



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le 13 FEV. 2023

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

La cheffe de pôle formation, écoles et simulateurs

Direction personnels navigants

à

Pôle formation, écoles et simulateurs

L'ensemble des organismes de formation ATO et DTO
Par communication Météor 24260

· 23 - 102

Nos réf. :

Affaire suivie par : Christelle ZIMMERMANN

Christelle.zimmermann@aviation-civile.gouv.fr

Tél. : 01 58 09 43 83

OBJET : Déclaration L.M.E. avions et hélicoptères pour les organismes de formation ATO/DTO

Dans le cadre d'harmonisation des actions de la DSAC, nous vous informons de la formalisation d'une procédure unique similaire pour les domaines de la DSAC.

Il est demandé aux organismes de formation ATO ou DTO, dont les conditions d'exploitation des aéronefs relèvent de la Part NCO, de déclarer la Liste Minimale d'Equipements (L.M.E.), si l'organisme choisit d'en utiliser une, conformément au NCO.GEN.155. Nous vous rappelons que l'utilisation d'une LME pour les aéronefs relevant de la Part NCO est une possibilité mais qu'elle n'est pas obligatoire.

Qui ? ATO/DTO

Quoi ? Avions et hélicoptères relevant de la Part NCO pour lesquels l'ATO/DTO a choisi d'établir une L.M.E.

Comment ? Déclaration à la DSAC par dossier Météor en fournissant le formulaire rempli disponible par le chemin suivant sur le site internet de la DGAC : opérations aériennes/ Guides pour les exploitants d'aéronefs/ Exploitations autres/ Formulaire de notification d'utilisation d'une Liste Minimale d'Equipement-R5-NCO-F1 et par ce [lien](#).

La LME ne doit pas être fournie.

Il est à noter que la DSAC procédera à un accusé-réception. La L.M.E. ne fera pas l'objet d'une analyse par la DSAC et l'exactitude du contenu de celle-ci reste de la responsabilité de l'organisme.

Aide Vous pouvez consulter le paragraphe 5.2 du guide NCO disponible par le chemin suivant sur le site internet de la DGAC : opérations aériennes/ Guides pour les exploitants d'aéronefs/ Exploitations autres/ Guide pour les exploitations d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes à des fins non commerciales et par ce [lien](#).

Les tableaux des pages suivantes résument les conditions opérationnelles s'appliquant à tous les avions et hélicoptères pouvant être exploités en ATO/DTO et soulignent les possibilités et exigences en matière de L.M.E.

Le chef du pôle
formation, écoles et simulateurs

Karine GAY

CONDITIONS OPERATIONNELLES AVIONS ET HELICOPTERES EXPLOITES EN ATO OU EN DTO

AVIONS ET HELICOPTERES NON ANNEXE 1 IMMATRICULES DANS UN PAYS MEMBRE EASA OU ETAT-TIERS

	Hélicoptère Non complexe	Avion Non complexe	Avion Complexe à turbopropulseurs ayant une masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) inférieure ou égale à 5700 kgs.	Hélicoptère Complexe	Autre Avion Complexe
Exemple	EC120	DR400	BE200	EC145 (BK117)	PC24
Règlement opérationnel applicable	Article 5 AIROPS Part NCO		Articles 5 et 6 AIROPS Part NCO	Article 5 AIROPS NCC.GEN.101, ORO.GEN.310 (si applicable) Part NCC	
LME	(NCO.GEN.155) LME non obligatoire Si utilisation LME, obligation de déclaration à la DSAC			(NCC.GEN.101, ORO.MLR.105) LME obligatoire Approbation de la LME par la DSAC	

- Un avion (à motorisation) complexe est un avion :
 - ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, ou
 - certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou
 - certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
 - équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur.
- Un hélicoptère (à motorisation) complexe est un hélicoptère certifié :
 - pour une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kg, ou
 - pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou
 - pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes.

CONDITIONS OPERATIONNELLES AVIONS ET HELICOPTERES EXPLOITES EN ATO OU EN DTO

AVIONS ET HELICOPTERES ANEXE 1 IMMATRICULES DANS UN PAYS MEMBRE EASA OU ETAT-TIERS

CDN, CDNS, CNSK, CNRA	
Règlement opérationnel applicable	Arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civiles en aviation générale
LME	Paragraphe 2.2.1 de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civiles en aviation générale « Tout équipement exigé pour l'attribution du document de navigabilité de l'aéronef ou par cette annexe doit être en état de fonctionnement. » Pas de possibilité de LME