LME

**Avion CZECH SPORT AIRCRAFT
PS28-Cruiser
immatriculé
F-HXAM**

Edition 1, Révision 0
en date du
15 novembre 2018

Table des Matières

ATA 21 – Conditionnement d’air

- 21-40-01 Chauffage cabine
- 21-70-01 Détecteur de présence CO₂

ATA 23 - Communications

- 23-10-01 VHF1
- 23-50-01 Intercom
- 23-50-02 Casques

ATA 25 – Equipements/aménagements

- 25-10-01 Système de réglage des palonniers
- 25-10-02 Ceintures et harnais

ATA 27 – Commandes de vol

- 27-10-01 Indicateur de position du trim de profondeur
- 27-10-02 Indicateur de position du trim d’ailerons
- 27-50-01 Indicateur de position des volets

ATA 28 – Carburant

- 28-40-01 Jauges réservoirs d’ailes

ATA 31 – Systèmes indicateurs et enregistreurs

- 31-20-01 Système de mesure du temps (montre)
- 31-20-02 Horamètre

ATA 32 – Train d’atterrissage

- 32-40-01 Frein de parking

ATA 33 – Feux et éclairages

- 33-10-01 Eclairage cockpit
- 33-10-02 Eclairage instruments
- 33-40-01 Feux de navigation
- 33-40-02 Strobes
- 33-40-03 Phare d’atterrissage

ATA 34 - Navigation

- 34-10-01 Variomètre
- 34-20-01 Horizon artificiel
- 34-20-02 Indicateur de virage et dérapage
- 34-20-03 Conservateur de cap
- 34-50-01 VOR
- 34-50-03 Transpondeur
- 34-50-04 GPS

ATA 52 - Verrière

- 52-70-01 Voyant « canopy opened »

Liste des pages en vigueur

Pages	Révision	Pages	Révision	Pages	Révision
1	0	4	0	7	0
2	0	5	0	8	0
3	0	6	0		

Table des révisions

Révision	Date	Objet
0	15/11/2018	Création

Préambule

Introduction

Cette Liste Minimale d'Équipement (LME) est applicable dans le cadre des règlements européens relatifs aux opérations aériennes non commerciales avec un avion non complexe (Annexe VII, Part NCO du règlement (UE) N° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 modifié).

Elle a été établie par l'Aéro-Club Aix Marseille (ACAM) conformément au paragraphe NCO.GEN.155 qui permet l'exploitation de l'avion dans des conditions spécifiées, avec certains instruments, équipements ou fonctions inopérants ou manquants tant que ceux restant opérants peuvent permettre d'assurer un niveau de sécurité acceptable.

Cette LME a été transmise par l'ACAM à la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est.

But et Limitations

Cette LME a été développée dans le cadre des **opérations non commerciales** réalisées avec un avion **ELA1 non complexe** sans qu'une Liste Minimale d'Équipement de Référence (LMER) ait été développée par le détenteur du Certificat de Navigabilité de Type de l'avion couvert par ce document.

Cette LME a été élaborée sur la base :

- du règlement (UE) 965/2012 modifié, et
- du CS-GEN-MMEL

Note 1 : La présente LME couvre également les vols de découverte définis à l'article 6, paragraphe 4bis, du règlement européen Air-OPS et réalisés conformément aux règles d'application fixées par l'arrêté interministériel du 18 août 2016.

Cette LME contient des items liés à la navigabilité ainsi qu'aux exigences opérationnelles pouvant être inopérants ou manquants avant le début du vol sous réserve du respect de certaines conditions permettant d'assurer un niveau de sécurité satisfaisant.

Note 2 : Tout équipement à bord d'un avion et non traité par cette liste doit être en état de fonctionnement s'il est relatif à la sécurité ou à l'exécution du vol envisagé par le commandant de bord.

Note 3 : Cette LME ne traite pas des équipements ne faisant pas partie du lot de bord mais que le commandant de bord doit réglementairement embarquer en fonction du type de vol prévu (gilets, canots, lampe torche, ...)

Utilisation

La LME permet d'opérer l'avion avec certains instruments, équipements ou fonctions inopérants ou manquants pour une période limitée jusqu'à ce que la réparation puisse être réalisée.

Note : La LME ne permet pas de dévier d'une consigne de navigabilité, ou tout autre exigence supplémentaire obligatoire.

Dans tous les cas, toute panne constatée doit être notifiée par l'équipage dans le système Aérogest Club qu'exploite l'ACAM, à la fin du vol ou au plus tard en fin de journée ou à la fin de la série de vols en cas de « découché ». Avant cela, l'équipage peut remettre l'avion en vol sur la base de l'item LME applicable en prenant en compte les conditions et remarques applicables, ceci uniquement pour le ou les vols nécessaire(s) au retour à la base.

Une fois Aérogest Club renseigné, la « prise de clefs » d'un aéronef au travers de la fonction « départ » du système vaut prise en compte par l'équipage suivant de l'item correspondant, ce qui signifie qu'il a bien connaissance de la panne de l'équipement ou de la fonction, ainsi que des limitations, conditions et éventuelles restrictions qui s'appliquent à l'avion et que le vol est réalisable.

Dès qu'un responsable de la maintenance prend connaissance de la panne, il décide de la réparation de l'équipement ou du report de sa remise en service sur la base de l'item LME correspondant et définit alors, en collaboration éventuellement avec l'atelier d'entretien, l'intervalle de réparation. Pour cela, il renseigne Aérogest Club en indiquant la suite donnée : réparation ou report, avec mention de l'intervalle de réparation retenu.

Intervalle de réparation

Bien que la LME n'indique pas d'intervalles de réparation, il est important que ces réparations soient entreprises le plus rapidement possible par l'exploitant.

Le responsable technique a la charge, compte tenu des contraintes (approvisionnement, plan de charge, visite programmée, caractéristique du défaut, etc.), de définir l'intervalle de réparation et son suivi. Cet intervalle doit être inscrit sur le carnet de route. Il ne peut, en aucun cas, excéder 13 mois.

Notes et définitions

La colonne « Numérotation Item et système » (1) liste les instruments, équipements, systèmes ou fonctions susceptibles d'être requis à bord ou installés sur l'avion. Chacun est référencé selon les références ATA (numérotation standard aéronautique).

La colonne « Nombre installé » (2) indique le nombre d'items ou systèmes installés sur l'avion concerné par cette LME.

La colonne « Nombre requis » (3) indique le nombre minimum d'items en état de fonctionnement requis pour un type d'opérations, lorsque les exigences de la colonne « Conditions et Remarques » (4) sont respectées. Le symbole « - » est utilisé lorsque ce nombre dépend des conditions d'utilisation telles que décrites dans la colonne (4).

La colonne « Conditions et Remarques » (4) décrit les conditions et procédures éventuelles à respecter afin que le vol puisse être entamé avec un nombre d'items correspondant à celui indiqué dans la colonne (3).

Le terme « inopérant » désigne tout item ne pouvant pas remplir correctement sa fonction à bord et qui est clairement identifié comme tel pour le pilote.

21 – CONDITIONNEMENT D’AIR

NOMBRE INSTALLE			NOMBRE REQUIS - REMARQUES	
ATA-ITEM				
21-40-01	Système de chauffage cabine	1	0	Peut être inopérant.
21-70-01	Détecteur de présence CO ₂	1	1	Si la couleur de la pastille a viré au gris : NOGO.

23- COMMUNICATIONS

NOMBRE INSTALLE			NOMBRE REQUIS - REMARQUES	
ATA-ITEM				
23-10-01	VHF	1	-	Peut être inopérante pour autant que les exigences de la réglementation de la circulation aérienne sont respectées (VFR « on top », VFR de nuit, ...)
23-50-01	INTERCOM.	1	-	Peut être inopérant, sauf pour les vols d’instruction.
23-50-02	CASQUES	0	-	1 par membre d’équipage en état de fonctionnement (E/R), en vol d’instruction. 1 pour le pilote en état de fonctionnement (E/R) dans les autres cas.

25 – Equipements/aménagements

NOMBRE INSTALLE			NOMBRE REQUIS - REMARQUES	
ATA-ITEM				
25-10-01	SYSTEME DE REGLAGE PALONNIERS	2	1	Le système de la place droite peut être inopérant, sauf pour les vols d’instruction. Le système du siège pilote doit fonctionner.
25-10-02	CEINTURES ET HARNAIS	2	1	L’équipement de la place droite peut être inopérant ou manquants si le siège correspondant n’est pas occupé.

27 – Commandes de vol

NOMBRE INSTALLE			NOMBRE REQUIS - REMARQUES	
ATA-ITEM				
27-10-01	INDICATEUR DE POSITION DU TRIM DE PROFONDEUR	1	0	Peut être inopérant. Le complet débattement, sans point dur, du trim doit être vérifié visuellement lors de la visite prévol. Avant chaque départ, son positionnement au neutre doit être vérifié visuellement.

**Tout équipement, défaillant ou manquant,
NON cité dans la présente liste,
constitue un NO GO**

27-10-02	INDICATEUR DE POSITION DU TRIM D'AILERONS	1	0	Peut être inopérant. Le complet débattement, sans point dur, du trim doit être vérifié visuellement lors de la visite prévol. Avant chaque départ, son positionnement au neutre doit être vérifié visuellement.
27-50-01	INDICATEUR DE POSITION DES VOLETS	1	0	Peut être inopérant. Le contrôle visuel de la position des volets est toujours possible depuis la place pilote.

28 - Carburant

NOMBRE INSTALLE		NOMBRE REQUIS - REMARQUES		
ATA-ITEM				
28-40-01	JAUGES RESERVOIRS D'AILES	2	1	La jauge du réservoir droit peut être inopérante, sous réserve que ce réservoir ne soit pas utilisé en vol. Seul un voyage vers le port d'attache (ou un aéroport où la réparation est possible) est alors envisageable.

31 – Système d'indications/enregistrements

NOMBRE INSTALLE		NOMBRE REQUIS - REMARQUES		
ATA-ITEM				
31-20-01	SYSTEME DE MESURE DU TEMPS (MONTRE)	0	1	Le pilote doit disposer d'une montre de poignet indiquant l'heure, en heures, minutes et secondes.
31-20-02	HORAMETRE	1	0	Peut être inopérant. Le temps de vol est alors calculé (Heure bloc arrivée – heure bloc départ).

32 – Train d'atterrissage.

NOMBRE INSTALLE		NOMBRE REQUIS - REMARQUES		
ATA-ITEM				
32-40-01	FREIN DE PARKING	1	0	Peut être inopérant. Le pilote doit s'assurer que le défaut ne concerne que le dispositif de frein de parking, et que les freins fonctionnent normalement. Un dispositif adapté d'immobilisation de l'avion s'il doit stationner en extérieur devra être embarqué.

**Tout équipement, défaillant ou manquant,
NON cité dans la présente liste,
constitue un NO GO**

33 – Feux et éclairages.

NOMBRE INSTALLE			NOMBRE REQUIS - REMARQUES	
ATA-ITEM				
33-10-01	ECLAIRAGE COCKPIT	1	-	Peut être inopérant en vol VFR de jour.
33-10-02	ECLAIRAGE INSTRUMENTS	1	-	Peut être inopérant en vol VFR de jour.
33-40-01	FEUX DE NAVIGATION	3	-	Peuvent être inopérants en vol VFR de jour.
33-40-02	STROBES	2	-	Peuvent être inopérants en vol VFR de jour.
33-40-03	PHARE D' ATERRISSAGE	1	-	Peut être inopérant en vol VFR de jour.

34 – NAVIGATION

NOMBRE INSTALLE			NOMBRE REQUIS - REMARQUES	
ATA-ITEM				
34-10-01	VARIOMETRE	1	-	Peut être inopérant en vol VFR de jour si le suivi de la trajectoire peut se faire par des repères visuels au sol.
34-20-01	HORIZON ARTIFICIEL	1	-	Peut être inopérant en vol VFR de jour si le suivi de la trajectoire peut se faire par des repères visuels au sol.
34-20-02	INDICATEUR DE VIRAGE ET DERAPAGE	1	-	Peut être inopérant en vol VFR de jour si le suivi de la trajectoire peut se faire par des repères visuels au sol. La bille doit fonctionner.
34-20-03	CONSERVATEUR DE CAP	1	-	Peut être inopérant en vol VFR de jour si le suivi de la trajectoire peut se faire par des repères visuels au sol.
34-50-01	VOR	1	-	Peut être inopérant en vol VFR de jour si le suivi de la trajectoire peut se faire par des repères visuels au sol.
34-50-03	TRANSPONDEUR	1	-	Peut être inopérant en vol VFR de jour dans les espaces où il n'est pas requis (classes E,F,G).
34-50-04	GPS	1	0	Peut être inopérant. Ne peut servir de moyen primaire de navigation que si sa base de données est à jour.

52 – VERRIERE

52-70-01	VOYANT CANOPY OPENED	1	0	Peut être inopérant. Le pilote doit s'assurer visuellement et manuellement du verrouillage correct de la verrière.
----------	----------------------	---	---	---