

## Traçabilité de la rectification des défauts dans le Compte Rendu Matériel

### CONSTAT



Il a été remonté à OSAC que des pilotes ou opérateurs pouvaient être amenés à utiliser différents supports autres que le CRM concernant la déclaration et la prise en compte des défauts (carnet, cahier, feuille volante, post-it, information orale, etc...) Cette pratique est non conforme à la réglementation et soulève des questions sérieuses de sécurité dans la mesure où elle ne permet pas de disposer à tout moment de la connaissance de l'état de navigabilité de l'aéronef.

L'objectif du CRM en exploitation commerciale est d'instaurer un support de communication rigoureux entre les équipages des exploitants et les personnels des organismes d'entretien et du CAMO, afin de permettre l'enregistrement :

- de tous les défauts et dysfonctionnements observés durant le vol ou bien au sol pendant l'exploitation de l'aéronef,
- de tous les travaux d'entretien réalisés entre les visites programmées d'entretien et,
- de regrouper certaines informations (report de travaux, usage de la MEL, ...) devant être portées à la connaissance de l'équipage au préalable d'un vol.

### ANALYSE



Un pilote qui prend en charge un aéronef doit avoir en sa possession le CRM comprenant en particulier :

- Toutes les entrées de pannes ;
- La prise en compte des pannes le cas échéant ;
- Les travaux reportés ;
- Les items de la Liste Minimale d'Équipement (LME/MEL) ouverts ;
- L'attestation d'exécution de la visite pré-vol.

Le pilote doit contrôler le système d'enregistrement du maintien de navigabilité de l'aéronef ([NCO.GEN.105](#), [SPO.GEN.107](#), [CAT.GEN.MPA.105](#), [NCC.GEN.106](#)), dont fait partie le CRM, pour s'assurer que la navigabilité du vol prévu n'est pas compromise.

[AMC M.A.306 / M.A.301\(a\) / AMC M.A.301\(a\)](#)

La rectification des défauts, qui fait partie intégrante des tâches de gestion du maintien de navigabilité, doit être validée sur le CRM.

### RECOMMANDATIONS



**La section 3 du CRM comprend toutes les informations relatives au vol, aux défauts d'aéronef et à l'entretien ainsi qu'aux opérations d'avitaillement.**

- a) Informations d'identification de l'opérateur et de l'aéronef
- b) Informations relatives à l'avitaillement / servicing de l'aéronef renseignées par les personnels ayant effectué ces opérations
- c) Informations générales concernant le vol renseignées par les membres de l'équipage
- d) Informations relatives aux défauts ou anomalies rencontrés pendant le vol ou au sol par les équipages ou les défauts observés par l'entretien
- e) Informations relatives à la correction des défauts et/ou l'entretien réalisés par les organismes d'entretien

**La gestion de la sécurité des vols en matière de navigabilité est une priorité.**

Toutes les informations du CRM doivent être :

- disponibles sur un même support tel que décrit dans le CAME
- prises en compte par le pilote avant le vol envisagé.

Pour vous aider, le **guide G40-01 Annexe VIII Compte Rendu Matériel – M.A.306**, est mis à votre disposition sur le site d'OSAC.