



Y

09 DEC 2002

Circulaire N° 00151 /CCAA/DNA/SDNV
relative aux approbations pour remise en service

1. OBJET

La présente Circulaire a pour objet de définir les modalités de délivrance de l'**Approbation Pour Remise en Service (APRS)** par un atelier agréé camerounais. Elle s'applique à tous les aéronefs d'une entreprise de transport aérien et à tous les aéronefs entretenus dans un cadre agréé camerounais.

2. GENERALITES

L'aptitude au vol est l'expression du maintien, dans le temps, des conditions techniques de navigabilité. Ces conditions sont relatives à :

- la définition de l'appareil (modifications éventuelles),
- sa maintenance (remise en état ou réparations éventuelles).

L'aptitude au vol est assurée notamment par le respect du programme de maintenance et des spécifications de maintenance de l'entreprise ou de l'exploitant. Elle est donc, en particulier, le fruit du déroulement correct d'un processus qui, après l'exécution d'une opération d'entretien, se termine par l'**Approbation Pour Remise en Service (APRS)**, prononcée et visée par une personne habilitée d'un organisme agréé/accepté camerounais.

En conséquence, l'aptitude au vol ne doit pas être confondue avec l'**Approbation Pour Remise en Service** qui a pour unique objet d'attester de l'exécution d'une opération de maintenance par rapport au travail commandé.

3. OPERATIONS DE MAINTENANCE

3.1 Définition

Sont considérées comme opération de maintenance et nécessitent la délivrance d'une **APRS** :

- Toute action de maintenance préventive ou corrective prédéterminée par lancement, notamment celle qui résulte de l'application du programme de maintenance approuvé ;

- Toute action de maintenance corrective, résultant du traitement des anomalies observées en vol ou au sol ;
 - Toute action de maintenance reportée, résultant du non traitement d'une anomalie observée au sol ou en vol, à l'exception des anomalies relevant d'une tolérance en courrier ;
- NOTA** : *Une action de maintenance attachée à une tolérance en courrier est une opération de maintenance, de ce fait, doit recevoir l'APRS correspondante.*
- L'application de Bulletins Service, modifications, réparations, Consignes de Navigabilité ;
 - la visite journalière doit être effectuée dans un cadre agréé et de ce fait, recevoir l'Approbation Pour Remise en Service ;
- NOTA** : *Les vérifications avant vol, normalement effectuées par l'équipage et figurant ou non au programme de maintenance, ne sont donc pas considérées comme des opérations d'entretien.*
- Les actions correctives résultant d'anomalies constatées par l'atelier ou l'équipage lors des visites prévol, transit ou journalière, nécessitent dans tous les cas la délivrance de l'APRS.

4. APPROBATION POUR REMISE EN SERVICE (APRS)

Elle assure que les travaux de maintenance commandés ont été correctement et complètement effectués, compte tenu des opérations qui pouvaient être différées.

4.1 Définition

Lorsqu'une opération de maintenance est due, l'exploitant ne peut remettre l'aéronef en exploitation qu'après s'être assuré que cette opération a été libérée par une **Approbation Pour Remise en Service**.

Dans le cas d'opérations contenues dans un dossier de travaux, celui-ci doit comporter une **Approbation Pour Remise en Service**.

Cette Approbation signifie notamment que le signataire s'est assuré par les moyens appropriés :

- que toutes les opérations de maintenance (vérifications, remplacements d'organes, remontages, réglages, essais etc.) :
 1. demandées à l'organisme de maintenance agréé camerounais par l'entreprise de transport ;
 2. définies par la gamme de visites (ou l'ensemble des cartes de travaux) résultant du programme de maintenance accepté ;
 3. prévues par les documents de lancement établis et/ou nécessitées par les remarques consignées par les équipages ;
 4. ainsi que les actions correctives en résultant ;

Ont bien été exécutées, conformément aux déclarations signées ;

- que d'autres travaux, en dehors de ceux qui ont été justifiés, n'ont pas été reportés :
 1. pour les escales : tolérances en courrier ;
 2. pour les visites : travaux reportés ou différés ; *en*

- que, dans le cas d'une modification affectant les limitations ou les informations contenues dans les documents de navigabilité, les documents qui lui sont associés et notamment le manuel de vol, l'exploitant a été informé que ces documents et les plaquettes correspondantes doivent être mis à jour.

L'Approbation Pour Remise en Service n'engage la responsabilité du signataire que dans le domaine défini ci-dessus. Elle n'est valable qu'au moment où elle intervient et ne comporte aucune indication de "durée". Par exemple, elle ne précise nullement si des vérifications doivent (ou pas) être effectuées après "n" heures de vol.

4.2 Processus de l'Approbation Pour Remise en Service

Les opérations de maintenance comprennent généralement trois(03) stades :

- la demande de travaux (appelée communément lancement),
- l'exécution des opérations de maintenance,
- **l'Approbation Pour Remise en Service.**

a / Demande de travaux

La détermination de la nature des travaux de maintenance à effectuer par l'organisme de maintenance pour autoriser la remise en service, dans le but de rendre l'aéronef apte au vol, relève de la responsabilité de l'exploitant.

A cet effet, l'exploitant adresse à l'atelier sous-traitant, une demande de travaux (appelée aussi bon de lancement).

Des instructions claires doivent être établies, portant sur les visites/opérations d'entretien du programme de maintenance de l'aéronef, les Consignes de Navigabilité, les réparations, les modifications, les remplacements et les défauts à rectifier.

NOTA : Dans le cas d'un atelier intégré, le lancement du dossier de visite fait office de demande de travaux.

b/ Exécution des travaux

L'organisme de maintenance agréé camerounais est responsable de l'exécution des travaux de maintenance. Ceci se traduit par :

- la prise de responsabilité individuelle de chaque personne exécutant une opération de maintenance,
- la prise de responsabilité globale de chaque personne chargée de diriger ou de superviser un ensemble d'opérations de maintenance (travaux effectués par plusieurs personnes).

(AN)

c/ Délivrance de l'APRS

La constitution et le visa des dossiers de travaux ainsi que la signature de l'APRS n'interviennent qu'après l'exécution de la dernière opération de maintenance.

L'APRS est prononcée par une personne habilitée de l'organisme de maintenance agréé camerounais, pour permettre la prise en charge de l'aéronef par le commandant de bord, aux fins d'exécution des travaux relevant cet organisme.

5. ELEMENTS D'AERONEFS

Tous les équipements destinés à être montés sur un aéronef (appareil en service ou magasin) doivent être munis d'un certificat libératoire autorisé (CMR Form 1 ou équivalent) qui tient lieu de certificat d'APRS.

Cette Approbation autorise l'utilisation de l'élément d'aéronef comme rechange, sous réserve :

- qu'il n'ait pas subi de dommages apparents,
- que ses conditions et limites de stockage en magasin aient été convenables,
- que d'éventuelles données de navigabilité ne soient pas intervenues depuis sa mise en magasin, et
- que son bon fonctionnement soit vérifié après montage sur aéronef.

Il est délivré par un atelier détenteur d'un Agrément de catégorie "B" ou "C". Cet Agrément permet aussi à l'organisme d'effectuer des interventions sur les éléments avionnés.

Pour ces organismes (rating « B » et « C »), il convient de considérer deux cas :

1^{er} cas - Intervention sur un aéronef en base (avec un dossier de travaux établi par un organisme ayant un Agrément "A") :

Il est établi une CMR Form one et en case 13, il est mentionné le lieu de l'intervention. La CMR Form one est normalement incluse dans le dossier.

Dans le cas où l'action corrective doit être suivie d'un test avion, la demande de test est mentionnée en case 13. Il appartient à l'organisme détenteur de l'Agrément "A" d'effectuer celui-ci en vue de l'APRS final.

2^{ème} cas - Intervention en escale :

L'APRS est directement porté au CRM suivant les modalités du paragraphe 9.4 ci-après.

Si les travaux effectués nécessitent un test avion, l'organisme « B » ou « C » le mentionne au CRM à la suite des travaux effectués.

Une nouvelle séquence est ouverte par l'organisme "A" pour la réalisation de ce test en vue de l'APRS délivrée par ses soins.

NOTA : La dépose et la repose d'un élément sur l'aéronef sont des opérations de maintenance qui relèvent de l'APRS aéronef, c'est-à-dire par un organisme de maintenance détenteur d'un Agrément de catégorie "A".

6. CERTIFICAT D'APPROBATION POUR REMISE EN SERVICE (CRS)

Le Certificat doit contenir la déclaration suivante :

"Atteste que les travaux spécifiés, sauf exception mentionnés, ont été exécutés en conformité avec l'arrêté relatif aux organismes de maintenance agréés et que dans le cadre de ces travaux, l'aéronef est considéré comme apte à être remis en service".

7. EXPRESSION DE L'APPROBATION POUR REMISE EN SERVICE

7.1 Délivrance

L'Approbation Pour Remise en Service doit apparaître explicitement sur un document remis au pilote ou au commandant de bord avant son départ, normalement sur le CRM (Compte Rendu Matériel).

Quand l'APRS n'est pas directement prononcée sur le CRM, un exemplaire du Certificat d'APRS (CRS) est remis à l'exploitant qui, dans ce cas, doit reporter l'APRS au CRM. Le report d'APRS doit reprendre les informations inscrites sur le certificat d'APRS (notamment la référence du CRS).

Elle n'est pas à reporter sur le carnet de route.

Dans le cas où plusieurs sous-traitants interviennent, deux possibilités existent :

- la délivrance d'une APRS globale par le sous-traitant agréé principal, au vu des déclarations d'exécution d'entretien ou des Certificats d'APRS délivrés par les autres sous-traitants ;
- la délivrance d'un Certificat d'APRS par chaque sous-traitant agréé pour les travaux réalisés par ses soins. Les Certificats d'APRS doivent alors être reportés au CRM par l'exploitant ou l'atelier principal.

7.2 Formulation

Le CRM doit recevoir la mention explicite : "CMR-xxx - Approbation Pour Remise en Service", avec "xxx" : n° d'Agrément.

L'abréviation "CMR- xxx APRS" est autorisée mais les autres appellations telles que : aptitude au vol, apte au retour en service, etc, ne sont pas tolérées.

La section introduction du CRM doit reprendre la mention utilisée aux CRM et expliciter que seront inscrites également :

- la référence du dossier de visite et du programme de maintenance ;
- la situation en heures/cycles de l'aéronef à la date considérée ;
- la référence à la liste des tolérances techniques ou des travaux différés ;
- la date, le cas échéant, le lieu et l'heure de l'Approbation ;
- le nom ou l'identification et la signature de la personne qui a prononcé cette Approbation accompagnée, si la procédure le prévoit, du tampon autorisé.

Les personnes autorisées à prononcer l'**Approbation Pour Remise en Service** sont celles qui sont désignées par l'organisme de maintenance agréé qui a exécuté les travaux.

Elle ne peut être délivrée que sur le lieu où les travaux ont été réalisés.

7.3 Entretien incomplet

L'**Approbation Pour Remise en Service** ne peut être prononcée si les conditions définies au § 3.1 ne sont pas réunies ou s'il apparaît des dispositions contraires à l'aptitude au vol.

Dans ce cas, l'exécution des travaux effectués est attestée par l'organisme de maintenance agréé, sans mention d'**Approbation Pour Remise en Service** sur un document remis à l'exploitant. Alors, il appartient à l'entreprise de transport de faire effectuer les travaux ou de prendre les dispositions nécessaires permettant la remise en service.

Si l'exploitant refuse de procéder aux rectifications nécessaires à la délivrance de l'**APRS**, l'organisme de maintenance doit en informer les services compétents.

7.4 APRS en escale

Dans le cadre de la maintenance en escale, les plaintes équipages ou anomalies constatées par la maintenance au sol sont portées au CRM et font office de demande de travaux.

Les actions correctives correspondantes doivent formellement recevoir l'**APRS** et font référence aux instructions des constructeurs ou de l'organisme de maintenance agréé ou de l'exploitant (MM, SB, FM, etc...).

L'**APRS** peut être une prise de responsabilité individuelle ou délivrée globalement par un responsable. Elle est délivrée sur le lieu où les travaux ont été réalisés.

La mention "la signature de l'exécutant vaut pour **APRS**" n'est pas admise.

7.5 Vol de contrôle

Il est porté au CRM "CMR-xxx **APRS**", sous réserve de l'exécution satisfaisante du vol de contrôle.

A l'issue du vol de contrôle, on considère deux cas :

1er cas : Il n'y a pas de remarque de l'équipage ; la mention "Vol satisfaisant" sera portée au CRM. Dans ce cas, il n'y a pas lieu de délivrer une nouvelle APRS.

2ème cas : Le vol a donné lieu à des remarques équipage : les actions correctives correspondantes doivent formellement recevoir l'APRS. Elle peut être une prise de responsabilité individuelle ou délivrée globalement par un responsable.



1. REPUBLIQUE DU CAMEROUN Republic of Cameroon	2. CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY			3. Certificate Ref. No. Certificat N°															
CMR FORM AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE <i>Certificat libératoire autorisé</i>																			
<p>4. Organisation approved by block 2 Authority to issue this Form : <i>Organisation approuvée par l'autorité citée à la case 2 pour émettre ce document :</i></p>																			
<table border="1"> <tr> <td>6. Item</td> <td>7. Description</td> <td>8. Part No</td> <td>9. Eligibility* / Destination</td> <td>10. Qty/Qté</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>					6. Item	7. Description	8. Part No	9. Eligibility* / Destination	10. Qty/Qté										
6. Item	7. Description	8. Part No	9. Eligibility* / Destination	10. Qty/Qté															
<p>13. Remarks <i>Remarques</i></p>																			
<p>Limited life parts must normally be accompanied by maintenance history including life used. <i>Les pièces à durée limitée doivent être normalement accompagnées de leur historique d'entretien précisant la durée de vie utilisée.</i></p>																			
<p>14. <input type="checkbox"/> Airworthiness <input type="checkbox"/> Conformity only <i>Navigabilité</i> <i>Conformité seulement</i></p> <p>Certifies that the part(s) identified above except as otherwise specified in block 13 was (were) Manufactured/inspected in accordance with the applicable design data and with the airworthiness regulations of the stated country. (see over)</p> <p><i>Il est certifié que la/les pièce(s) identifiée(s) ci-dessus sauf si autrement spécifié en case 13 A/ont été fabriquée(s) conformément aux données de définition applicables ainsi qu'aux règlements de navigabilité du pays mentionné (voir verso).</i></p>																			
<p>19. <input type="checkbox"/> Approved Maintenance Organisation <input type="checkbox"/> Other regulation specified in block 13 <i>Approbation pour remise en service</i> <i>Autre réglementation précisée en case 13</i> <i>Selon atelier agréé</i></p> <p>Certifies that the work specified above except as otherwise specified in block 13 was carried out in accordance with AMO and in respect to that work, the part(s) is (are) considered ready for release to service. (see over)</p> <p><i>Il est certifié que les travaux mentionnés ci-dessus sauf si autrement spécifié en case 13 ont été exécutés conformément au règlement atelier agréé et qu'en regard de ces travaux la/les pièce(s) est(sont) considérée(s) prête(s) à la remise en service. (voir verso)</i></p>																			
15. Signature	16. Approval Reference Number <i>Numéro d'agrément applicable</i>	20. Signature	21. Approval Reference Number <i>Numéro d'agrément applicable</i>	23. Date (d/m/y)/(l/m/a)															
17. Name/Nom		22. Name/Nom		18. Date (d/m/y)/(l/m/a)															
CMR	<p>* Installer must cross-check eligibility with applicable technical data.</p> <p><i>L'installateur doit vérifier la destination précise au moyen des données techniques pertinentes.</i></p>																		