

Vous décelez une anomalie, lors de la visite prévol ou durant le vol :

- Quelle est votre latitude de décision en tant que pilote ? → page 2
- Quels documents utiliser pour guider votre décision ? → pages 3 à 5
- Comment signaler l'anomalie à l'atelier ? → page 6
- Le report par l'atelier de la correction de l'anomalie ! → page 7
- Vous êtes sur un terrain autre que Toulouse-Lasbordes → page 8

Résumé explicatif des règles d'utilisation des avions selon l'état des "fonctions requises par les exigences opérationnelles et la navigabilité" et de signalement des anomalies constatées

Extrait de notre manuel d'organisme de maintenance :

Critères de report

Le pilote peut accepter certains **défauts mineurs**, sous sa responsabilité (c'est-à-dire, sans qu'une APRS soit nécessaire pour reporter la correction du défaut) :

- perte d'une fonction non requise par les exigences opérationnelles ou de navigabilité telles qu'indiquées notamment dans le manuel de vol ou la **MEL** le cas échéant,
- défaut structural minime (qui n'est clairement pas susceptible d'affecter la navigabilité)

Pour les anomalies concernant le moteur, la cellule ou les commandes de vol, une APRS est nécessaire.

APRS = Approbation pour remise en service. Seul le Responsable de la maintenance peut la prononcer (voir exemple page 6)

MEL = Minimum Equipment List Cf. Annexe 7 PART NCO du Règlement 965/2012, qui par le NCO.GEN.155 rend obligatoire (dans certains cas) de disposer à bord d'une LME-Liste Minimum d'Equipements ou MEL-Minimum Equipment List.

- Le pilote peut accepter certains **défauts mineurs** (cf. définition ci-dessus) qu'il constate sur l'avion ou qui ont été constatés et mentionnés sur le carnet de route par un autre pilote.
- Tous les autres défauts (non mineurs) et anomalies (nécessitant une APRS) constatés ou mentionnés sur le carnet de route doivent être évalués par l'organisme de maintenance.

MEL à utiliser quand il n'y en a pas dans le Manuel de vol

(extrait de l'Arrêté du 24/07/91 figurant dans le Guide VFR du SIA éd. 2015 – Arrêté caduque le 25/08/ 2016, remplacé par Annexe 7 du Part NCO)

2.6.2. Equipement minimal exigé en vol V.F.R. de jour

2.6.2.1. Vol et navigation

- a) un anémomètre ;
- b) un indicateur de dérapage ;
- c) Si l'aéronef vole en espace aérien contrôlé, un altimètre qui doit être sensible et ajustable ;
- d) un compas magnétique compensable ;
- e) un récepteur VOR ou un radiocompas automatique en fonction de la route prévue ou un GPS homologué en classe A, B ou C, si l'aéronef vole sans contact visuel du sol ou de l'eau ;
- f) pour les planeurs, un variomètre ;
- g) pour les aéronefs de catégorie acrobatique un dispositif scellé d'enregistrement des facteurs de charge ;
- h) une montre marquant les heures et les minutes

2.6.2.2. Communication

- i) l'équipement émetteur-récepteur VHF conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne ;
- j) en zone de type H, un émetteur-récepteur H.F. ;

2.6.2.3. Surveillance

- k) l'équipement de surveillance conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne

- Pour prendre votre décision, consultez le Manuel de vol, la MEL ou la Règlementation [fonctions/équipements exigés selon type de vol (jour, nuit, on top, survol de l'eau, etc.)]
- En cas de doute → aller ou téléphoner à l'atelier ((aux heures ouvrables, N° sur C/L détaillée ou Fiche de consignes disponibles dans l'avion)

Exemple de MEL figurant dans un Manuel de vol

Operating Limitations  **Diamond**
AIRCRAFT DA20-C1 Flight Manual

2.13 KINDS OF OPERATION

Flights are permissible in accordance with visual flight rules.

Minimum Equipment, Flight and Navigation Instruments:

Airspeed Indicator

Altimeter

Attitude Gyro (Artificial Horizon) (not mandatory for Day-VFR only)

Outside Air Temperature Indicator (mandatory for Night-VFR only)

Vertical Speed Indicator (mandatory for Night-VFR only)

Magnetic Compass

Turn and Bank Indicator (not mandatory for Day-VFR only)

Directional Gyro (not mandatory for Day-VFR only)

Minimum Equipment, Powerplant Instruments:

- Pour prendre votre décision, consultez le Manuel de vol , la MEL ou la Règlementation
- En cas de doute → aller ou téléphoner à l'atelier (aux heures ouvrables, N° sur C/L détaillée ou Fiche de consignes disponibles dans l'avion)



Pilote et mécanique

Minimum Equipment, Powerplant Instruments:

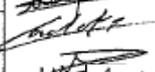
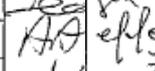
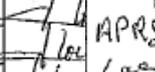
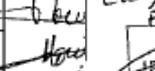
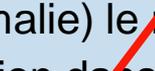
- Fuel Quantity Indicator
- Fuel Pressure Indicator
- Oil Pressure Indicator
- Oil Temperature Indicator
- Cylinder Head Temperature Indicator
- Tachometer
- Voltmeter
- Ammeter
- Generator Warning Light

Minimum Equipment, Lighting:

- | | |
|------------------------------------|---|
| Instrument Lighting | (not mandatory for Day-VFR only) |
| Instrument Panel and Map Lighting | (mandatory for Night-VFR only) |
| Landing Light | (mandatory for Night-VFR only) |
| Position and Anti-Collision Lights | (mandatory for Night-VFR only) |
| Illuminated Placards | (mandatory for Night-VFR operations in EASA member countries) |

NOTE

Additional equipment may be required for compliance with specific operational or specific national requirements. It is the operators responsibility to ensure compliance with any such specific equipment requirements.

Carburant - Fuel		Huile - Oil		Incidents - Observations éventuelles Incidents - Observations, if any	Signature du commandant de bord Signature of person in charge	Visa - Visa
Quantité / Quantity		Quantité / Quantity				Douanes et Autorités Aéronautiques Customs and Aeronautical Authorities
Départ Departure	Arrivée Arrival	Départ Departure	Arrivée Arrival			
24 ^{1^{re}}	-	-	-	RAS		
-	401 ^{1^{re}}	-	-	RAS		
-	-	-	-	RAS		
-	-	-	-	RAS		
-	-	-	-	RAS		
-	62,4	-	-	RAS		
-	-	-	-	RAS		
38	24	-	-	RAS		
-	-	-	-	Excess coupure HS		
30 ^e	-	-	-	RAS		
-	-	-	-	RAS		
-	53 ^{1^{re}}	-	-	AT/DI LFCR		
-	-	-	-	2TD (sans superviseur)		
-	-	-	-	2TD		
-	461	-	-	2 emb + 1 complet		
-	-	-	-	1 complet		

le 6/05/13 Réparation
fil magnéto
effectuée à
785^{1^{re}} HT
APRS à 8h00
L'après-midi
FR-MF032
ACAT F
JP.GRANDVAUX

- La personne constatant le défaut (anomalie) le mentionne par écrit sur le carnet de route
- Si nécessaire, elle complète la description dans un e.mail adressé au Responsable de la maintenance (jp.gdx@acat-toulouse.org).
- Après correction, le Responsable de la maintenance la mentionne sur le carnet de route et signe l'APRS

Visite N°: 2013060003 Work Order: 47/13. Agrément : FR.MF.066 ACAT

F-GSRR FEUILLE D'ECHEANCE DES PROCHAINES VISITES D'ENTRETIEN PROGRAMMEES
Dauphin 4 DR400 140B N°: 2393

La présente feuille est destinée à l'UTILISATEUR DE L'AERONEF, il DOIT PRESENTER L'AERONEF A L'ORGANISME CHARGE DE L'ENTRETIEN A LA PROCHAINE DES ECHEANCES ATTEINTES (en heures totales, cycles totaux ou date). La présente feuille est renseignée par l'organisme chargé de l'entretien. L'utilisateur est responsable du respect des échéances.

	Libellé de la Visite	Valeur Limite
Prochaine ECHEANCE CALENDRAIRE		
Prochaine ECHEANCE HORAIRE	Visite de 100H	7554-6 ^h
Prochaine ECHEANCE CYCLIQUE		

TRAVAUX REPORTEES

Type	Libellé
	Rayure sur vitre passager arrière droit à retoucher lors de la prochaine visite 100h.

ACAT
JP. GRANDVAUX

- Si le Responsable de la maintenance décide de reporter :
 - ▶ la correction d'un défaut ou d'une anomalie n'affectant pas une fonction requise par les exigences opérationnelles ou la navigabilité
 - ▶ ou la réalisation d'une opération d'entretien programmée

il le mentionne sur la feuille orange insérée par lui dans chaque carnet de route.

- L'avion peut être utilisé « en l'état » jusqu'à la prochaine visite dont l'échéance est inscrite sur la dite feuille (ici une visite 100H).
- **Les pilotes ne doivent pas écrire sur cette feuille.**

Si l'intervention d'un mécanicien est nécessaire et que vous n'êtes pas à T.Lasbordes

Extrait de notre manuel de maintenance :

En cas d'urgence opérationnelle non prévisible où un aéronef est immobilisé ailleurs qu'à la base principale de l'Organisme, en un lieu où l'Organisme ne dispose d'aucun personnel APRS habilité pour ce type d'aéronef, le responsable maintenance peut délivrer une habilitation APRS ponctuelle :

à l'un des personnels de l'Organisme, habilité APRS pour un type d'aéronef dont la technologie et les systèmes sont similaires, ou

à toute personne ayant au moins 3 années d'expérience en maintenance et titulaire d'une licence de maintenance OACI valide pour le type d'aéronef concerné, sous réserve :

- *qu'il n'y ait aucun organisme agréé approprié à cet endroit ; et*
- *qu'il obtienne les preuves de l'expérience et de la licence de cette personne.*

- Seul le Responsable de la maintenance peut autoriser une autre personne à travailler sur l'avion
- Contacter l'atelier par téléphone (aux heures ouvrables) ou le Responsable de la maintenance via le Chargé de la mécanique ou via les Opérations (N° sur C/L détaillée ou Fiche de consignes disponibles dans l'avion).