



LME PA28 F-BVOL

LISTE MINIMALE D'EQUIPEMENT PA28 F-BVOL

Contenu

1. Objet	2
2. Liste Minimum d'Équipement de Référence-LMER	2
3. Notification	2
4. Domaine d'applicabilité	2
5. Abréviations, définitions.....	3
6. Usage de la LME.....	4
7. Mention sur le carnet de route des items en défaut et des réparations.....	4
8. Combinaisons d'items en défaut Vs report des réparations	4
9. Intervalle de réparation.....	4
10. Mention par le CDB sur le carnet de route de sa prise en compte des items en défaut.....	5
11. Liste minimum d'équipement	5



LME PA28 F-BVOL

1. Objet

Ce document identifie les équipements (items) montés sur l'avion ou mis à disposition dans l'habitacle qui, étant liés à la navigabilité ou aux exigences opérationnelles, doivent fonctionner correctement réglementairement avant que l'avion quitte le parking.

Nb : Il est plus que conseillé d'utiliser la lme si besoin avant l'envol pour éviter d'être immobilisé à destination ;

Si certains d'entre eux sont en défaut, ce document spécifie les conditions à satisfaire pour pouvoir exploiter l'avion avec un niveau de sécurité acceptable jusqu'à leur réparation, sans pour autant dévier d'une consigne de navigabilité ou de tout autre consigne réglementaire opérationnelle.

En cas de doute, contacter le responsable mécanique, instructeur ou président.

2. Liste Minimum d'Équipement de Référence-LMER

Ce document est élaboré en l'absence d'une Liste Minimale d'Équipement de Référence (LMER) établie par le détenteur du Certificat de Type des avions du domaine d'applicabilité.

3. Notification

La présente LME est notifiée à la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile – Nord Est.

4. Domaine d'applicabilité

Avion : F-BVOL

Opérations non commerciales réalisées avec un avion non complexe dont les **vols de découverte** et selon les **règles du vol à vue (VFR)**.



LME PA28 F-BVOL

5. Abréviations, définitions

ATA: Air Transport Association of America

Colonne (1) Désignation : identification des items (composant, instrument, équipement, fonction ou système).

Colonne (2) Délai de rectification, hors journée de découverte de la panne :

A : Aucun délai spécifié

B : Les items de la catégorie doivent être rectifiés dans les 6 jours

C : Les items de la catégorie doivent être rectifiés dans les 15 jours

D : Les items de la catégorie doivent être rectifiés dans les 120 jours

Colonne (3) Nombre installé : quantité d'items montés sur l'avion ou mis à disposition dans l'habitacle identifiés en colonne (1).

Colonne (4) Nombre requis : quantité minimum d'items devant fonctionner correctement.

Colonne (5) Conditions et remarques : descriptions, restrictions et procédures applicables quand le nombre requis défini en colonne (4) ne peut pas être atteint.

ELT : Emergency Locator Transmitter.

INOP : Équipement, instrument, commande en défaut

Items : équipement, commandes, instrument

(O) (Opération) : signalement de disposition(s) / restriction(s) / procédure(s) qui doit (doivent) être appliquée(s) pour pouvoir exploiter l'avion avec le nombre requis d'items défini en colonne (3).

(O) uniquement en VFR de jour : signifie que le nombre installé d'items doit avoir un fonctionnement correct en VFR de nuit et que s'il n'est pas atteint c'est un **NOGO**.

En défaut : item ne fonctionnant pas correctement ou manquant parce qu'il a été déposé pour réparation ou qu'il a été égaré.

Note : il est admis qu'un item non nécessaire à l'exécution du vol puisse être en défaut si la navigabilité ou l'exploitation sûre de l'avion ne risque pas d'être affectée (par exemple un équipement de confort des occupants ou utilisé uniquement au sol).

NOGO : mention indiquée en colonne (4) quand l'avion ne doit pas être exploité si le nombre requis n'est pas atteint.



LME

PA28 F-BVOL

6. Usage de la LME

La LME est une aide à la décision d'exploiter ou non l'avion, quand certains des items désignés sont en défaut réglementairement avant de quitter le parking .

Nb :si le pilote constate un item défaillant lors du roulage et avant l'envol, il peut se référer à la lme (ainsi évite une immobilisation potentielle à destination)

Elle ne décrit pas le traitement des dysfonctionnements apparaissant après l'envol, ce traitement faisant l'objet des Procédures anormales définies dans le Manuel de vol et reproduites avec d'éventuels compléments dans le Livret des procédures.

7. Mention sur le carnet de route des items en défaut et des réparations

Pour mémoire, la réglementation exige que toute anomalie, incident ou accident soit inscrit sur le carnet de route par le CDB.

Par conséquent, tout item de la LME qui est en défaut doit être mentionné sur le carnet de route au même titre que les réparations effectuées ou reportées.

8. Combinaisons d'items en défaut Vs report des réparations

Avant de décider le report d'une réparation et afin de garantir un niveau de sécurité acceptable lorsqu'un ou plusieurs items sont en défaut, le responsable technique doit considérer les relations qui peuvent exister entre les composants, les instruments, les équipements, les systèmes et les diverses fonctions d'usage qu'ils permettent de réaliser.

9. Intervalle de réparation

Le responsable technique est la seule personne habilitée à décider un report de réparation et à définir l'intervalle de réparation de l'item en défaut.

Pour cela il considère diverses contraintes (approvisionnement, plan de charge, visite programmée, caractéristique du défaut, etc.) et inscrit l'intervalle de réparation de l'item dans la table des « Travaux reportés » de la « Feuille d'échéance des prochaines visites d'entretien programmées » insérée dans le carnet de route.

Note : tout item dont la réparation est reportée doit pouvoir être clairement et physiquement identifié comme tel par le CDB.



LME PA28 F-BVOL

10. Mention par le CDB sur le carnet de route de sa prise en compte des items en défaut

Avant de décider d'exploiter ou non l'avion avec un ou plusieurs équipements en défaut, le CDB doit considérer le nombre requis, les conditions spécifiées, notamment le type de vol envisagé, les dispositions, restrictions et procédures à appliquer ainsi que les « Travaux reportés » (feuille attachée dans le carnet de vol)

Dans l'intervalle de réparation défini pour les items en défaut faisant l'objet d'un report de réparation, le CDB doit avant le départ mentionner sur le carnet de route les « items en défaut pris en compte »

Avant le vol, le pilote mentionne obligatoirement les items en défaut pris en compte dans la case Incidents-Observations : il atteste avoir conscience de l'état des systèmes de l'avion et considère que ce dernier est exploitable en appliquant les conditions spécifiées en colonne (4) de la LME : « **Lme- item concerné Inop pris en compte** »

A l'issue du vol, le pilote remplit la case Incidents-Observations : en reportant de façon claire et précise un incident ou anomalie rencontrée **au cours du vol** sinon « RAS »

Exemple : le pilote à la prévol, constate que le feu anticollision est inop, en se référant à la lme il peut utiliser l'avion de jour uniquement et remplit la case Observation-incident :

« Lme- feu anticollision inop pris en compte » et après le vol, rajoute RAS si rien à signaler au cours du vol

Nb : Les pilotes suivants à la prise en compte de l'avion et tant que le feu anticollision n'est pas réparé, reporteront cette même remarque avant le vol.

Ne pas oublier de prévenir le responsable technique, instructeur ou président du dysfonctionnement

11. Liste minimum d'équipement

La liste est structurée selon les chapitres ATA. (Cf page suivante)



LME PA28 F-BVOL

DESIGNATION	DELAYS DE RECTIFICATION			
				NOMBRE INSTALLE
				NOMBRE REQUIS
				CONDITIONS ET REMARQUES
ATA 21 : AIR				
Chauffage cabine	B	1	0	(O) autre moyen de désembuage disponible (chiffon) et ne pas prolonger le vol si inconfortable (température cabine trop basse)
Aérateurs	B	2	1	Un moyen doit permettre d'aérer la cabine
ATA 23 : COMMUNICATIONS				
Radios	D	2	0	(O) uniquement pour un retour à la base ou un convoyage vers un atelier, afficher SSR 7600 en respectant les consignes particulières de l'espace aérien et des aérodromes. Au préalable prévenir Afis Prunay par téléphone (nmr sur carte vac)
Intercom	D	1	0	(O) si inopérant, vol en instruction impossible
Casques	A	1	1	Un 2 ^{ème} casque (secours) en état de fonctionnement est recommandé
Transpondeur	D	1	0	(O) uniquement en VFR de jour, sous réserve de rester hors des espaces de classe B, C ou D et des TMZ
ATA 24 : GÉNÉRATION ÉLECTRIQUE				
Batterie	C	1	1	NOGO
Ampèremètre indicateur de charge	C	1	1	Uniquement retour base ou atelier
				De jour en vue du sol, et espace aérien radio et transpondeur non obligatoires
				Prévenir au préalable Afis Prunay si retour (n de tel carte vac)
ATA 25 : ÉQUIPEMENTS & ACCESSOIRES				
Réglage et verrouillage sièges avant	B	2	2	NOGO
Ceinture sièges avant	B	2	2	NOGO
Ceintures banquette arrière	B	2	0	(O) la banquette arrière doit être inoccupée
Trousse de secours	B	1	1	NOGO
ELT automatique (balise de détresse)	C	1	0	(O) Uniquement tour de piste



LME PA28 F-BVOL

DESIGNATION	DELAIS DE RECTIFICATION			
	NOMBRE INSTALLE			
	NOMBRE REQUIS			
	CONDITIONS ET REMARQUES			
ATA 27 : COMMANDES DE VOL				
Indicateur de position du trim de profondeur	B	1	1	NOGO
Commande du trim de profondeur	C	1	1	NOGO
Réchauffage carburateur	B	1	1	Retour atelier uniquement, si température extérieure supérieure à 25 degrés
Commande de la position des volets	C	1	1	(O) uniquement pour un retour atelier, sous réserve : - non bloqués en position Atterrissage (3 crans) - de vérifier la compatibilité des performances décollage et atterrissage avec les distances déclarées aérodromes - de respecter la Vfe
ATA 28 : CARBURANT				
Pompe électrique	C	1	1	NOGO
Indicateur pression d'essence	C	1	0	(O) uniquement pour un retour à la base ou un convoyage vers un atelier, sous réserve d'avoir vérifié : - avant démarrage, le fonctionnement de la pompe électrique (mise sur ON et écoute de son bruit caractéristique)
Jaugeurs essence	C	2	0	Vérifier avec la réglette la quantité d'essence à bord Si 1 jaugeur inop : vol limité à 2h Si les 2 jaugeurs inop : retour base ou atelier uniquement à condition d'avoir vérifié avec le jaugeur manuel la quantité d'essence nécessaire au vol, avec une réserve finale de 1h.
ATA 30 : PROTECTION GIVRAGE ET PLUIE				
Réchauffage Pitot	D	1	0	(O) peut être inopérant
ATA 31 : SYSTÈMES INDICATEURS ET ENREGISTREURS				
Montre-Chrono de bord	D	1	0	(O) peut être inopérant si un membre d'équipage possède une montre indiquant les heures, minutes, secondes
Horamètre	D	1	0	(O) vérifier le potentiel restant avant vol sur Aerogest et relever la durée effective du vol et la mentionner sur le carnet de route conformément à la réglementation



LME

PA28 F-BVOL

Avertisseur décrochage	C	1	1	Uniquement retour à la base ou atelier de réparation ; ou vol avec instructeur à bord
ATA 32 : TRAIN D'ATERRISSAGE				
Frein de parking	C	1	0	Peut-être inopérant si cales à bord

DESIGNATION	DELAIS DE RECTIFICATION			
	NOMBRE INSTALLE			
	NOMBRE REQUIS			
	CONDITIONS ET REMARQUES			
ATA 33 : ÉCLAIRAGE				
Dispositif d'éclairage instruments et équipements (éclairages 1, 2 et Radio)	D	1	0	(O) uniquement en VFR de jour <u>Pour mémoire</u> en VFR de nuit une lampe électrique autonome doit être à bord, à portée de main.
Feu anticollision	C	1	0	(O) uniquement en VFR de jour
Feux de navigation	C	3	0	(O) uniquement en VFR de jour
Phare d'atterrissage	C	1	0	(O) uniquement en VFR de jour
ATA 34 : NAVIGATION				
Altimètre	C	2	1	L'information d'altitude doit être lisible par le pilote
Anémomètre	C	2	1	L'information de vitesse doit être lisible par le pilote
Variomètre	C	2	0	(O) uniquement en VFR de jour, en vue de la surface avec une référence d'horizon extérieur satisfaisante
Compas magnétique	C	1	1	NOGO
Conservateur de cap	D	1	0	(O) uniquement en VFR de jour, en vue de la surface avec une référence d'horizon extérieure satisfaisante
Horizon artificiel	D	1	0	(O) uniquement en VFR de jour, en vue de la surface avec une référence d'horizon extérieure satisfaisante
Indicateur gyroscopique de taux de virage et de dérapage (bille)	D	2	0	(O) uniquement en VFR de jour, en vue de la surface avec une référence d'horizon extérieure satisfaisante
Moyens de radionavigation : 1 HSI et 1 GPS	D	2	0	(O) uniquement en VFR de jour, en vue de la surface avec une référence d'horizon extérieure satisfaisante Hors vue de la surface ou en VFR Nuit, 1 des 2 équipements doit fonctionner correctement.
ATA 77 : INDICATIONS MOTEUR				
Compte tour	C	1	1	NOGO
Détecteur de monoxyde de carbone	B	1	1	NOGO



LME PA28 F-BVOL

ATA 79 : HUILE				
Indicateur pression d'huile	C	1	1	NOGO
Indicateur température d'huile	C	1	1	NOGO