



COMPTE RENDU MATÉRIEL (CRM)

1. OBJET

La présente procédure d'application contient des informations pouvant être mentionnées dans un CRM par l'exploitant.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Cette procédure d'application s'applique à toute personne physique ou morale détenteur ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien commercial conformément à la section 6.3.3.3 de ce RAM 06 - Compte Rendu Matériel.

3. GÉNÉRALITÉS

- (a) Le compte rendu matériel de l'avion est un système d'enregistrement des défauts et des anomalies de fonctionnement découverts lors de l'exploitation ainsi que l'enregistrement de tout l'entretien entrepris sur l'avion objet du C.R.M pendant que l'avion est exploité entre les visites programmées sur les sites d'entretien. En outre, il sert à enregistrer les informations d'exploitation relatives à la sécurité des vols et doit contenir les données relatives à l'entretien que l'équipage a besoin de connaître. Lorsqu'un moyen d'enregistrement des défauts et des anomalies de fonctionnement dans la cabine ou dans les offices qui affectent l'exploitation sûre de l'avion ou la sécurité de ses occupants, différent du compte rendu matériel de l'avion, est utilisé, ce moyen devrait être considéré comme faisant partie du compte rendu matériel de l'avion.

4. CONTENU DU CRM

- (a) Le compte rendu matériel de l'exploitant peut être un document à section unique ou un système complexe contenant de nombreuses sections, mais dans tous les cas il doit inclure les informations spécifiées ci-après réparties à titre d'exemple en 5 sections :
- (1) La **section 1** devrait contenir le nom officiel et l'adresse détaillés de l'exploitant, le type d'avion et les marques internationales d'immatriculation complètes de l'avion.
 - (2) La **section 2** devrait préciser quand est dû le prochain entretien programmé y compris, le cas échéant, tout changement d'élément hors périodicité programmée devant intervenir avant la prochaine visite d'entretien. En outre, cette section devrait contenir l'A.P.R.S en cours pour l'avion complet, délivrée normalement après achèvement de la dernière visite d'entretien.



Note : L'équipage de conduite n'a pas besoin de recevoir ces détails si le prochain entretien programmé est contrôlé par d'autres moyens acceptables pour l'Autorité.

(3) La **section 3** devrait détailler toutes les informations considérées comme nécessaires afin d'assurer la continuité de la sécurité des vols. Ces informations sont les suivantes :

- (i) le type et l'immatriculation de l'avion ;
- (ii) la date et le lieu du décollage et de l'atterrissage ;
- (iii) les heures de décollage et d'atterrissage ;
- (iv) le nombre total d'heures de vol afin de pouvoir déterminer le nombre d'heures avant le prochain entretien programmé. L'équipage de conduite n'a pas besoin de recevoir ces détails si le prochain entretien programmé est contrôlé par d'autres moyens acceptables pour l'Autorité ;
- (v) les détails de tout défaut, panne ou anomalie affectant la navigabilité ou la sécurité de l'exploitation de l'avion, y compris les systèmes de sécurité, et tout défaut, panne ou anomalie dans la cabine ou dans les offices qui affectent l'exploitation sûre de l'avion ou la sécurité de ses occupants connus du commandant de bord. Des dispositions devraient être prises pour permettre au commandant de bord de dater et signer de telles données y compris, le cas échéant, R.A.S pour la continuité de l'enregistrement. Des dispositions devraient être prises pour délivrer une A.P.R.S ou, si accepté par l'Autorité, une A.P.R.S alternative abrégée, après la rectification d'un défaut ou d'un défaut reporté ou l'exécution d'une visite d'entretien. L'A.P.R.S apparaissant sur chaque page de cette section devrait clairement identifier le ou les défauts dont il s'agit ou la visite d'entretien, selon le cas ;

L'A.P.R.S alternative abrégée est composée de la déclaration suivante « A.P.R.S » au lieu de la déclaration intégrale spécifiée dans le RAM 05 – O.M.A. Si l'Autorité permet l'utilisation de l'A.P.R.S alternative abrégée, la section introduction du compte-rendu matériel devrait inclure l'intégralité de la déclaration A.P.R.S issue du RAM 05 – O.M.A avec une note explicitant : « L'A.P.R.S alternative abrégée utilisée dans ce compte-rendu matériel répond uniquement aux exigences du RAM 05 – O.M.A. Tous les autres aspects du RAM 05 – O.M.A devront être respectés » ;

- (vi) la quantité de carburant et de lubrifiant embarquée et la quantité de carburant disponible dans chaque réservoir ou groupe de réservoirs au commencement et à la fin de chaque vol. Des dispositions permettant de savoir, dans les mêmes unités de mesure, quelle quantité de carburant il est prévu d'embarquer et quelle quantité de carburant est effectivement embarquée. Des dispositions pour mentionner l'heure à



laquelle le dégivrage et/ou l'antigivrage au sol ont été entrepris et le type de liquide employé ainsi que les proportions d'eau et de fluide utilisés ;

(vii) la signature de la visite prévol.

En sus de ce qui précède, il peut être nécessaire d'enregistrer l'information supplémentaire suivante :

- le temps de fonctionnement dans certaines plages de puissance moteur lorsque le fonctionnement sous cette puissance affecte la durée de vie du moteur ou du module moteur (les puissances maximum et intermédiaire d'urgence en sont deux exemples) ;
- le nombre d'atterrissages lorsque les atterrissages affectent la durée de vie d'un avion ou de l'un de ses éléments ;
- les cycles de vol ou les cycles de pression en vol lorsque ces cycles affectent la durée de vie de l'avion ou de l'un de ses éléments.

Note 1 : Lorsque la section 3 est du type "parties détachables" multisecteurs, de telles sections à "parties détachables" devraient contenir toutes les informations qui précèdent à l'endroit approprié.

Note 2 : La section 3 devrait être conçue de telle manière qu'une copie de chaque page reste à bord de l'avion et qu'une seconde copie puisse être conservée au sol jusqu'à achèvement du vol considéré. Voir également la section 8.3.1.9 du RAM 08, Partie 1 – conservation des enregistrements de maintenance.

Note 3 : La section 3 devrait distinguer clairement ce qui doit être complété après le vol de ce qui doit être complété en préparation du vol suivant.

(4) La **section 4** devrait détailler tous les défauts reportés affectant ou pouvant affecter la sécurité de l'exploitation de l'avion et devrait, par conséquent, être connue du commandant de bord de l'avion. Chaque page de cette section devrait être pré-imprimée avec le nom de l'exploitant et un numéro de page et prévoir ce qui suit :

- (i) un renvoi de chaque défaut reporté afin que le défaut original puisse être identifié à la page enregistrements du secteur particulier de la section 3 ;
- (ii) la date de la détection initiale du défaut reporté ;
- (iii) de brefs détails du défaut ;
- (iv) des détails d'une éventuelle rectification et l'A.P.R.S correspondante ou un renvoi explicite au document contenant les détails d'une éventuelle rectification.

(5) La **section 5** devrait contenir toutes les informations nécessaires relatives à l'assistance à l'entretien que le commandant de bord de l'avion a besoin de connaître. De telles informations



incluraient des données sur la marche à suivre pour prendre contact avec les services d'entretien dans le cas où des problèmes se poseraient lors de l'exploitation des routes, etc.

Le compte rendu matériel peut être un document imprimé, un fichier informatique ou les deux à la fois.