

AILES TOURANGELLES

Mode d'emploi de la Liste Minimale d'Équipements

Pourquoi une LME ?

Avant son vol le pilote doit :

- consulter dans le carnet de route et dans le relevé « état des LME et travaux différés » les défauts susceptibles d'affecter les conditions d'utilisation de l'aéronef,
- évaluer les défauts détectés lors de la visite prévol ou rapportés lors des vols précédents et qui n'ont pas encore fait l'objet d'une réponse de la maintenance :

Sous sa responsabilité le pilote peut décider d'entreprendre le vol lorsqu'il s'agit :

- i. d'un défaut mineur qui de façon évidente n'est pas susceptible d'affecter la navigabilité de l'aéronef ou son opération,
- ii. d'un défaut autorisé par le manuel de vol ou la Liste Minimale d'Équipements.

Pour les autres défauts, le vol ne peut être entrepris qu'après rectification ou mise en travaux différés (nécessitant dans les deux cas une APRS, approbation pour remise en service) .

Dans tous les cas, toute panne ou défaut constaté sur un appareil doit obligatoirement être traité selon la fiche « Traitement des anomalies aéronefs » présente dans la sacoche avion,

La LME est une aide réglementaire proposée au commandant de bord pour lui permettre 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.

Quand utiliser la LME ?

La LME s'utilise toujours au sol, avant le départ, ou au cours d'une escale. On entend par départ, le moment où l'avion commence à rouler par ses propres moyens.

- Panne ou anomalie détectée à la prise en compte de l'avion faisant l'objet d'une LME :

La panne doit être décrite sur le carnet de route, telle que mentionnée sur la LME, puis la mention « LME xxxxxx pris en compte ». Vous devrez obligatoirement coller un sticker « INOP » sur l'élément en panne
Remarque : vous pouvez utiliser plusieurs lignes du carnet de route en prenant soin de neutraliser les 13 premières cases de chaque ligne.

- A la prise en compte de l'avion des items de LME étaient inscrits sur le vol précédent :

Après vérification sur « l'État des LME et travaux différés » de la validité des items LME, vous reporterez simplement ces items, si vous êtes d'accord, indiquant ainsi que vous estimez pouvoir faire votre vol en toute sécurité avec ces éléments défectueux. Vous vérifierez également la validité des travaux différés, comme vous le faisiez déjà sur le carnet de route.

- Si une panne survient après le départ :

La LME peut être utilisée comme aide à la décision pour mieux évaluer la gravité de la panne et poursuivre ou interrompre le vol mais ce n'est pas sa fonction première.

Précautions et Responsabilités :

Lorsqu'un item LME autorise un avion à voler, cela ne tient pas compte ni de votre expérience de pilote, ni des conditions météo, ni des obligations imposées sur votre trajet ou sur les terrains où vous avez l'intention de vous poser, pour ne citer que quelques paramètres. Certaines combinaisons de pannes peuvent également rendre le vol hasardeux, et toutes ces combinaisons ne peuvent pas être prévues dans la LME.

Il est donc de l'entière responsabilité du pilote de prendre en compte tous ces paramètres avant de décider

d'accomplir son vol.

Dès lors que des anomalies existent sur l'avion, et que vous les acceptez pour votre vol, vous devrez avant le vol, prendre en compte l'avion en indiquant sur le carnet de route :

Les cases 1 et 2 : La date, le nom du pilote

les cases 10 et 12 si vous avez rajouté du carburant ou de l'huile

la case 14 : pour la description des anomalies ou les mentions concernant les items de LME

la case 15 : qui doit comporter votre signature (certifiant ainsi que vous avez parfaite connaissance de l'état de votre avion)

Dans tous les cas vous devrez prendre connaissance des remarques et restrictions portées en colonne 5 de la LME, et des délais de réparations prévus en colonne 2:

Les « DÉLAIS DE RÉPARATION » sont exprimés par un code de lettres :

OO: Tolérance exclue, **O**:convoyage, **A**: < ou = à huit jours, **B**: un mois, **C**: trois mois.

Vous devrez avertir aussitôt, ou au plus tard au retour de votre vol l'un des responsables mécaniques de l'aéroclub. Ce dernier sera chargé d'en informer le responsable de la maintenance dans les 48 heures ouvrés.

Suivis des butées des items LME :

Les correspondants mécanique du club assureront le suivi des butées LME afin d'assurer la mise en réparation avant cette butée ou d'arrêter l'avion au cas où cette butée serait atteinte .

Pour chaque avion, les correspondants tiendront à jour l' Etat des LME et travaux différés, à la disposition des pilotes dans la sacoche de chaque avion.

Mises jour des LME :

Les LME seront mises régulièrement à jour par les responsables des LME.

Les défauts non prévus dans la LME et qui affecteront notre flotte seront évalués dans le but de les rajouter dans la LME.

Il est demandé à chaque pilote et aux correspondants mécanique de coopérer à cette démarche en prenant contact avec les responsables LME dans le but d'amender nos LME.

Anomalies non prévues par la LME :

Le commandant de bord devra se référer au document édité par le club sur la procédure de traitement des anomalies avant d'entreprendre son vol.

En général, le vol ne pourra être entrepris qu'après prise en compte de l'anomalie par l'atelier de maintenance qui enverra les consignes appropriées : prise en compte, travaux différés, APRS.

Conclusion

En cas de doute, ou pour toute précision, et surtout si vous n'êtes pas familiarisés avec ce type de procédure,vous pouvez contacter, soit :

- le responsable pédagogique
- l'un des correspondants mécanique de l'aéroclub
- l'un des responsables de la LME considérée
- le responsable de la maintenance
- les instructeurs

En particulier, quand vous aurez détecté une anomalie, il sera important de lui associer le bon item de LME, si cela est possible, en évitant toute confusion.