



*Page blanche intentionnelle*

## **0. Index**

1. Introduction	Page 4
2. Deux modèles de cartes de travail	Page 5
3. Numéro de la carte de travail	Page 7
4. Page 1, première partie, carte aéronef	Page 8
4.1. Références de l'aéronef	Page 8
4.2. Date et numéro d'ATA	Page 9
4.3. Défectuosité ou travail à compléter	Page 10
5. Page 1, première partie, carte équipement	Page 12
5.1. Références de l'équipement ou du composant	Page 12
5.2. Date et numéro d'ATA	Page 13
5.3. Défectuosité ou travail à compléter	Page 14
6. Page 1, seconde partie, carte aéronef	Page 15
6.1. Code MEL, # Précédent, # Subséquent	Page 15
6.2. Rectification	Page 17
6.3. Temps de travail	Page 21
6.4. Outils calibrés	Page 22
6.5. Composants	Page 23
7. Page 1, seconde partie, carte équipement	Page 24
7.1. Rectification	Page 24
7.2. Temps de travail	Page 25
7.3. Outils calibrés	Page 25
8. Page 2, toutes les cartes	Page 25
8.1. Pièces et matériaux installés	Page 25
8.2. Rapport de suivi de travail	Page 27

## **1. Introduction**

Le présent guide a pour objet d'expliquer comment remplir les deux modèles de cartes de travail (*work cards*) en usage au département d'Avionique de l'École nationale d'aérotechnique (ÉNA).

En ce qui concerne la rédaction des libellés proprement dits, il faut consulter le document « Rédaction des documents technique » portant la référence ENA-RED01-xxFR-ALL.



*Figure 1-1 : couverture du document ENA-RED01-xxFR-ALL.*

Ce document présente des règles générales à utiliser par défaut. Votre professeur pourra vous donner des exigences complémentaires.

Afin de faciliter la compréhension des exemples, il n'est pas fait usage des abréviations habituellement en usage au sein des AMO dans ce document. Pour connaître ces abréviations, encore une fois, référez-vous au document « Rédaction des documents technique ».

À tout moment, si vous avez des doutes au sujet de ces cartes de travail et de la façon de les remplir adéquatement, consultez votre professeur.

## 2. Deux modèles de cartes de travail

Deux modèles de cartes de travail (aussi appelées « rapport de travail » ou « *work log* ») sont utilisés au département d'Avionique de l'ÉNA selon que l'on effectue une tâche technique sur :

- Un aéronef (travail au hangar, *Aircraft Work Log*).
- Un équipement ou un composant (travail en atelier, *Shop Work Log*).

**Attention :** la dépose ou la pose d'un équipement ou d'un composant à bord d'un aéronef nécessite une carte de travail sur aéronef; une fois déposé, sa maintenance, sa réparation, sa modification ou sa vérification nécessite une carte de travail sur un équipement ou un composant (travail en atelier).

Carte de travail sur aéronef :	Carte de travail sur équipement :
<b>Référence : ENA-AVN-1001</b>	<b>Référence : ENA-AVN-1002</b>
<b>Figure 2-1.</b>	<b>Figure 2-2.</b>

Dans un organisme de maintenance agréé (*OMA-AMO Approved Maintenance Organization*), de manière générale, l'inspecteur qui validera la carte de travail et les tâches effectuées sera un :

- *ACA-Aircraft Certification Authority*, détenteur d'une licence de Technicien d'entretien d'aéronef (*TEA-AME Aircraft Maintenance Engineer*), pour une carte de travail sur aéronef. Dans le cas d'inspections doubles ou *RII* (*Required Inspection Item*) requises sur certains systèmes (exemples : commandes de vol et moteurs), un second ACA, qui n'a pas été impliqué dans les tâches indiquées sur la carte de travail, signera dans la colonne appropriée s'il juge le travail effectué conforme.
- *SCA-Shop Certification Authority* pour une carte de travail sur équipement ou composant. Il n'est pas nécessaire pour un SCA de disposer d'une licence de TEA, mais d'autres exigences sont malgré tout requises pour accéder à cette fonction.

La manière de compléter les deux modèles de cartes de travail est assez semblable et est expliquée dans les pages qui suivent.

À l'ÉNA, les cartes de travail peuvent être rédigées en anglais ou en français, sauf indications contraires de votre professeur. Dans la majorité des OMA, ce sera la langue anglaise qui sera en usage.

**Les cartes de travail doivent être remplies à l'encre bleue ou noire INDÉLÉBILE !**

**Le professeur n'acceptera pas une carte de travail écrite d'une autre manière, sauf avis contraire.**

**Les cartes de travail doivent être écrites avec soin !**

**Elles sont le reflet de votre travail.**

### 3. Numéro de la carte de travail

Afin d'assurer le suivi des travaux sur un aéronef, sur des équipements ou des composants, il est impératif de disposer d'un système efficace de classement des cartes de travail.

C'est pour cette raison qu'un numéro d'identification doit être attribué à chaque carte de travail, que la ou les tâches soient effectuées sur aéronef ou en atelier.

Dans un OMA, ce numéro sera défini par le département de l'assurance-qualité. En général, afin d'avoir une vue d'ensemble sur toutes les tâches en cours et achevées sur un aéronef, les références des cartes de travail de même que l'état d'avancement des travaux seront inscrits dans un index (*tally sheet*) tenu à jour par les superviseurs des équipes de techniciens travaillant sur un projet spécifique. Chaque projet est lui-même référencé par un bon de travail (*W/O-Work Order*).

À l'ÉNA, le professeur vous indiquera pour chaque carte de travail le numéro à y inscrire.

Le numéro de la carte de travail s'inscrit au bas de la première page, dans la case « Numéro du rapport/*Snag number* » (figure 3-1) :

Outil calibré/Calibrated Tool	P/N	S/N	Prochaine cal./Next cal.	Visa inspection
Composant/Component	Mfr P/N	S/N dép./OFF	S/N installé/ON	Position
Composant/Component	Mfr P/N	S/N dép./OFF	S/N installé/ON	Position

**WP:** Travail effectué-Work Performed  
**MR:** Certification après maintenance-Maintenance Release  
**DI:** Inspection double-Dual Inspection

Numéro du rapport/  
 Snag number

1

Figure 3-1 : numéro de la carte de travail.

## 4. Page 1, première partie, carte aéronef

### 4.1. Références de l'aéronef

L'aéronef est identifié sur la carte de travail par :

- Son immatriculation (*registration*).
- Son modèle (*make*).

Ces informations sont à inscrire comme suit sur la carte de travail (figure 4-1) :

ÉNA ÉCOLE NATIONALE D'AÉROTECHNIQUE Un campus du collège Édouard-Montpetit		Rapport de travail sur aéronef Aircraft Work Log		ENCRE NOIRE/BLEUE BLACK/BLUE INK
IMM/REG	<b>C-FBEI</b>	Modèle/Make	<b>CL60</b>	Date (A./MM/JJ)
Description de la défectuosité ou du travail à effectuer/Description of discrepancy or work to be completed				
Signature				

Figure 4-1 : identification de l'aéronef.

#### Notes :

- L'immatriculation doit être inscrite intégralement, y compris le code du pays.
- Le type de l'aéronef peut être inscrit sous la forme abrégée officielle (exemple : CL60), sous sa forme commerciale (exemple : CL601-3A) ou sous la forme reprise sur le certificat de type (exemple : CL600-2A12). Attention : ceci peut être différent d'un OMA à l'autre !

## 4.2. Date et numéro d'ATA

La date et le numéro de chapitre ATA100 relatif à la ou aux tâches décrites plus bas sont à inscrire comme suit sur la carte de travail (figure 4-2) :

ÉNA ÉCOLE NATIONALE D'AÉROTECHNIQUE Un campus du collège Edouard-Montpetit		Rapport de travail sur aéronef Aircraft Work Log		MODE NOIRE/BLEUE BLACK/BUE INK	
IMM/REG	<b>C-FBEI</b>	Modèle/Make	<b>CL60</b>	Date (AA/MM/JJ)	<b>17/06/12</b>
				Code ATA	<b>24</b>
Description de la défectuosité ou du travail à effectuer/Description of discrepancy or work to be completed					
Signature					

Figure 4-2 : date et numéro d'ATA.

### Notes :

- La date doit être inscrite selon le format indiqué (année/mois/jour).
- Inscire seulement le numéro de chapitre ATA (pas le code complet).



Sur une même carte de travail, il pourrait y avoir plusieurs étapes à effectuer (figure 4-4) :

ÉNA ÉCOLE NATIONALE D'AÉROTECHNIQUE Un campus du collège Edouard-Montpetit		Rapport de travail sur aéronef Aircraft Work Log		ENCRE NOIRE/BLEUE BLACK/BLUE INK
IMM/REG	<b>C-FBEI</b>	Modèle/Make	<b>CL60</b>	Date (AA/MM/JJ)
				<b>17/06/12</b>
				Code ATA <b>23</b>
Description de la défectuosité ou du travail à effectuer/Description of discrepancy or work to be completed				
<b>1. Baie avionique : déposer VHF # 1.</b>				
<b>2. VHF # 1 : modifier l'émetteur-récepteur pour un espacement entre canaux de 8,33 kHz selon bulletin de service Collins 422-67.</b>				
<b>3. VHF # 1 : vérifier la conformité selon les critères du CMM.</b>				
<b>4. Baie avionique : pose VHF # 1.</b>				
<b>5. Test fonctionnel selon AMM.</b>				
Signature <i>Luc Van Piperxeel</i>				

Figure 4-4 : défectuosité ou travail à compléter (plusieurs étapes).

Notes :

- Il est impératif de clairement séparer les étapes, par exemple à l'aide d'une numérotation.
- Lorsque l'on spécifie une tâche à accomplir par rapport à une référence d'un AMM, SPM, JIC , bulletin de service ou autre, il faut indiquer la référence complète à utiliser.
- Ne pas oublier de signer, bien entendu !

## 5. Page 1, première partie, carte équipement

### 5.1. Références de l'équipement ou du composant

L'équipement ou le composant est identifié sur la carte de travail par :

- Sa description.
- Son modèle (*make*).
- Son numéro de pièce (*Part Number*).
- Son numéro de série (*Serial Number*).

Ces informations sont à inscrire comme suit sur la carte de travail (figure 5-1) :

Description		Modèle/Make	Date (AA/MM/JJ)	Code ATA
<b>VHF-COM</b>		<b>KY196A</b>		
Numéro de pièce / Part Number		<b>064-01019-0020</b>	Numéro de série / Serial Number <b>12546</b>	
Description de la défektivité ou du travail à effectuer/Description of discrepancy or work to be completed				
Signature				

Figure 5-1 : identification de l'équipement ou du composant.

#### Notes :

- Toutes les informations à retranscrire se trouvent sur la plaque signalétique de l'équipement ou du composant.
- Si une plaque signalétique est manquante sur un équipement ou un composant aéronautique, il faut se méfier car il s'agit peut-être d'une pièce contrefaite ou frauduleuse. Dans ce cas, elle doit être détruite.
- Quand on parle de modèle, il s'agit de la référence commerciale.
- Parfois, certains équipements ou composants n'ont pas de numéro de pièce; dans ce cas, on reprendra la référence commerciale.

## 5.2. Date et numéro d'ATA

La date et le numéro de chapitre ATA100 relatif à l'équipement ou au composant sont à inscrire comme suit sur la carte de travail (figure 5-2) :

Description		Modèle/Make	Date (AA/MM/JJ)	Code ATA
<b>VHF-COM</b>		<b>KY196A</b>	<b>17/06/12</b>	<b>23</b>
Numéro de pièce / Part Number		<b>064-01019-0020</b>	Numéro de série / Serial Number <b>12546</b>	
Description de la déféctuosité ou du travail à effectuer/Description of discrepancy or work to be completed				
Signature				

Figure 5-2 : date et numéro d'ATA.

### Notes :

- La date doit être inscrite selon le format indiqué (année/mois/jour).
- Inscrire seulement le numéro de chapitre ATA (pas le code complet).

### 5.3. Défectuosité ou travail à compléter

Deux éléments sont à inscrire comme suit sur la carte de travail (figure 5-3) :

- La description du travail à effectuer ou de la défectuosité.
- La signature du rédacteur.

Description		Modèle/Make	Date (AA/MM/JJ)	Code ATA
<b>VHF-COM</b>		<b>KY196A</b>	<b>17/06/12</b>	<b>23</b>
Numéro de pièce / Part Number		<b>064-01019-0020</b>	Numéro de série / Serial Number	
			<b>12546</b>	
Description de la défectuosité ou du travail à effectuer/Description of discrepancy or work to be completed				
<b>Effectuer le test de conformité selon les critères du CMM.</b>				
Signature <i>Luc Van Piperzeel</i>				

Figure 5-3 : défectuosité ou travail à compléter.

Notes :

- Il n'est pas nécessaire de barrer les lignes vierges restantes (« Z »).
- Ne pas oublier de signer !

Voici quelques exemples de possibilités de défectuosités ou de travaux à effectuer :

En français :	En anglais :
Effectuer le test de conformité selon les critères du CMM.	<i>Conformity test to be performed in accordance with CMM requirements.</i>
Radio non fonctionnelle, impossible de la mettre sous tension, odeur de brûlé.	<i>Radio inoperative, not possible to switch on, burnt smell.</i>



Notes au sujet du # précédent :

- Si cette carte de travail fait suite à une précédente, on y indiquera son numéro afin que l'assurance-qualité puisse aisément suivre l'évolution des travaux. Exemple : sur la carte 2017-0001, on vous demande d'effectuer le test d'un système. Le test se révèle non concluant. On va donc fermer la carte 2017-0001 en y indiquant que le test est non concluant, mais on va en ouvrir une autre pour signaler la défectuosité et demander la réparation. Celle-ci portera, par exemple, le numéro 2017-0002. Donc, sur celle-ci, à la case « # Précédent », on y indiquera : « 2017-0001 ».
- S'il n'y a pas de référence de carte de travail précédente, on inscrira « S/O » en français (« sans objet ») ou « N/A » en anglais (« *not applicable* »).

Notes au sujet du # subséquent :

- Pour reprendre l'exemple précédent, sur la carte 2017-0001, à la case « # Subséquent », on y indiquera : « 2017-0002 ».
- Attention qu'à la rubrique « Rectification », il faudra également indiquer que le travail de réparation de la défectuosité a été différé sur la carte 2017-0002.
- S'il n'y a pas de référence de carte de travail subséquente, on inscrira « S/O » en français (« sans objet ») ou « N/A » en anglais (« *not applicable* »).





Si l'on avait inscrit plusieurs étapes à la rubrique « défautuosité ou de travail à effectuer », il faudra retrouver une action pour chaque étape à la rubrique « Rectification ».

L'exemple ci-dessous à la figure 6-5 fait suite à celui de la figure 4-4 :

Code MEL /Code <b>S/O</b>	# Précédent Cont'd FROM snag no.	<b>S/O</b>	# Subséquent Cont'd ON snag no.			<b>S/O</b>
			WP	MR	DI	
<b>Rectification</b>						
		<b>1. Baie avionique : VHF # 1 déposé.</b>	<b>LVP</b>	<b>PGL</b>	<b>S/O</b>	<b>17/06/15</b>
		<b>2. VHF # 1 : émetteur-récepteur modifié pour un espacement entre canaux de 8,33 kHz selon bulletin de service Collins 422-67.</b>	<b>LVP</b>	<b>PGL</b>	<b>S/O</b>	<b>17/06/15</b>
		<b>3. VHF # 1 : testé et conforme aux spécifications du CMM P/N xxx-xxx- xx, Révision n, janvier 2012.</b>	<b>AAL</b>	<b>ETR</b>	<b>S/O</b>	<b>17/06/16</b>
		<b>4. Baie avionique : VHF # 1 installé, test fonctionnel effectué et conforme selon AMM Issue 29, version 1, novembre 2007, ATA 23.</b>	<b>AAL</b>	<b>ETR</b>	<b>S/O</b>	<b>17/06/16</b>
			<b>LVP</b>	<b>MPA</b>	<b>S/O</b>	<b>17/06/17</b>

Figure 6-5 : rectification avec plusieurs étapes.

Notes :

- Les parafes, initiales étampes et la date sont à écrire en regard de la DERNIÈRE LIGNE de la description de chaque étape de la tâche.

Voici quelques exemples de possibilités d'écriture de rectifications suite à des défauts ou des travaux à effectuer :

En français :	En anglais :
<p><u>Pour :</u> IDG No.1 : effectuer le test opérationnel (réf. AMM 24-21-00).</p> <p><u>Rectification :</u> IDG No.1 : test opérationnel effectué et IDG conforme selon AMM Issue 29, version 1, Novembre 2007, ATA 24-21-00.</p>	<p><u>For :</u> <i>IDG #1 : operational test to be performed (ref. AMM 24-21-00).</i></p> <p><u>Rectification :</u> <i>IDG # 1 : operational test performed and IDF found functional in accordance with AMM Issue 29, version 1, Novembre 2007, ATA 24-21-00.</i></p>
<p><u>Pour :</u> Aile gauche, lumière de navigation non fonctionnelle.</p> <p><u>Rectification :</u> Aile gauche, l'ampoule de la lumière de navigation était non fonctionnelle, l'ampoule a été remplacée et est fonctionnelle après vérification selon pratiques standards.</p>	<p><u>For :</u> <i>Left wing, navigation light inoperative.</i></p> <p><u>Rectification :</u> <i>Left wing, navigation light bulb found blown, replaced and found functional after test in accordance with standard practices.</i></p>
<p><u>Pour :</u> Système électrique CA : pas d'alimentation possible de l'aéronef avec la prise de parc.</p> <p><u>Rectification :</u> Système électrique CA : le relais de la prise de parc AC # K212 a été identifié comme défectueux; le relais a été remplacé selon l'AMM (inscrire la référence) et le système électrique AC est fonctionnel après test effectuée selon l'AMM (inscrire la référence).</p>	<p><u>For :</u> <i>AC electrical system : no power available through ground power receptacle.</i></p> <p><u>Rectification :</u> <i>AC electrical system : ground power relay # K212 found inoperative; relay replaced in accordance with AMM (inscrire la référence) and AC electrical system functional after test performed in accordance with (inscrire la référence).</i></p>
<p><u>Pour :</u> Habitacle, tableau de bord, indication du code SELCAL à modifier : nouveau code HR-FL.</p> <p><u>Rectification :</u> Habitacle, tableau de bord, étiquette de code SELCAL enlevée et nouvelle étiquette de code SELCAL HR-FL installée sur le tableau de bord.</p>	<p><u>For :</u> <i>Cockpit, dashboard, SELCAL label to be modified : new code HR-FL.</i></p> <p><u>Rectification :</u> <i>Cockpit, dashboard, SELCAL label removed and new SELCAL label HR-FL applied on dashboard.</i></p>

### 6.3. Temps de travail

À la rubrique « temps de Travail/*Working Time* », il y a trois colonnes à remplir par le technicien :

- Heure du début de chaque phase de réalisation de la tâche (Début/*Begin*).
- Heure de la fin de chaque phase de réalisation de la tâche (Fin/*End*).
- Temps écoulé pour chaque phase de réalisation de la tâche (Total).

Ces informations sont à inscrire comme suit sur la carte de travail (figure 6-6) :

Temps de Travail/ <i>Working Time</i>	Début/ <i>Begin</i>	Fin/ <i>End</i>	Total	Visa Insp.
	07/14-0830	07/14-1030	2h00	
	07/15-1330	07/15-1400	0h30	

Figure 6-6 : temps de travail.

#### Notes :

- Le format à utiliser pour inscrire les heures est le suivant : date (mois/jour)-heure en quatre chiffres de 0001 à 2400.
- La case « Visa Insp. » est laissée vide; elle servira au superviseur à valider votre temps de travail.
- Si vous ne disposez pas assez de lignes, effectuez un renvoi au verso et continuez à la section « Rapport de suivi de travail/*Pass-over Report* ».
- Les lignes vierges seront barrées lorsque la carte sera fermée.

## 6.4. Outils calibrés

À la rubrique « Outil calibré/*Calibrated Tool* », il y a quatre colonnes à remplir par le technicien :

- La référence commerciale de l'appareil (Outil calibré/*Calibrated Tool*).
- Le numéro de pièce de l'appareil (P/N).
- Le numéro de série de l'appareil (S/N).
- La date de la prochaine calibration de l'appareil telle qu'indiquée sur l'étiquette de calibration (Prochaine cal./*Next cal.*)

Ces informations sont à inscrire comme suit sur la carte de travail (figure 6-7) :

Outil calibré/ <i>Calibrated Tool</i>	P/N	S/N	Prochaine cal./ <i>Next cal.</i>	Visa inspection
<b>IFR 4000</b>	<b>83402</b>	<b>125664</b>	<b>18/06/24</b>	
Outil calibré/ <i>Calibrated Tool</i>	P/N	S/N	Prochaine cal./ <i>Next cal.</i>	Visa inspection

Figure 6-7 : outils calibrés.

### Notes :

- Un outil calibré est, par exemple, un banc de test, un multimètre, certaines pinces à sertir, un outil de serrage de couple (*torque wrench*), etc. Une prise de parc, un émetteur-récepteur radio portable ou un casque-écouteur ne sont pas des outils calibrés.
- Le format de la date de calibration sera le suivant : année/mois/jour.
- La case « Visa Inspection » est laissée vide; elle servira au superviseur à valider vos informations.
- Si vous ne disposez pas assez de lignes, effectuez un renvoi au verso et continuez à la section « Rapport de suivi de travail/*Pass-over Report* ».
- Les lignes vierges seront barrées lorsque la carte sera fermée.

## 6.5. Composants

Cette rubrique est destinée à donner les informations au sujet de composants disposant d'un numéro de série qui ont été enlevés, installés ou remplacés.

À cette rubrique « Composant/*Component*», il y a cinq colonnes à remplir par le technicien :

- La référence commerciale de l'appareil (*Composant/Component*).
- Le numéro de pièce du composant (Mfr P/N).
- Le numéro de série du composant enlevé (S/N dép./OFF).
- Le numéro de série du composant installé (S/N installé/ON).
- La position du composant.

Ces informations sont à inscrire comme suit sur la carte de travail (figure 6-8) :

Composant/ <i>Component</i> <b>Collins VHF-422A</b>	Mfr P/N <b>622-7292-001</b>	S/N dép./OFF <b>362412</b>	S/N installé/ON <b>544816</b>	Position <b># 1</b>
Composant/ <i>Component</i>	Mfr P/N	S/N dép./OFF	S/N installé/ON	Position

Figure 6-8 : composants.

### Notes :

- On n'inscrit à cette rubrique que les composants identifiés par un numéro de série. Les composants sans numéro de série (exemple : quincaillerie, fils électriques, etc.) seront inscrits à la page 2 à la rubrique « Pièces et matériaux installés ».
- À la case « Position », on indique, par exemple, « #1 » ou « #2 », ou, encore, « L/H » ou « R/H » si le composant est présent en multiples exemplaires à bord de l'aéronef. Si le composant est unique, on indiquera « S/O » ou « N/A ».
- Si vous ne disposez pas assez de lignes, effectuez un renvoi au verso et continuez à la section « Rapport de suivi de travail/*Pass-over Report* ».
- Les lignes vierges seront barrées lorsque la carte sera fermée.

## 7. Page 1, seconde partie, carte équipement

### 7.1. Rectification

À la rubrique « Rectification », il y a quatre colonnes à remplir :

- La description du travail effectué.
- La signature du technicien ayant effectué la tâche (WP).
- La signature du SCA ayant vérifié la tâche (SCA).
- La date à laquelle la tâche a été achevée (date de l'INSPECTION !) selon le format indiqué.

Ces informations sont à inscrire comme suit sur la carte de travail (figure 7-1) :

Rectification	WP	SCA	Date (AA/MM/JJ)
<b><i>Test de conformité effectué selon les critères du CMM P/N 006-05674-0005, révision 5, Avril 2003. Niveau de déclenchement du silencieux non conforme. Niveau de déclenchement du silencieux ajusté. Test de conformité effectué et l'équipement répond aux critères du CMM P/N 006-05674-0005, révision 5, Avril 2003.</i></b>	<b>AAL</b>	<b>ETR</b>	<b>17/06/16</b>

Figure 7-1 : rectification.

#### Notes :

- Le technicien ne remplira que les deux premières colonnes.
- Les SCA disposeront en général d'une étampe pour valider leurs initiales.
- Les lignes vierges seront barrées lorsque la carte sera fermée.

## 7.2. Temps de travail

La rubrique « temps de Travail/*Working Time* », de la carte de travail en atelier se complète exactement de la même manière que celle sur aéronef (voir paragraphe 6-3).

## 7.3. Outils calibrés

La rubrique « Outil calibré/*Calibrated Tool* », de la carte de travail en atelier se complète exactement de la même manière que celle sur aéronef (voir paragraphe 6-4).

# **8. Page 2, toutes les cartes**

## 8.1. Pièces et matériaux installés

Dans cette rubrique « Pièces et matériaux installés/*Installed parts and materials* », le technicien inscrira tous les composants utilisés qui ne sont pas identifiés par un numéro de série. On parle, par exemple (cette liste est non exhaustive) :

- Quincaillerie (vis, écrous, boulons, rondelles, rivets, etc.)
- Fils électriques.
- Cosses et terminaux.
- Composants électroniques (résistances, diodes, transistors, condensateurs, etc.)
- Garnitures.
- Tôles.

Il y a cinq colonnes à remplir :

- La description de la pièce ou du matériau.
- Le numéro de pièce de la pièce ou du matériau (P/N).
- La quantité de pièces ou de matériaux utilisés (Qté/Qty).
- L'unité représentative de la quantité de pièces ou de matériaux utilisés (Unité/Unit).
- Le numéro de lot ou le numéro de bon d'achat (P/O-Purchase Order) indiqué sur l'emballage des pièces ou des matériaux utilisés (No. de lot/Batch No ou P/O).

Ces informations sont à inscrire comme suit sur la carte de travail (figure 8-1) :

Pièces et matériaux installés/Installed parts and materials

Description	P/N	Qté/Qty	Unité/Unit	No. de lot/Batch No ou P/O
<b>Vis à tête fraisée</b>	<b>MS24694</b>	<b>6</b>	<b>S/O</b>	<b>P/O 2017-5212</b>
<b>Vis à tête ronde</b>	<b>AN515</b>	<b>4</b>	<b>S/O</b>	<b>P/O 2017-5216</b>
<b>Fil AWG # 22</b>	<b>MIL-W-22759/16/22</b>	<b>25</b>	<b>pied</b>	<b>Lot 254698</b>

Figure 8-1 : pièces et matériaux installés.

Notes :

- Quand on parle d'unité représentative de la quantité de pièces ou de matériaux utilisés, il s'agit, par exemple, d'unités de longueur ou de poids.
- S'il n'y a pas d'unité spécifique, on indiquera « S/O » en français ou « N/A » en anglais.
- Les lignes vierges seront barrées lorsque la carte sera fermée.



Notes :

- Dans le cas de tâches de longue durée, le technicien remplira cette rubrique à chaque étape du travail effectué, car, à tout moment, son superviseur peut l'affecter à d'autres travaux plus urgents. Par la suite, cette carte pourra être reprise par un collègue qui doit savoir où on est rendu dans le processus.
- Il est impératif d'être clair, concis et soigné dans la rédaction de cette partie de la carte de travail. Les incompréhensions coutent très chers aux AMO !
- Il est également impératif d'écrire en français ou en anglais correct, avec un minimum de fautes !