

***BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES***



**Edition Chronologique n°33 du 2 août 2013**

**PARTIE PERMANENTE**  
Armée de l'air

Texte n°13

**INSTRUCTION N° 3/DEF/SIMMAD/DIR**

relative au traitement des faits techniques des matériels du périmètre de gestion de la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense.

*Du 30 avril 2013*

STRUCTURE INTÉGRÉE DU MAINTIEN EN CONDITION OPÉRATIONNELLE DES MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES DU MINISTÈRE DE LA DÉFENSE : *division « stratégie, méthodes et réglementations » ; bureau « réglementation juridique ».*

**INSTRUCTION N° 3/DEF/SIMMAD/DIR relative au traitement des faits techniques des matériels du périmètre de gestion de la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense.**

*Du 30 avril 2013*

NOR D E F L 1 3 5 1 0 8 5 J

---

*Références :*

1. Code de la défense - Partie réglementaire, III notamment les articles R. 3233-2. à R. 3233-28.
2. Décret n° 2006-1551 du 7 décembre 2006 (JO n° 285 du 9 décembre 2006, texte n° 4 ; JO/379/2006 ; BOEM 107.1.1) modifié.  
Arrêté du 4 décembre 2000 (BOC, p. 5284 ; JO du 5 décembre 2000, p. 19279, texte n° 34 ; BOEM 114.2.1, 560.1.2, 590.1.5, 652-5.4) modifié.
4. Arrêté du 7 décembre 2006 (JO n° 285 du 9 décembre 2006, texte n° 5 ; JO/380/2006 ; BOEM 107.1.1) modifié.
5. Arrêté du 7 décembre 2006 (JO n° 285 du 9 décembre 2006, texte n° 6 ; JO/381/2006 ; BOEM 107.1.1) modifié.
6. Arrêté du 6 février 2006 (JO n° 45 du 22 février 2006, texte n° 6, p. 2723 ; JO/73/2006 ; BOEM 114.3.2.2).
7. Instruction n° 2350/DIRCAM du 1er février 2006 (n.i. BO).
8. Instruction n° 12/DSND du 8 août 2007 (BO du ministère de l'économie - N° 42 - septembre-octobre 2011).
9. Instruction interministérielle n° 17/DEF/IGA-Air/BSMN du 30 juillet 2010 (BOC N° 42 du 15 octobre 2010, texte 12 ; BOEM 103.2.1.1, 107.1.1).
10. Instruction n° 2011-161278/DEF/DGA/DT/ST/DGA-IP/ASA du 31 mai 2011 (BOC N° 32 du 12 août 2011, texte 1 ; BOEM 170.1.1).
11. Instruction n° 9/DEF/SIMMAD/SDTL/TECH du 15 mai 2012 (BOC N° 45 du 19 octobre 2012, texte 22 ; BOEM 103.1, 915-4).
12. Instruction n° 2010-84372/DEF/DGA/DT/ST/DGA\_IP/ASA du 16 mars 2010 (BOC N° 17 du 23 avril 2010, texte 9 ; BOEM 170.1.1).
13. PIA-7.2.6-1\_GIAT-Aé (RRA 100).

*Pièce(s) Jointe(s) :*

Trois annexes.

*Textes abrogés :*

Instruction n° 3/DEF/SIMMAD/SDTL du 7 avril 2009 (BOC N° 33 du 4 septembre 2009, texte 5 ; BOEM 103.2.1.1, 170.1.1, 564.1.1, 570-0.1, 575-0.1, 652-5.4, 800.3) modifiée.  
Cirulaire n° 9199/DEF/SIMMAD/SDTL du 9 juin 2009 (BOC N° 44 du 13 novembre 2009, texte 17 ; BOEM 103.2.1.1, 170.1.1, 564.1.1, 570-0.1, 575-0.1, 652-5.4, 800.3).

*Classement dans l'édition méthodique :* BOEM 103.1, 915-4

*Référence de publication :* BOC N°33 du 2 août 2013, texte 13.

---

## SOMMAIRE

1. OBJET DU DOCUMENT.

2. CHAMP D'APPLICATION.

3. DÉFINITIONS.

4. FINALITÉS.

5. LES ACTEURS DU TRAITEMENT DES FAITS TECHNIQUES.

5.1. Rôle de la direction générale de l'armement.

5.2. Rôle de la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense.

6. TRAITEMENT DES FAITS TECHNIQUES.

6.1. Recueil des données (traitement local).

6.1.1. Faits techniques constatés par l'exploitant ou l'organisme de maintenance au niveau de soutien opérationnel.

6.1.2. Faits techniques constatés au niveau de soutien industriel.

6.2. Exploitation du fait technique (traitement central).

6.2.1. Rôles et attributions.

6.2.2. Animation et analyse du compte-rendu de fait technique.

6.2.3. Traitement des interventions techniques.

6.3. Décision.

6.4. Suivi de l'application et retour d'expérience.

6.5. Clôture du traitement d'un fait technique.

7. CAS PARTICULIER DES FAITS TECHNIQUES APPARUS HORS DÉFENSE NATIONALE.

8. SUIVI ET MISE À JOUR DE L'INSTRUCTION.

## ANNEXE(S)

ANNEXE I. CARACTÉRISATION DES FAITS TECHNIQUES.

ANNEXE II. MODALITÉS DE COMPTE-RENDU DE FAIT TECHNIQUE.

ANNEXE III. LISTE DES PRINCIPAUX ACRONYMES.

1. OBJET DU DOCUMENT.

Cette instruction a pour objet de définir le traitement des FT des matériels du périmètre de gestion de la SIMMAD.

Son application implique une bonne connaissance du contenu de l'instruction n° 2011-161278/DEF/DGA/DT/ST/DGA-IP/ASA du 31 mai 2011 citée en dixième référence précisant, pour les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile, les événements devant être portés à la connaissance des DCT, des DCTS, des équipementiers et de l'autorité technique.

## 2. CHAMP D'APPLICATION.

Les dispositions de la présente instruction s'appliquent au traitement des FT des matériels du périmètre de gestion de la SIMMAD (cf. première et deuxième références).

Ce traitement s'étend depuis le recueil des FT en exploitation (opération, maintenance, réparation) jusqu'à la diffusion de synthèses et de données d'entretien applicables provisoires et/ou définitives et la clôture du traitement des FT.

Dans le cas où le FT répond aux critères :

- de l'annexe I. de l'instruction de dixième référence, il nécessite l'émission d'un CRE et est traité selon les modalités de cette instruction ;
- de l'instruction de huitième référence (A), il est aussi classé « événement impactant la sûreté et/ou la sécurité nucléaire », et est traité également selon les modalités qui y sont décrites ;
- de l'instruction de septième référence (1), il est aussi classé « événement ATM » ou « EV ATM » et est traité également selon les modalités spécifiques qui sont décrites.

## 3. DÉFINITIONS.

Les sigles et les définitions des termes utilisés dans la présente instruction figurent dans le RRA 100 cité en treizième référence.

Les définitions des principaux mots clés nécessaires à la compréhension du document sont indiquées dans le tableau ci-après :

|                         |   |
|-------------------------|---|
| FAIT TECHNIQUE.         | Un FT affecte ou peut affecter l'intégrité ou le fonctionnement d'un matériel et rend nécessaire une intervention à titre préventif ou correctif. Il peut entraîner une limitation d'emploi. Par extension, une imperfection ou une insuffisance de la documentation technique doit être traitée comme un fait technique. |
| ÉVÉNEMENT.              | Tout dysfonctionnement ou anomalie, d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef, ou occurrence d'une circonstance inhabituelle, qui peut mettre en cause la sécurité des vols ou des personnes, ou susceptible de remettre en cause la certification de type.  |
| INTERVENTION TECHNIQUE. | Opération effectuée sur un matériel au titre de la mise en œuvre, de l'entretien, de la remise en état, d'une modification, d'un examen technique ou de garantie ou encore d'une expertise technique.   |
| SUIVI DE NAVIGABILITÉ.  | Ensemble des tâches à accomplir pour s'assurer que les conditions qui ont donné lieu à la délivrance d'un certificat de type ou d'un certificat de type supplémentaire continuent d'être remplies pendant toute la durée de validité de celui-ci.   |

#### 4. FINALITÉS.

Le traitement des FT a pour finalité la mise en œuvre de solutions adaptées, dans le but :

- de suivre et maintenir la navigabilité des aéronefs et la sécurité des opérateurs au niveau requis ;
- de restaurer les performances permettant d'assurer les missions opérationnelles ;
- d'améliorer la disponibilité, le soutien et le maintien en condition opérationnelle ;
- de maîtriser les coûts afférents.

Sa mise en œuvre consiste à :

- proposer des dispositions provisoires (DTP, actes techniques, etc.) aux autorités, exploitants et organismes d'entretien dans l'attente de la mise en place de solutions définitives ;
- garantir l'application des directives et dispositions définies suite au traitement des CRE et des FAESN ;
- mettre à jour les données d'entretien applicables (cf. instruction n° 9/SIMMAD/SDTL/TECH du 15 mai 2012 citée en onzième référence) nécessaires aux organismes d'entretien pour rétablir la disponibilité des matériels ;
- fournir les données nécessaires aux programmes et études de sûreté de fonctionnement (fiabilité, etc.) afin d'améliorer la maintenance ;
- initialiser la recherche de non-conformités de prestations contractuelles, et le traitement de ces non-conformités ;
- faire évoluer les spécifications techniques des contrats au juste besoin en maîtrisant les coûts afférents.

#### 5. LES ACTEURS DU TRAITEMENT DES FAITS TECHNIQUES.

Les acteurs principaux du traitement des FT sont :

- pour le recueil : les organismes du NSI et du NSO ;
- pour la coordination du traitement du FT : la SIMMAD ou le sous-traitant de la SIMMAD (CEAE, OE ou organisme de production, experts, etc.), ou le NSI selon les modalités contractuelles ;
- pour l'exploitation et la validation de la solution au FT : la DGA, les DCT, les DCTS, les équipementiers, les AE, ou la SIMMAD selon la nature du FT ;
- pour la décision de clôture du FT : la SIMMAD.

##### 5.1. Rôle de la direction générale de l'armement.

Pour l'ensemble des matériels aéronautiques du périmètre de gestion de la SIMMAD, l'autorité technique est le délégué général pour l'armement. Il autorise individuellement un certain nombre de délégués de la direction technique (DT) à signer les décisions de navigabilité.

La DGA/DT est responsable du suivi de la navigabilité et de l'exploitation des CRE conformément à l'instruction citée en dixième référence.

Les unités de management (UM) de la direction des opérations (DO) de la DGA constituent la maîtrise d'ouvrage des opérations d'armement notamment dans le domaine des aéronefs, des systèmes et des équipements militaires pour les nouveaux matériels et le suivi et la modernisation du parc existant.

Dans le cas des programmes en coopération, la DGA coordonne le traitement des faits techniques avec les agences chargées de la conduite du programme (OCCAR, NAHEMA, etc.) ainsi qu'avec les comités de qualification/certification.

## **5.2. Rôle de la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense.**

Le rôle de la SIMMAD est :

- de contribuer à garantir le niveau de sécurité [maintien de la navigabilité, SN, ATM, SST, etc. (2)] et d'assurer la disponibilité ainsi que les capacités opérationnelles ;
- de définir les investigations à mener en liaison avec les autorités technique, d'emploi, de sûreté nucléaire et de sécurité aérienne.

## **6. TRAITEMENT DES FAITS TECHNIQUES.**

Le traitement des FT s'effectue à plusieurs niveaux (local et central). Selon les caractéristiques du FT, il sera traité par tout ou partie des différents niveaux.

Le traitement des FT est régi par les phases suivantes :

- la phase de recueil (cf. point 6.1) ;
- la phase d'exploitation (cf. point 6.2) ;
- la phase de décision (cf. point 6.3) ;
- la phase de suivi de l'application et RETEX (cf. point 6.4) ;
- la phase de clôture (cf. point 6.5).

### **6.1. Recueil des données (traitement local).**

Ce recueil s'effectue au niveau de l'exploitant ou de l'organisme de maintenance ayant constaté le FT.

Il comprend :

- le recueil des données correspondant à l'enregistrement initial et le contrôle de leur cohérence ;
- éventuellement, la tenue à jour et le renseignement des bases de données concernant les matériels (e-CRFT, METIS, TIMS, SDE, etc.) ;
- la consolidation des données de disponibilité des matériels.

### ***6.1.1. Faits techniques constatés par l'exploitant ou l'organisme de maintenance au niveau de soutien opérationnel.***

Le traitement réalisé par l'exploitant ou l'organisme de maintenance consiste à :

- caractériser le FT selon les dispositions définies par l'annexe I. ;
- prendre les mesures conservatoires initiales qui s'imposent au niveau local ;
- conserver l'intégrité des informations et du matériel incriminé ;
- tracer les actions menées depuis la découverte du FT, en vue d'investigations complémentaires ;
- mener les actions techniques visant à restaurer la disponibilité du matériel ;
- proposer éventuellement des solutions visant à résoudre le FT ou à éviter son renouvellement ;
- enregistrer le FT sous forme de fiche d'intervention technique (FIT) ou documents équivalents faisant apparaître les mêmes informations ;
- éventuellement, enregistrer le fait technique dans les bases de données *ad-hoc* (e-CRFT, METIS, TIMS, SDE, etc.) pour traitement par la SIMMAD selon les dispositions de la présente instruction.

L'exploitant ou l'organisme de maintenance établit un CRFT selon les modalités précisées en annexe II. En particulier, un CRFT sera systématiquement émis pour un évènement correspondant à la typologie définie par le DCT, le DCTS ou l'équipementier conformément au point 3. de l'instruction citée en dixième référence.

Les remontées d'informations opérationnelles capitalisant l'expérience des équipages (FEA, VORTEX, FREX, etc.) ne dispensent pas l'exploitant ou l'organisme de maintenance de la rédaction d'un CRFT. En effet, l'exploitant doit notamment s'assurer que le RETEX des équipages fait bien l'objet d'un CRFT classé CRE lorsque l'évènement rencontré répond à la typologie de l'annexe I. de l'instruction de dixième référence.

### ***6.1.2. Faits techniques constatés au niveau de soutien industriel.***

Les FT identifiés au cours de l'activité de maintenance industrielle (opérateur privé ou étatique) sont traités conformément aux procédures décrites dans les marchés ou protocoles concernés. Le NSI caractérise le FT selon les dispositions définies par l'annexe I. et le remonte vers les autorités conformément aux dispositions de l'annexe II.

## **6.2. Exploitation du fait technique (traitement central).**

Cette phase correspond à l'analyse du FT et à la mise en œuvre de l'expertise pour la recherche de solution(s).

### ***6.2.1. Rôles et attributions.***

Animation du traitement central.

Pour les matériels du périmètre de cette instruction, la SIMMAD est « animateur du traitement central » de l'ensemble des FT, conformément au code de la défense cité en première référence.

Le rôle de la SIMMAD, en tant qu'animateur du traitement central, est de suivre l'avancement des dossiers, au sens du MCO aéronautique.

Dans le cadre de ses prérogatives liées au MCO ainsi que dans celles liées à ses responsabilités au sein des OGMN de l'armée de terre, de la marine et de l'armée de l'air, la SIMMAD coordonne le traitement des FT en liaison avec l'autorité technique, les organismes détenteurs (de certificats de type, de certificats de type supplémentaires, de certificats spécifiques d'équipements) et/ou concepteurs ainsi que les OE.

Responsabilité du traitement central :

- lorsque le fait technique est affecté du suffixe M :
  - si l'OE relève du NSO, l'exploitant (3) est responsable du traitement central ;
  - si l'OE relève du NSI, la SIMMAD assure les responsabilités du traitement central et sollicite l'organisme dans le cadre des réclamations « clients ».

Lorsqu'il n'est pas affecté du suffixe M, les responsabilités du traitement central du FT sont partagées par la DGA et la SIMMAD.

### ***6.2.2. Animation et analyse du compte-rendu de fait technique.***

La SIMMAD confirme le besoin de « traitement ».

La SIMMAD vérifie et complète les données du CRFT (4) :

- en reconsidérant ou en re-qualifiant, si nécessaire, la nature et le classement du FT (selon les dispositions des instructions de septième (1), huitième (A) et dixième référence) pour s'assurer que l'ensemble des organismes devant en connaître sont bien destinataires du CRFT émis, en particulier dans le cas où le CRFT est classé comme « CRE/FAESN/EV ATM » ;
- en consolidant les informations technico-logistiques qui se rapportent au matériel incriminé par le CRFT, notamment par une analyse documentaire et éventuellement par des contrôles de parc des matériels touchés par le FT.

La SIMMAD identifie les attendus du traitement du FT pour répondre au besoin de l'utilisateur en apportant une solution définitive (à défaut une solution provisoire en attendant de trouver la solution définitive) notamment en améliorant la maintenance dans le cadre d'une évolution du programme d'entretien d'un aéronef et/ou en fiabilisant le ou les équipements/systèmes concernés.

La SIMMAD et le cas échéant la DGA instruisent le FT :

- en sollicitant si nécessaire les avis des utilisateurs, des autorités d'emploi, des industriels, etc. ;
- en envoyant le matériel incriminé en expertise, examen technique ou de garantie, sur proposition ou non du niveau local (sous pilotage de la SIMMAD après avoir consulté la DGA/DT si le FT est classé CRE et la DGA/DO si le MCO et/ou la garantie du matériel sont couverts par un marché notifié par la DGA) ;
- en exploitant l'ensemble des documents susceptibles de concerner le fait technique, parmi lesquels les recommandations des rapports d'enquête du BEAD-AIR et les publications des états-majors relatives à la sécurité des vols ;
- en recueillant l'ensemble des documents (comptes-rendus d'expertise et/ou d'examen technique ou de garantie, analyses du DCT, etc.) relatifs au FT qui permettront de réaliser une analyse plus fine du FT (sous pilotage de la SIMMAD après avoir consulté la DGA/DT si le FT est classé CRE et la DGA/DO si le MCO et/ou la garantie du matériel sont couverts par un marché notifié par la DGA) ;



- en élaborant, au vu de tous les éléments cités précédemment, un contrôle de parc, ou une solution [devant être approuvée par l'autorité compétente (SN, ATM, navigabilité, SST, etc.)] qui peut prendre les formes suivantes :

| PRINCIPALES SOLUTIONS PROVISOIRES.           | PRINCIPALES SOLUTIONS DÉFINITIVES.                               |
|--|--|
| Directives techniques provisoires (DTP).     | Consignes de navigabilité défense.                               |
| Décision d'autorisation(s) d'écart(s) (DAE). | Évolution de la documentation.                                   |
| Autorisation d'emploi temporaire dérogation. | Adoption d'une modification en CGC.                              |
| Isolement du matériel incriminé etc.         | Évolution du PEA.  |
|  | Classement sans suite.   |
|  | Modifications contractuelles par avenant, ordre de service, etc. |

### 6.2.3. *Traitement des interventions techniques.*

Toute intervention technique doit être enregistrée pour pouvoir faire l'objet d'analyses à des fins d'amélioration du MCO (en particulier pour les données nécessaires aux programmes de fiabilité des produits).

### 6.3. **Décision.**

La SIMMAD approuve ou propose à l'approbation de l'autorité décisionnaire (SN, ATM, navigabilité, SST, etc.), la solution élaborée en tenant compte notamment des impératifs de sécurité, opérationnels et financiers :

- à l'issue de l'exploitation du FT ;
- ou à l'issue de la mise en place des dispositions définitives, ou provisoires dans le cas où les actions pour rechercher les solutions définitives sont mises en place.

### 6.4. **Suivi de l'application et retour d'expérience.**

La solution approuvée s'inscrit soit :

- dans une mise en œuvre immédiate dont les conditions d'application sont élaborées par la SIMMAD avec le concours des autorités compétentes, des exploitants ou des organismes d'entretien concernés ;
- dans la mise en œuvre de ses processus techniques (évolutions du matériel, de la documentation, des programmes d'entretien approuvés, etc.).

La SIMMAD est responsable du suivi de l'application définitive des solutions approuvées. À ce titre, elle capitalise le traitement du FT RETEX au titre des dispositions de la présente instruction dans le but :

- de faciliter le traitement de FT similaires qui ont déjà eu lieu ou qui pourraient se reproduire sur la flotte ou l'équipement en partageant les données du traitement entre les exploitants et les OE ;
- d'initialiser la recherche de non conformités de prestations contractuelles ;
- de faire évoluer les spécifications techniques des contrats au juste besoin en maîtrisant les coûts afférents.

La capitalisation des connaissances et les études se basant sur le RETEX font l'objet de dispositions définies par la SIMMAD.

#### 6.5. Clôture du traitement d'un fait technique.

Le traitement du FT est clos par la SIMMAD suivant les directives du (des) organisme(s) responsable(s) du traitement central.

### 7. CAS PARTICULIER DES FAITS TECHNIQUES APPARUS HORS DÉFENSE NATIONALE.

Certains types de matériels présents au sein du ministère français de la défense sont également exploités dans le civil ou à l'étranger. C'est notamment le cas :

- des aéronefs de conception étrangère ou développés en coopération ;
- des aéronefs faisant l'objet d'une certification civile ;
- des aéronefs et matériels exportés.

Les FT survenant sur ces matériels, dont les exploitants n'appartiennent pas au ministère de la défense, sont susceptibles d'intéresser les autorités étatiques qui en sont informées :

- conformément à des accords intergouvernementaux ;
- par un industriel, concepteur, fabricant ou réparateur, à travers des prestations décrites dans un marché ;
- par directives techniques constructeurs ou par consignes de navigabilité d'une autorité [en particulier les autorités de certification civiles <sup>(5)</sup>].

Les autorités étatiques recevant ce type d'informations doivent les transmettre systématiquement aux organismes concernés (EMx, DGA, SIMMAD, etc.).

Au titre d'accords intergouvernementaux, d'engagements contractuels ou de directives des états-majors, les organismes concernés (DGA, SIMMAD, etc.) peuvent également être tenus de transmettre des informations relatives à des FT aux organismes extérieurs du ministère de la défense français (EATC notamment, selon le contenu des accords conclus avec cet organisme).

### 8. SUIVI ET MISE À JOUR DE L'INSTRUCTION.

La SIMMAD assure le suivi et la mise à jour de cette instruction.

Pour le ministre de la défense et par délégation :

*Le général de corps aérien,  
directeur central de la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques  
du ministère de la défense,*

Michel PINAUD.

---

(A) BO du ministère de l'économie - N° 42 - septembre-octobre 2011.

(1) n.i. BO.

(2) Dans les cas d'activités sous-traitées, la SIMMAD n'assumant pas les fonctions d'OGMN ou autre, le pouvoir adjudicateur doit prendre les dispositions contractuelles pour que la présente instruction soit mise en œuvre par le titulaire du contrat.

(3) En particulier, l'organisme d'entretien concerné par le CRFT type « M » dans la mesure où il s'agit d'un problème de mise en œuvre/maintenance (formation insuffisante du personnel, défaut d'organisation de l'unité, erreur de manipulation de l'équipage ou du personnel de mise en œuvre ou de maintenance, etc.).

(4) Il peut être demandé au responsable du traitement local du CRFT initial, l'émission de CRFT complémentaire.

(5) Ces consignes peuvent être d'application impérative conformément à l'instruction de deuxième référence .

ANNEXE I.  
**CARACTÉRISATION DES FAITS TECHNIQUES.**

Un FT est essentiellement caractérisé par sa nature, sa gravité, sa nouveauté et son origine. Selon ses caractérisations, le FT donne lieu à l'émission d'un CRFT éventuellement classé « EV ATM », « CRE » ou « FAESN ».

1. NATURE.

Le FT est notamment précisé par :

- sa localisation exacte ;
- la nature de sa manifestation (défaut de fonctionnement, corrosion, usure, rupture, dérive des performances, etc.) ;
- la configuration de l'aéronef ou les conditions d'emploi ;
- l'identification précise et le standard d'évolution du matériel sur lequel il se manifeste ;
- sa cause présumée (mauvaise fiabilité d'un composant, défaut de fabrication ou de conception, cause extérieure, etc.) ;
- ses conséquences réelles ou potentielles ;
- sa fréquence.

2. TYPOLOGIE COMPTE-RENDU D'ÉVÈNEMENT.

Tout FT relatif à un évènement qui entre dans les critères définis en annexe I. de l'instruction de dixième référence est classé « CRE ».

3. TYPOLOGIE GRAVITÉ.

Il existe trois niveaux de gravité définis selon les conséquences démontrées ou potentielles du fait technique.

|  | GRAVITÉ 1.   | GRAVITÉ 2.  | GRAVITÉ 3.               |
|--|--|---|--------------------------|
| Les faits techniques qui intéressent ou, dont l'occurrence impacte les aspects suivants, sont classés selon la gravité associée. | La sécurité des vols.  | L'aptitude opérationnelle d'un matériel à remplir la mission pour laquelle il a été qualifié. | Pour tous les autres FT. |
|  | La sécurité des personnes et des biens y compris dans les phases de mise en œuvre, d'entretien et de stockage. | La disponibilité des forces.  |                          |
|  | La sûreté ou la sécurité nucléaire (FAESN).  | Les processus étatiques ou industriels, de production et de maintenance.                      |                          |
|  | La sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien (EV ATM).   |   |                          |

**Nota.** Au-delà des conséquences directes, la gravité d'un FT doit être appréciée en fonction de l'impact potentiel en utilisation sur le matériel incriminé ainsi que sur le reste de la flotte.

#### 4. NOUVEAUTÉ.

Un FT est dit « connu » lorsqu'il a déjà fait l'objet d'un traitement. Le traitement est référencé dans une documentation en vigueur, mise en œuvre par les acteurs du soutien.

Dans tous les autres cas, le FT est dit « nouveau ».

#### 5. ORIGINE.

L'utilisation d'un suffixe pour indiquer l'origine du fait technique intervient dans trois cas précis :

- lorsqu'un défaut de qualité est mis en évidence (suffixe « Q ») ;
- lorsqu'il s'agit d'un défaut avéré de mise en œuvre ou de maintenance (suffixe « M ») ;
- ou lorsqu'il est d'origine extérieure au matériel (suffixe « E »).

En cas de doute sur l'origine du FT et notamment si un défaut de conception du produit ne peut être exclu, le FT est classé « Q » systématiquement.

Dans tous les autres cas, aucun suffixe ne s'ajoute à la gravité.

Le suffixe « M » (pour mise en œuvre/maintenance) est ajouté au code de gravité lorsque les causes avérées du fait technique sont du ressort :

- de la mise en œuvre ;
- ou de la maintenance relevant du NSO ou du NSI.

(exemples : défaut de mise en œuvre ou de maintenance commis par un prestataire de MCO ; erreur de manipulation de l'équipage ou du personnel de mise en œuvre ou de maintenance ; mauvaise utilisation constatée ; formation insuffisante du personnel ; défaut d'organisation de l'unité ; carte de travail non adaptée).

Il correspond à un FT qui peut être détecté par :

- un organisme étatique d'exploitation (mise en œuvre) ;
- ou un organisme étatique ou industriel de maintenance.

Le suffixe « Q » (pour qualité) est ajouté lorsque l'origine du FT semble provenir d'un défaut de qualité d'un produit (exemples : anomalie manifeste dans l'état ou les performances d'un matériel constaté, matériel abîmé, documentation inappropriée).

Il correspond à un FT (non qualité) qui peut être détecté par :

- un organisme étatique de maintenance ou d'exploitation (mise en œuvre) ;
- ou un organisme industriel de maintenance.

Le suffixe « E » (pour extérieur) est relatif aux FT dont les causes sont extérieures. Les collisions de tous types et les conséquences de phénomènes météorologiques (foudroiement, grêle, inondation, destruction de l'élément de stockage, de hangarage ou d'entreposage, etc.) sont classés dans cette catégorie et reçoivent à ce titre le suffixe « E ».

**ANNEXE II.**  
**MODALITÉS DE COMPTE-RENDU DE FAIT TECHNIQUE.**

**1. OBJET DE L'ANNEXE II.**

Les règles de remontées des informations permettent le traitement des FT au niveau central. Elles définissent :

- les délais de diffusion ;
- les moyens de transmissions ;
- les destinataires ;
- les types de compte-rendu ;
- le masque de rédaction ;
- l'archivage.

Les exploitants et les organismes d'entretien peuvent compléter ces règles selon leur organisation et leurs moyens de transmission en souscrivant aux conditions de la présente instruction.

**2. LES DÉLAIS DE DIFFUSION.**

Le délai de diffusion du CRFT est fonction de la gravité du FT :

|                      | GRAVITÉ 1 « IMMÉDIAT ».   | GRAVITÉ 2 « URGENT ».                           | GRAVITÉ 3 « ROUTINE ».                           |
|----------------------|---|---|--|
| DÉLAIS DE DIFFUSION. | Dès que possible après la constatation du FT.<br>Dans les 24 heures au maximum. | Dans les 48 heures après la constatation du FT. | 7 jours calendaires après la constatation du FT. |

Si le fait technique est un FT classé « CRE », il doit être transmis sous 3 jours (cf. document de neuvième référence) après la constatation du FT <sup>(1)</sup> (ce délai est respecté de fait pour les gravités 1 et 2).

**3. RÈGLE DE TRANSMISSION.**

Les moyens de transmission des CRFT peuvent être multiples :

- E-CRFT : outil de remontée d'informations proposé pour les besoins de la SIMMAD ;
- messagerie type ACP ;
- messagerie officielle interarmées ;
- télécopie (en mode dégradé), etc.

Le moyen de transmission ne doit néanmoins pas influencer sur le contenu du message.

Il doit en revanche permettre de garantir :

- le niveau de confidentialité du message ;
- l'authenticité de l'origine du message et du visa de l'autorité émettrice ;

- l'intégrité du message ;

- la bonne réception du message par l'ensemble des destinataires dans les délais compatibles de la gravité du FT relaté.

#### 4. RÈGLE CONCERNANT LES DESTINATAIRES.

La liste de diffusion pour action et pour information sera adaptée en fonction du classement retenu pour le CRFT et des changements d'organisation éventuels (modifications des sigles suite à la réorganisation, par exemple). Mais les destinataires pour action et pour information figurant dans les tableaux infra doivent *a minima* apparaître :

Pour « ACTION ».

Les destinataires pour action sont les entités dont on attend une action ou une prise de décision concernant le FT relaté.

|  | ARMÉE DE L'AIR.  | AÉRONAUTIQUE<br>NAVALE. | ARMÉE<br>DE<br>TERRE. |
|--|--|-------------------------|-----------------------|
| COMPTE-RENDU DE FAIT TECHNIQUE.  | L'équipe d'expertise technique : EETC ou ETIA.<br><br>RGMN concernés de la SIMMAD.<br><br>Organisme chargé de la gestion du maintien de la navigabilité (OGMN) pour les matériels dont la GMN est externalisée.<br><br>SIMMAD/Flotte concernée/RF.<br><br>Destinataires définis par l'exploitant ou l'organisme d'entretien.<br><br>DCT, DCTS, équipementier(s) concernés si classé « Q ». |                         |                       |
| COMPTE-RENDU DE FAIT TECHNIQUE CLASSÉ « COMPTE-RENDU D'ÉVÈNEMENT ».                                    | L'autorité technique : la DGA/DT.  |                         |                       |
| COMPTE-RENDU DE FAIT TECHNIQUE CLASSÉ « FICHE D'ANALYSE D'ÉVÈNEMENT INTÉRESSANT LA SÛRETÉ NUCLÉAIRE ». | CFAS/EASN.<br><br>CFAS/OPS/BEMP/SV (pour les faits techniques M2000N et Rafale donnant lieu à l'émission d'une VORTEX ou intéressant la SV).<br><br>CFAS.  | GRATS.                  | Sans objet.           |
| COMPTE-RENDU DE FAIT TECHNIQUE CLASSÉ « ÉVÈNEMENT AIR TRAFIC MANAGEMENT ».                             | Organismes en charge des systèmes de gestion du trafic aérien dit « ATM » : CSFA, DGA/UM ESIO (SCCOA), DSAE/DIRCAM.  |                         |                       |

Pour « INFORMATION ».

Les destinataires pour information sont les organismes définies par l'exploitant ou l'organisme d'entretien susceptibles d'être intéressées par le FT parce qu'ils :

- mettent en œuvre le même matériel ;
- effectuent des opérations de maintenance [détachements de spécialistes, veille technique (réparateurs, prestataires de marché prévoyant des interventions sur site, etc.)] ;
- exercent la surveillance de l'activité technique de l'unité en charge de la maîtrise d'œuvre ;
- sont susceptibles d'intervenir dans le traitement central ;
- exercent la surveillance de la sécurité aérienne.

|  | ARMÉE DE L'AIR.  | AÉRONAUTIQUE NAVALE. | ARMÉE DE TERRE. |
|--|--|----------------------|-----------------|
| COMPTE-RENDU DE FAIT TECHNIQUE.  | CSFA, CFAS.  | ALAVIA.              | COMALAT.        |
|  | CFA/CEM/BST pour les FT susceptibles d'affecter les missions dévolues aux unités de contrôle et de défense sol/air de l'AAF.   |                      |                 |
|  | Unités sœurs (escadrons, flottilles, escadrilles, etc.).<br>EATC (si concerné).<br>SEA (si un produit pétrolier est en cause).   |                      |                 |
| COMPTE-RENDU DE FAIT TECHNIQUE POUR LES AÉRONEFS.  | CEAM.  | CEPA/10S.            | STAT.           |
| COMPTE-RENDU DE FAIT TECHNIQUE DE GRAVITÉS 1 ET 2.   | SIMMAD/SDT.<br>SIMMAD/DATO.<br>DGA/UM (selon leur besoin exprimé).<br>BEAD-AIR (avec VORTEX ou équivalent seulement).<br>UCN.  |                      |                 |
|  | EMAA/BMR.  | EMM/STA.             | EMAT/BMCO.      |
| COMPTE-RENDU DE FAIT TECHNIQUE CLASSÉ « FICHE D'ANALYSE D'ÉVÈNEMENT INTÉRESSANT LA SÛRETÉ NUCLÉAIRE ». | CFAS/LOG (pour les FT M2000 et Rafale) ou CSFA/TECHLOG/bureau flotte concernée (pour les FT M2000N).<br>CFAS/LOG/DCT (pour les faits techniques M2000N et Rafale).<br>CFAS/EASN (pour les FT M2000, Rafale, C160, matériels de mise en œuvre ASMP et ASMPA, matériels pompiers, matériels de servitude, etc.). |                      |                 |



## 5. TYPES DE COMPTE-RENDU.

### 5.1. Compte-rendu de fait technique initial.

Le message initial de remontée d'informations concernant un FT est rédigé à l'issue du traitement local, dans l'unité ayant constaté le FT.

L'utilisateur ou l'OE rend compte du FT sous forme de CRFT initial si :

- la gravité est 1 ou 2 ;
- la gravité est 3 mais concerne potentiellement toute la flotte ou nécessite un traitement particulier tel que :
  - demande d'examen technique ou d'expertise ;
  - demande de décision ou d'intervention rapide de l'autorité technique ou d'emploi ;
  - faits répétitifs, erreurs de maintenance ;
  - suivis d'évènements, d'expérimentations ou de matériels particuliers mis « sous surveillance », etc.

### 5.2. Compte-rendu de fait technique complémentaire.

Un ou plusieurs messages complémentaires peuvent être transmis, par le niveau local vers l'échelon de traitement central, dans les cas où :

- les champs du message initial ne peuvent être renseignés compte tenu des délais de transmission imposés, (traitement local en cours) ;
- des constats, des essais ou examens supplémentaires ont pu être effectués (sur ordre ou de sa propre initiative) ;
- des documents concourant à la compréhension du problème (photos, fiches matricules équipements, livrets aéronefs, livrets de formation du personnel, etc.) peuvent venir compléter le message initial.

Ces messages peuvent prendre la forme d'un message officiel, d'une télécopie ou d'un envoi électronique. La numérotation sera identique à celle attribuée au message initial. L'attribut « complémentaire » sera néanmoins précisé dans son intitulé (CRFT complémentaire n° XX).

## 6. RÈGLES NUMÉROTATION.

La numérotation d'un CRFT permet d'attribuer une référence commune à tous les messages, documents, et échanges d'informations relatifs à un même FT.

La numérotation d'un FT est figée dès que le niveau local émet le CRFT. Elle se présente sous la forme d'un bloc formaté de la façon suivante :

CRFT (COMPLÉMENTAIRE -[XX])1 GRAVITÉ [X]2 NR [XXX]3 / [XXX]4 / [XX]5 / [XXXX]6 - [XXXXXXXX]7.

1. Mention optionnelle ne concernant que les CRFT de type complémentaire.

Le renseignement -[XX] indique le numéro du CRFT complémentaire dans la série des compléments à un CRFT initial.

2. Niveau de gravité, suffixé par Q, M ou E. Leurs définitions sont précisées dans l'annexe I.

3. Type de matériel concerné par le FT.

Aéronef : nom de l'aéronef (ex : Rafale, EC 145, Alouette III, etc.).

Matériel d'environnement : ENV.

Matériel d'entraînement synthétique ou les systèmes informatiques : SIC ou SIC/ATM selon les matériels.

Emports, artifices ou munitions aéronautiques : ARM.

4. Timbre de l'unité émettrice (unité ayant la responsabilité de la maintenance du matériel à l'apparition du FT) à renseigner suivant le code spécifique à chaque armée.

5. Année de survenance du FT : les deux derniers chiffres uniquement.

6. Numéro d'ordre chronologique dans l'année pour l'unité émettrice, par type d'aéronef ou de matériel.

7. Titre résumant de façon synthétique le FT.

## 7. RÈGLE DE RÉDACTION.

### 7.1. Rédaction.

L'appendice présente le masque du modèle d'un CRFT. Le masque de rédaction du CRFT peut évoluer selon l'outil de diffusion utilisé.

### 7.2. Références.

Le champ « REF » du message doit comporter les références des documentations techniques qui ont été utilisées pour investiguer ou situer les éléments relatifs au FT (manuel de maintenance, notice d'utilisation, tableau de composition illustré, directive technique en vigueur).

### 7.3. Règle d'intégralité.

Afin de permettre une exploitation semi-automatique dans une base de données, l'intégralité des champs prévus dans la rédaction du compte-rendu doit être renseignée.

Les champs prévus dans le modèle présenté en annexe ne peuvent être ni regroupés, ni renumérotés, ni omis. Un champ pour lequel on ne dispose pas encore d'informations doit porter la mention « RÉDACTION RÉSERVÉE ». Un CRFT complémentaire pourra venir compléter ce champ ultérieurement.

Si certains champs prévus dans le modèle présenté ne s'appliquent pas au matériel concerné par le FT, mentionner simplement « SANS OBJET ».

### 7.4. Détail des champs.

A. Supports(s) concerné(s).

La ligne A1 contient le numéro de série de l'aéronef, ensemble propulsif ou matériel autonome, considéré comme le support sur lequel est survenu le FT.

La ligne A2 présente tout paramètre de vieillissement pertinent du support :

- heure de vol ou de fonctionnement (HDV) ;
- atterrissage/appontage (ATT) ;
- cycles moteurs (CY.MOT) ;
- cycles de pressurisation cabine (CY.PRES) ;
- catapultage (CAT).

La ligne A3 est un commentaire.

#### B. Matériel(s) concerné(s).

Cette partie précise l'identification des ensembles d'utilisation.

Pour chaque référence article différente concernant les matériels incriminés, on doit disposer d'un paragraphe complet sur lequel on retrouve :

- DENOM : la désignation du matériel concerné tel qu'il est connu dans la documentation technique, les systèmes d'information technico-logistiques ou la dénomination portée sur la fiche matricule de l'équipement (FME) ;
- REF ART : la référence article du constructeur avec mention du type-état s'il existe ;
- CODE ENTREP : le code fabricant du matériel ;
- CODE ATA : le code ATA (chapitre et éventuellement le sous-chapitre selon la norme AECMA1000D) du matériel concerné ;
- NNO : numéro de nomenclature OTAN constitué par un bloc XXXX XX XXX XXXX ;
- N/S : le(s) numéro(s) de série concerné(s) ;
- VIEILLISSEMENT : le paramètre chiffré pertinent avec son type ;
- COMMENTAIRES : toute information jugée utile (date de mise en service, date de fin de garantie, lot, etc).

#### C. Constatations.

Ce paragraphe doit être rempli de façon claire et concise ne permettant pas d'erreur d'interprétation sur le FT.

C1/ DATE DU FAIT TECHNIQUE : la date de survenance ou de découverte du FT sur le modèle jj/mm/aaaa. C'est cette date qui conditionne les délais de transmission du CRFT.

C2/ NR FIT ÉMISE : numéro de la fiche d'intervention technique émise.

C3/ FEA/VORTEX ÉMIS(E) : OUI/NON si « oui » est renseigné, indiquer le numéro de la FEA, du VORTEX ou de la FREX.

C4/ CONSTAT OPÉRATEUR : exposé concis et précis du FT vu par le pilote, l'équipage, l'opérateur.

C5/ CONSTAT TECHNICIEN : exposé concis et précis du FT vu par le personnel technique ayant procédé à la première intervention sur le FT.

C6/ FRAD : NON/EN COURS DE RÉDACTION si une FRAD, ou tout autre document de remontée d'anomalie documentaire, doit être rédigée.

C7/ INTÉRESSÉ LA SN : OUI/NON. Seuls les matériels participant à la mission de dissuasion ou y contribuant (exemple : Transall) peuvent conduire à cocher « oui ». Une réponse affirmative signifie que le FT peut avoir une incidence sur la sûreté ou la sécurité nucléaire et donnera généralement lieu à un FAESN ou une fiche GRATS.

C8/ PROPOSITION DE CLASSEMENT « CRE » : OUI/NON.

C9/ INTÉRESSÉ LE FACTEUR HUMAIN : OUI/NON. Une réponse affirmative signifie que le FT est susceptible d'avoir un impact sur la sécurité des personnels.

#### D. Circonstances.

Ce paragraphe est renseigné de façon claire et concise pour essayer de comprendre dans quelle situation se trouvait le matériel lors de l'apparition du FT. On doit trouver dans ce paragraphe les réponses aux trois questions : Où ? Quand ? Comment ?

#### E. Causes identifiées (présumées).

Ce sont les techniciens qui ont effectué le diagnostic concernant le FT qui renseignent ce champ. Il est à noter qu'il ne s'agit pas obligatoirement de l'équipe qui a rendu compte de la défaillance matérielle, logicielle ou humaine à l'origine du FT. Si la cause reste mal identifiée, le terme « présumée » sera privilégié par rapport au terme « identifiée ». Dans ce cas, le caractère fugace, non reproduit ou erratique du fonctionnement du matériel doit être mis en évidence dans le texte.

#### F. Mesures prises.

Ce champ rend compte des premières actions menées localement à la suite de l'apparition du FT :

- les interventions techniques (en précisant les références documentaires) ayant permis la remise en condition du matériel ;
- la mise en sauvegarde du matériel voire du reste du parc ;
- les contrôles effectués sur les matériels identiques présents sur site ordonnés par l'autorité technique locale.

#### G. Situation des matériels.

G1/ NB. DE CAS ANALOGUES RENCONTRÉS : nombre de cas similaires qui se sont produits dans l'unité depuis les 12 derniers mois et dont la constatation est antérieure à la date C1 du FT.

G2/ NB. DE MATÉRIELS TOUCHÉS : nombre de matériel(s) présent(s) sur les unités du site dont le défaut indiqué a pu être mis en évidence par le contrôle réalisé sur les matériels présents sur le site (sur aéronef ou en atelier) à l'issue du FT.

G3/ SITUATION LOGISTIQUE : le nombre de matériels et la position des matériels touchés présents sur le site ainsi que le nombre de matériels présents sur site pour assurer la remise en état.

## H. Propositions.

Ce champ relate toutes les propositions de l'autorité locale sur l'emploi du matériel, la maintenance, les mesures conservatoires voire les mesures à prendre pour éradiquer ce type de FT.

### 8. ARCHIVAGE.

Chaque unité émettrice d'un message type CRFT doit conserver ses copies électroniques et éventuellement les mettre à disposition des destinataires, sur demande.

Ces copies doivent être conservées (en ligne par la SIMMAD) jusqu'à la clôture du FT et archivées au minimum trois ans après la clôture du FT.

*APPENDICE II.A.*  
*MODÈLE DE COMPTE-RENDU DE FAIT TECHNIQUE.*

MODÈLE DE COMPTE-RENDU DE FAIT TECHNIQUE.

NMR/ [n° propre à l'unité émettrice] DU [date de MSG].

OBJ/ CRFT (COMPLÉMENTAIRE-[XX]) <sup>(1)</sup> GRAVITÉ [X] <sup>(2)</sup> NR [XXX] / [XXX] <sup>(3)</sup> / [XX] <sup>(4)</sup> / [XXXX] <sup>(5)</sup> - [XXXXXXXXXX] <sup>(6)</sup>.

REF/ A/

B/ [références courriers, messages, documents relatifs au FT ou au matériel concerné].

...

ALFA/ SUPPORT(S) CONCERNÉ(S) :

A1/ TYPE AÉRONEF ou MOTEUR N/S<sup>(7)</sup> [n° de série avion (ex. : 2461) ou moteur (ex. : 1029, etc.)].

A2/ VIEILLISSEMENT : [chiffré suivant paramètre jugé pertinent : HDV, ATT, APP, etc.].

A3/ COMMENTAIRE : [date de la dernière opération de maintenance et vieillissement du paramètre A2 alors].

BRAVO/ MATÉRIEL(S) CONCERNÉ(S) :

B1/ DENOM. : [désignation du matériel concerné n° 1].

REF. ART. :

CODE ENTREP. :

CODE ATA :

NNO :

N/S : [numéro(s) de série concerné(s)].

VIEILLISSEMENT : [chiffré suivant paramètre jugé pertinent].

COMMENTAIRE : [toute information jugée utile : date de mise en service, date de fin de garantie, etc.].

B2/ DENOM. : [désignation du matériel concerné n° 2].

(...)

COMMENTAIRE : [toute information jugée utile : date de mise en service, date de fin de garantie, etc.

(...)

CHARLIE/ CONSTATATIONS :

C1/ DATE DU FAIT TECHNIQUE : [JJ] / [MM] / [AAAA] [date du FT].

C2/ NR FIT ÉMISE : [n° de la FIT émise].

C3/ FEA/VORTEX ÉMIS(E) : OUI/NON [si oui, préciser n° de FEA ou de VORTEX émis(e)].

C4/ CONSTAT PILOTE : [exposé concis et précis du FT vu du pilote].

C5/ CONSTAT MÉCANICIEN : [exposé concis et précis du FT vu du mécanicien].

C6/ FRAD : [non /en cours de rédaction].

C7/ INTÉRESSÉ LA SN : [oui/non].

---

<sup>1</sup> Si CRFT complémentaire numéroté au CRFT initial.

<sup>2</sup> Niveau de gravité tel que défini à l'annexe I. de la présente instruction.

<sup>3</sup> Unité émettrice (timbre).

<sup>4</sup> Année du FT sur 2 caractères.

<sup>5</sup> Numéro d'ordre chronologique sur 4 caractères.

<sup>6</sup> Titre indiquant succinctement la nature du FT.

<sup>7</sup> Dans le cas d'un FT concernant un ou plusieurs moteurs indépendamment du ou des porteurs.

C8/ PROPOSITION DE CLASSEMENT « CRE » : [oui/non].

C9/ INTÉRESSÉ LE FACTEUR HUMAIN : [oui/non].

DELTA/ CIRCONSTANCES : [Info. concise et précise : où ? quand ? comment ?].

ECHO/ CAUSES IDENTIFIÉES (PRÉSUMÉES) : [type de FT : Q, M, E] <sup>(8)</sup> [causes identifiées ou présumées].

FOXTROT/ MESURES PRISES : [dans le cadre de la remise en état des matériels et au niveau du parc unité ou flottille].

GOLF/ SITUATION DES MATÉRIELS :

G1/ NB. DE CAS ANALOGUES RENCONTRÉS : [nombre de cas similaires].

G2/ NB. DE MATÉRIELS TOUCHÉS : [nombre d'aéronefs, de sous-ensembles ou d'équipements touchés].

G3/ SITUATION LOGISTIQUE : [situation logistique des aéronefs, sous-ensembles ou équipements touchés].

HOTEL/ PROPOSITIONS : [concernant l'emploi du matériel, la maintenance, les mesures conservatoires voire les mesures à prendre pour éradiquer ce type de FT].

---

<sup>8</sup> La définition des suffixes Q, M et E est précisée au point 5. de l'annexe I. de la présente instruction.



---

(1) Conformément au point M.A.202 de l'instruction FRA-M et au point 145.A.60 de l'instruction FRA145 (cf. document de neuvième référence).

ANNEXE III.  
**LISTE DES PRINCIPAUX ACRONYMES.**

|          |  |
|----------|--|
| AA       | : armée de l'air.  |
| AAF      | : armée de l'air française.  |
| ACP      | : <i>allied communication publication.</i>   |
| AdT      | : armée de terre.  |
| AE       | : autorité d'emploi.   |
| ALAVIA   | : amiral commandant la force d'aéronautique navale.                                      |
| AN       | : aéronautique navale.   |
| ASMP     | : air-sol moyenne portée.  |
| ASMP-A   | : air-sol moyenne portée - amélioré.   |
| ASN      | : autorité de sûreté nucléaire.  |
| ATA      | : <i>air transport association of America.</i>   |
| ATM      | : <i>air trafic management.</i>  |
| ATT      | : atterrissage.  |
| BEAD-AIR | : bureau enquête accident de la défense-air.   |
| BST      | : bureau synthèse technique.   |
| CAT      | : catapultage.   |
| CEAE     | : centre d'expertise de l'armement embarqué.   |
| CEAM     | : centre d'expériences aériennes militaires.   |
| CEM      | : chef d'état-major.   |
| CEPA     | : centre d'expérimentation pratique et de réception de l'aéronautique navale.            |
| CFA      | : commandement des forces aériennes.   |
| CFAS     | : commandement des forces aériennes stratégiques.  |
| COMALAT  | : commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.                                 |
| CRE      | : compte-rendu d'évènement.  |
| CRFT     | : compte-rendu de fait technique.  |
| CRFT Gxx | : compte-rendu de fait technique de gravité xx.  |
| CSFA     | : commandement du soutien des forces aériennes.  |
| CY.MOT   | : cycle moteur.  |
| CY.PRES  | : cycle pressurisation.  |
| DAE      | : décision d'autorisation(s) d'écart(s).   |
| DCT      | : détenteur du certificat de type.   |
| DCTS     | : détenteur du certificat de type supplémentaire.  |
| DGA      | : direction générale de l'armement.  |
| DGA/DO   | : DGA/direction des opérations.  |
| DGA/DT   | : DGA/direction technique.   |
| DGA/UM   | : DGA/unité de management.   |
| DIRCAM   | : direction de la circulation aérienne militaire.  |
| DO       | : direction des opérations.  |
| DSAÉ     | : direction de la sécurité aéronautique d'État.  |
| DT       | : direction technique.   |
| DTP      | : directive technique provisoire.  |
| EATC     | : <i>European Airlift Transport Command</i> (commandement européen du transport aérien). |
| EASN     | : équipe d'analyse de sûreté nucléaire.  |
| EETC     | : équipe d'expertise technique centralisée.  |

|             |  |
|-------------|--|
| EMAA/BMR    | : état-major de l'armée de l'air/bureau maîtrise des risques.  |
| EMAT/BMCO   | : état-major de l'armée de terre/bureau maintien en condition opérationnelle.  |
| EMM/STA     | : état-major de la marine/soutien de l'aéronautique navale.  |
| ESIO        | : espace et systèmes d'information opérationnels.  |
| ETIA        | : équipe d'expertise technique interarmées.  |
| EV          | : évènement.   |
| FAESN       | : fiche d'analyse d'évènement intéressant la sûreté nucléaire.   |
| FEA         | : fiche d'évènement aéronautique.  |
| FIT         | : fiche d'intervention technique.  |
| FME         | : fiche matricule de l'équipement.   |
| FRAD        | : fiche de recueil d'une anomalie documentaire.  |
| FREX        | : fiche de retour d'expérience.  |
| FT          | : fait technique.  |
| GRATS       | : groupe de recueil, analyse, traitement et synthèse des faits techniques intéressant la sûreté nucléaire.           |
| HDV         | : heure de vol.  |
| MCO         | : maintien en condition opérationnelle.  |
| METIS       | : module d'élaboration et de traitement des informations de survol.  |
| NAHEMA      | : agence OTAN de gestion de l'hélicoptère NH90.  |
| NNO         | : numéro de nomenclature OTAN.   |
| NSO         | : niveau de soutien opérationnel.  |
| NSI         | : niveau de soutien industriel.  |
| OCCAR       | : organisation conjointe de coopération en matière d'armement.   |
| OE          | : organisme d'entretien.   |
| OGMN        | : organisme de gestion du maintien de la navigabilité.   |
| OTAN        | : organisation du traité de l'Atlantique Nord.   |
| PEA         | : programme d'entretien aéronef.   |
| REF.ART.    | : référence article.   |
| RETEX       | : retour d'expérience.   |
| RGMN        | : responsable de la gestion du maintien de la navigabilité.  |
| SCCOA       | : système de commandement et de conduite des opérations aérospatiales.   |
| SDE         | : sous-direction exploitation.   |
| SEA         | : service des essences des armées.   |
| SIMMAD      | : structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense. |
| SIMMAD/SDT  | : sous-direction de la technique.  |
| SIMMAD/DATO | : division de l'animation technico-opérationnelle.   |
| SN          | : sûreté ou sécurité nucléaire.  |
| SST         | : santé et sécurité au travail.  |
| STAT        | : section technique de l'armée de terre.   |
| TIMS        | : <i>TFCC information management system.</i>   |
| UCN         | : unité de contrôle de navigabilité.   |
| UM          | : unité de management.   |
| VORTEX      | : visualisation objective du retour d'expérience.  |