

# AILES TOURANGELLES

## Guide à l'intention des correspondants mécanique

Références :

Document n°1 : Traitement des anomalies aéronefs

Document n°2 : Utilisation de la LME

Document n°3 :Etat des LME et travaux différés

Un commandant de bord (CDB) constatant une anomalie devra toujours prévenir le correspondant mécanique de l'aéroclub, comme indiqué dans le document n°1.

### Rôle du correspondant mécanique :

**I. Si l'anomalie est prévue dans la LME**, l'avion pourra continuer à voler si celle-ci l'autorise, conformément au document n°2.

Le correspondant reportera dès que possible le défaut dans le document n°3, et préviendra l'atelier de maintenance.

### II. Si l'anomalie n'est pas prévue dans la LME

1. **S'il ne s'agit pas d'un défaut mineur**, le CDB aura inscrit le défaut sur le carnet de route, et l'avion ne pourra plus voler. Le correspondant prévient le responsable de l'atelier de maintenance qui décidera de la conduite à tenir.

L'avion ne pourra pas revoler tant qu'une APRS n'aura pas été signée dans le carnet de route.

2. **S'il s'agit d'un défaut considéré comme mineur** par le commandant de bord, celui-ci pourra sous sa seule responsabilité voler sur cet avion si le défaut n'est pas inscrit sur le carnet de route. Cependant le correspondant informera au plus tôt l'atelier de maintenance qui décidera de la conduite à tenir ou de la prise en compte du défaut. Dans ce dernier cas le défaut devra alors être mentionné sur le carnet de route soit par le CDB soit par le correspondant sur une ligne ouverte à son nom.

Dès lors qu'un défaut est mentionné sur le carnet de route, l'avion ne pourra plus voler avant la réception d'un document de prise en compte du défaut par l'atelier de maintenance, lequel document sera joint au carnet de route de l'avion.

Puis le correspondant reportera le défaut dans le document n°3.

En dehors des horaires de travail de l'atelier de maintenance, en particulier le week-end, les pilotes successifs pourront décider sous leur responsabilité de voler sur l'avion concerné, à condition pour chaque équipage descendant de s'assurer que l'équipage montant est au courant du défaut mineur constaté.

## **Remarques :**

A la demande d'un CDB, le correspondant mécanique pourra donner son avis à un CDB, en fonction de ses connaissances, mais il ne devra jamais influencer sa décision d'entreprendre ou non un vol et bien lui rappeler que seul le CDB est entièrement responsable d'entreprendre un vol s'il estime le faire en toute sécurité.

Seul le responsable de l'atelier de maintenance a la responsabilité d'arrêter un avion ou de le maintenir en vol.

Cependant le correspondant veillera à bloquer (ou annuler) les réservations sur openflyers dès lors qu'il aura connaissance d'une anomalie mentionnée sur le carnet de route d'un avion non prise en compte par l'atelier.