

Instruction n° 000286 /CCAA/DG/DSA/SDNV/NMA du 01 JUIL 2009

**relative à la délivrance d'un certificat de navigabilité
pour l'importation d'aéronefs de type certifiés**

1. OBJECTIF

1.1 La présente instruction a pour objectif de fournir, aux exploitants aériens et au personnel de la CCAA, des lignes directrices et de l'information générale à l'égard de la délivrance d'un certificat camerounais de navigabilité pour l'importation d'aéronefs de type certifiés au Cameroun.

2. CONTEXTE

- 2.1 Les personnes désirant importer un aéronef au Cameroun et obtenir un certificat de navigabilité doivent prendre de nombreuses variables en considération. La présente instruction visant le personnel, grâce aux listes de vérifications qui figurent en annexe, expose en détail les étapes à suivre pour déterminer l'admissibilité à l'importation et à la délivrance d'un certificat de navigabilité.
- 2.2 Les listes de vérifications qui figurent en annexe comptent aussi des renseignements pour l'ajout d'aéronefs à divers certificats d'exploitation. Ces renseignements sont en plus de ceux nécessaires à la délivrance d'un certificat de navigabilité et sont inclus ici afin de fournir un document détaillé qui décrit chaque étape en cause, de l'importation à l'exploitation.
- 2.3 La présente instruction visant le personnel n'a pas pour objet de traiter de l'admissibilité à la délivrance d'un certificat de navigabilité spécial pour toute catégorie.

3. PLAN DU DOCUMENT

- 3.1 Le document d'importation, pages 3 à 39 de la présente directive, comprend cinq parties :
- (a) Partie 1 – Aperçu général du processus d'importation.
 - (b) Partie 2 – Partie à remplir par l'exploitant avant d'acquérir l'aéronef.
 - (c) Partie 3 – présentation de deux (2) méthodes distinctes de vérification de conformité à une définition de type approuvée.

- (d) Partie 4 – Indication des exigences supplémentaires d'inspection de navigabilité qui doivent être satisfaites avant que les aéronefs visés puissent être utilisés en vertu d'un certificat de transporteur aérien ou d'un certificat d'exploitant privé.
- (e) Partie 5 – Listes de vérifications qui indiquent des exigences précises sur le plan de la navigabilité et de l'exploitation pour les aéronefs utilisés en vertu du RAC.

4. DISPONIBILITÉ

4.1 Le document d'importation annexé à cette instruction est disponible à la CCAA. Ses exemplaires peuvent être produits aux demandeurs par les inspecteurs de la sécurité des vols, au besoin.

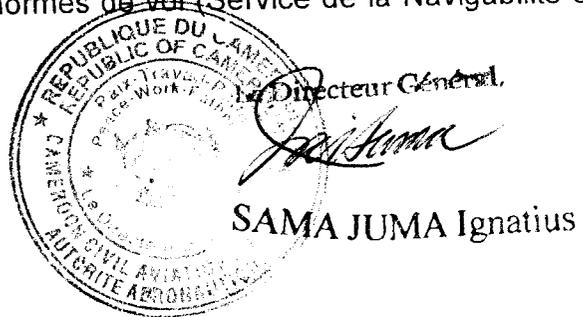
5. DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR

5.1 La présente instruction entre immédiatement en vigueur.

6. CONTACT À L'AC

6.1 Pour de plus amples renseignements à l'égard de la présente instruction, prière de communiquer avec la sous-direction des normes de vol (Service de la Navigabilité et de la Maintenance)

Cette instruction remplace la Circulaire n° 00021/CCAA/DG/DNA/SDNA relative à l'importation des Aéronefs au Cameroun.



Liste de vérifications pour importation d'aéronefs

Plan du document d'importation

Partie 1 : Cette partie comprend deux pages qui donnent aux **demandeurs** éventuels un aperçu général du processus d'importation.

Partie 2 : Le **demandeur** doit remplir cette partie et la soumettre à la CCAA. Il devra le faire avant d'acquérir l'aéronef afin de s'assurer que l'appareil est admissible à l'importation. Un **demandeur** peut faire une application pour un certificat d'immatriculation provisoire (formulaire 26-0025) après avoir rempli la partie 2 et après que la CCAA ait vérifié que l'aéronef est autorisé à être importé au Cameroun. La partie 2 comprend huit pages.

Partie 3 : Cette partie comprend trois listes de vérifications que le **demandeur** doit remplir. Ces listes de vérifications sont réparties de façon à correspondre à deux méthodes distinctes de vérification de conformité à une définition de type approuvée. Ne remplir que la liste de vérifications qui s'applique à la méthode d'importation. Veuillez vous assurer que toutes les sections de la liste de vérifications utilisées sont remplies. La partie 3 comprend neuf pages.

Liste de vérifications n° 1 : L'utilisation de cette liste de vérifications s'impose :

a) lorsque le **demandeur** atteste de la conformité à une définition de type approuvée au moyen d'un certificat de navigabilité pour exportation délivré par l'administration de l'aviation civile d'un pays avec lequel le Cameroun a conclu un accord bilatéral relatif à la navigabilité ou un accord similaire qui prévoit l'acceptation d'un tel certificat;

ou

b) lorsque la conformité à une définition de type approuvée est démontrée au moyen d'un certificat de navigabilité délivré par l'administration de l'aviation civile d'un pays avec lequel le Cameroun n'a pas conclu d'accord, lorsqu'un certificat de type camerounais a été émis et que le produit est exporté du pays où il a été construit. La liste de vérifications n° 1 comprend trois pages.

Liste de vérifications n° 2 : Son utilisation s'impose lorsque la conformité à une définition de type approuvée est démontrée au moyen d'une inspection de navigabilité par rapport aux procédures exposées dans le Règlement de l'aviation camerounaise pour un aéronef qui sera importé sans un certificat de navigabilité pour exportation. La liste de vérifications n° 2 comprend quatre pages.

Liste de vérifications n° 3 : L'utilisation de cette liste de vérifications s'impose pour s'assurer que l'aéronef répond aux exigences d'exploitation essentielles. Cette liste s'applique aux aéronefs importés avec ou sans un certificat de navigabilité pour l'exportation.

Partie 4 : Cette partie indique les exigences supplémentaires d'inspection de navigabilité pour les avions et les hélicoptères qui doivent être satisfaites avant que les aéronefs visés puissent être utilisés en vertu de l'autorité d'un certificat de transporteur aérien (CTA), d'un certificat d'exploitant en travail aérien (COTA) ou d'un certificat d'exploitant privé. Il est important de noter que ce n'est pas toutes les sections qui s'appliquent; par conséquent, il est obligatoire que le **demandeur** examine chaque domaine d'inspection afin de déterminer ses possibilités d'application au règlement visé. Cette liste de vérifications sera soumise à l'inspecteur de maintenance dans le cadre du processus d'ajout de l'aéronef à l'AOC ou au COTA. La partie 4 comprend six pages.

Partie 5 : Cette partie comprend six listes de vérifications. Chaque liste indique des exigences précises sur le plan de la navigabilité et de l'exploitation pour les aéronefs utilisés dans les domaines suivants : Unités de formation au pilotage, Transport de passagers par un exploitant privé, Travail aérien, Exploitation d'une entreprise de transport aérien. Le **demandeur** devrait revoir et remplir la liste de vérifications applicable en liaison avec les parties pertinentes de la partie 4 du présent document. Cette liste de vérifications sera soumise à votre inspecteur principal de maintenance dans le cadre du processus d'ajout de l'aéronef à l'AOC. La partie 5 comprend huit pages et est optionnelle à l'importation.

LISTE DE VERIFICATION POUR L'IMPORTATION D'UN AERONEF

Partie 1 : Aperçu général

Exigences en matière de navigabilité :

On peut accorder un certificat de navigabilité camerounais à un aéronef importé avec ou sans certificat de navigabilité pour exportation s'il peut être démontré à la satisfaction du Directeur Général de la CCAA que l'aéronef est conforme aux données de définition de type approuvées et qu'il peut être utilisé en toute sécurité.

Nota : L'expression « peut être utilisé en toute sécurité » est destinée à s'appliquer à l'état général de l'aéronef et s'il est configuré ou non pour le type d'opérations auxquelles il servira.

Un aéronef peut se conformer aux exigences de base de la fiche de données de certificat de type (TC) tout en étant globalement en mauvais état. Des travaux de maintenance peuvent être nécessaires pour remettre l'aéronef et ses circuits en bon état de fonctionnement. L'aéronef peut aussi être destiné à l'exploitation dans un rôle qui exige l'installation de matériel supplémentaire, pour des missions d'évacuation sanitaire par exemple, ou lorsque des règlements d'exploitation spécifiques exigent l'installation de certaines pièces d'équipement telles que des enregistreurs de données de vol, de l'équipement de survie, des dispositifs avertisseurs de proximité du sol, etc. L'effet combiné d'une maintenance et d'une configuration d'aéronef appropriées répondent aux intentions de l'expression « peut être utilisé en toute sécurité ».

L'inspecteur de la sécurité de l'aviation civile n'a pas à être responsable de l'état ni de l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef. Cette responsabilité incombe à l'exploitant de l'aéronef.

1.1 Les conditions suivantes doivent être remplies pour autoriser l'importation de l'aéronef :

- (a) Le propriétaire de l'aéronef doit être qualifié pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef camerounais conformément au RAC relatif au Marquage et à l'immatriculation des aéronefs;
- (b) L'aéronef doit être conforme aux données de définition de type approuvées.

Notes d'information : Il existe une nette différence entre l'admissibilité à l'importation et l'admissibilité à la délivrance d'un certificat de navigabilité.

(i) Pour que le type d'aéronef soit admissible à l'importation, il doit exister une fiche de navigabilité associée au TC pour ce type d'aéronef.

(ii) Pour qu'un aéronef soit admissible à la délivrance d'un certificat de navigabilité, le demandeur doit prouver que l'aéronef est conforme à toutes les exigences de la fiche de navigabilité associée au TC, notamment qu'il porte le bon modèle d'aéronef et son numéro de série approprié, les bons modèles de moteur, d'hélice et de dispositifs, en plus de répondre à toutes les exigences supplémentaires, comme aux modifications en configuration camerounaises, à l'état du manuel de vol, aux limites de durée de vie, aux exigences de maintenance, etc. Les listes de vérifications du présent document sont conçues à ces fins. Les importateurs sont avertis de s'assurer que l'aéronef qu'ils souhaitent importer est répertorié sur la fiche de navigabilité par modèle et numéro de série. Prière de contacter la CCAA (Service de la navigabilité et de la maintenance) pour tout écart entre le modèle de l'aéronef ou son numéro de série et la Fiche de navigabilité.

1.2 Pour les aéronefs qui doivent être utilisés à des fins commerciales et ajoutés au certificat de transporteur aérien :

Pour les aéronefs qui seront importés et ajoutés au CTA, des exigences supplémentaires en matière de navigabilité et d'exploitation doivent être satisfaites avant l'utilisation de l'aéronef. Ces exigences figurent dans les parties IV et V de la présente liste de vérifications à l'importation.

1.3 Pour tous les aéronefs devant être importés :

Pour accélérer le processus d'importation, les demandeurs doivent s'assurer que l'aéronef répond à toutes les exigences d'importation applicables avant de le soumettre à une inspection de conformité.

Notes d'information :

(i) Le **demandeur** doit s'assurer que toutes les réparations et modifications majeures effectuées avant l'importation sont conformes aux données approuvées. Acceptation et approbation de modifications de conception d'origine étrangère, doit aussi être étudiée lorsque l'aéronef compte des modifications à la conception approuvées par une autorité de la navigabilité étrangère.

Le **demandeur** doit fournir une liste détaillée des modifications, des instructions supplémentaires pour le maintien de la navigabilité ou des certificats de type supplémentaires (STC) aussitôt que possible au cours du processus d'importation. Il peut être tenu de fournir des documents justificatifs pour une modification quelconque ou pour l'ensemble des modifications ou des STC demandés par la CCAA selon le cas. Le **demandeur** doit s'assurer qu'il a accès à toutes les données requises à l'appui des exigences susmentionnées.

(ii) Les certificats de type supplémentaires (STC) étrangers seront étudiés au regard de la configuration, des différences entre les exigences conceptuelles, des suppléments au manuel de vol de l'aéronef et des suppléments au manuel de maintenance.

(iii) À la confirmation que la CCAA a validé une modification effectuée à l'étranger (STC), vérifier les conditions de cette validation pour s'assurer qu'elles ont été satisfaites.

(iv) Toutes les réparations et modifications majeures doivent être déclarées au DG de la CCAA lors de l'importation.

(v) Le **demandeur** doit s'assurer que l'aéronef répond aux normes d'émission du bruit applicables à ce type d'aéronef. Pour déterminer si un aéronef doit répondre ou non aux normes d'émission du bruit, il faut consulter les documents suivants : la fiche de navigabilité; l'arrêté n °0001540/MINT du 15 novembre 2006 relatif à la Certification acoustique et des émissions de gaz des Aéronefs ou l'Annexe 16 de l'OACI.

(vi) Si l'aéronef est équipé d'un transpondeur mode S, le **demandeur** doit s'assurer que le code de transpondeur a été désactivé et qu'un nouveau code a été demandé lors de l'immatriculation de l'appareil.

(ix) Le **demandeur** doit soumettre à la CCAA un rapport documenté (inspection) décrivant en détail les travaux de maintenance prévus pour que l'aéronef soit conforme à la définition de type certifiée et pour qu'il puisse être utilisé en toute sécurité.

(x) En cas de doute au regard d'une phase quelconque du processus d'importation, veuillez contacter le service de la navigabilité et de la maintenance à la CCAA.

1.4 Les exigences supplémentaires relatives à l'importation figurent en détail dans les publications suivantes :

(Réservé

1.5 Énoncé de conformité : Cette section doit être remplie par le propriétaire de l'aéronef et/ou son représentant :

Confirmation par le **demandeur** que les exigences spécifiées en 1.1 (a) et (b) ci-dessus sont remplies à la satisfaction du Directeur Général de la CCAA pour l'admissibilité à l'importation d'un aéronef et la délivrance d'un certificat de navigabilité.

Noms des propriétaires
de l'aéronef : _____

Numéro de téléphone :

Date :

Nom du représentant autorisé des
propriétaires de l'aéronef (OMA d'importation) : _____

Numéro de téléphone :

Date :

Partie 2 . Le demandeur doit remplir cette partie, là où il y a lieu

Veillez vous assurer que toutes les sections applicables sont remplies.

2.1 Photographier, copier (frottement) les détails réels de la plaque d'identification apposée sur la structure de l'aéronef, y compris la location de la plaque, dans l'espace prévu à cette fin:

Partie 2 : Le demandeur doit remplir cette partie, là où il y a lieu

2.2 Données de l'aéronef :

Il incombe au **demandeur** de consigner soigneusement les données descriptives sur la cellule, le moteur, l'hélice, le rotor principal, le rotor de queue et le groupe auxiliaire de bord provenant d'une inspection visuelle de la plaque d'identification spécifique des composantes. Il est possible d'obtenir d'autres données techniques du carnet de route et des dossiers techniques de l'aéronef.

AÉRONEF		
Constructeur		
Numéro de modèle		
Numéro de série		
Nombre total d'heures depuis la mise en service (TTSN)		
Nombre total de cycles depuis la mise en service (TCSN)		
Approbation de type / Numéro du certificat		
Indiquer la dernière inspection majeure et la date de son exécution :	Type :	Date :
Indiquer si une inspection a été effectuée conformément aux exigences du constructeur ou selon un autre calendrier de maintenance.		
Immatriculation étrangère précédente		
Utilisation de l'aéronef avant l'importation si elle est connue		
Utilisation prévue de l'aéronef		
Renseignements supplémentaires importants : (utiliser une feuille de papier additionnelle, si nécessaire)		

Partie 2 : Le demandeur doit remplir cette partie, là où il y a lieu

2.2 Données de l'aéronef : (suite)

MOTEUR	Moteur n° 1	Moteur n° 2	Moteur n° 3	Moteur n° 4
Constructeur				
Numéro du modèle				
Numéro de série				
Numéro du certificat de type				
Nombre total d'heures depuis la mise en service (TTSN)				
Nombre total d'heures depuis la dernière révision (TTSO)				
Nombre total de cycles depuis la mise en service (TCSN)				
Nombre total de cycles depuis la dernière révision (TCSO)				
Renseignements supplémentaires importants :				

HÉLICE	Hélice n° 1	Hélice n° 2	Hélice n° 3	Hélice n° 4
Constructeur				
Numéro du modèle				
Numéro de série				
Numéro du certificat de type				
Nombre total d'heures depuis la mise en service (TTSN)				
Nombre total d'heures depuis la révision (TTSO)				
Renseignements supplémentaires importants :				

Partie 2 : Le demandeur doit remplir cette partie, là où il y a lieu

4.2 Données de l'aéronef : (suite)

GROUPE AUXILIAIRE DE PUISSANCE (APU)	
Constructeur	
Numéro du modèle	
Numéro de série	
Numéro du certificat de type	
Nombre total d'heures depuis la mise en service (TTSN)	
Nombre total d'heures depuis la dernière révision (TTSO)	
Nombre total de cycles depuis la mise en service (TCSN)	
Nombre total de cycles depuis la dernière révision (TCSO)	
Renseignements supplémentaires importants :	

Partie 2 : Le demandeur doit remplir cette partie, là où il y a lieu

2.3 Est-ce que l'aéronef doit être utilisé comme aéronef privé? Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/>	
Qui sera chargé d'effectuer l'importation? _____	Personne-ressource : _____
Lieu : _____	Téléphone : _____
2.4 (a) Cette section doit être remplie si l'aéronef sera ajouté à un nouveau certificat d'exploitation aérienne ou à un certificat existant :	
Indiquer le certificat d'exploitation aérienne : • Travail aérien • Entreprise de transport aérien	
Nom du titulaire du certificat d'exploitation :	
Numéro du certificat d'exploitation :	
Adresse :	Téléphone :
(b) Est-ce que l'aéronef doit être ajouté au certificat d'exploitation comme un nouveau type d'aéronef à la compagnie? Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/>	
<i>Nota : Si la réponse est affirmative, il se peut que des exigences opérationnelles supplémentaires soient nécessaires. Contacter la Sous-direction des normes de vol –Service de l'exploitation technique des aéronefs-pour obtenir des renseignements détaillés.</i>	
2.5 Veuillez envoyer les documents précédents remplis à la CCAA aux fins de vérification de l'admissibilité de l'aéronef.	

Cette partie doit être remplie par un inspecteur

2.6 Réserve à l'usage de la CCAA :		
(a) Est-ce que le numéro de modèle et de série de la cellule correspond au certificat de type?	Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/>	
(b) Est-ce que le numéro de modèle du(des) moteur(s) correspond au certificat de type?	Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/>	
(c) Est-ce que le numéro de modèle des hélices correspond au certificat de type?	Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/>	
(d) Est-ce que le numéro de modèle de l'APU correspond au certificat de type?	Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/>	
(e) Est-ce que l'aéronef est admissible pour importation en vertu du certificat de type?	Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/>	
<i>Nota : Si l'aéronef n'est pas admissible pour l'importation, indiquer la raison dans la section information. Contacter le propriétaire de l'aéronef, le demandeur, le représentant pour discuter des éléments particuliers qui ont empêché l'importation de l'aéronef. Fournir des conseils pour corriger la situation.</i>		
2.7 Est-ce que la CCAA a informé le demandeur que l'aéronef est admissible ou non à l'importation?	Admissible <input type="checkbox"/> Non admissible <input type="checkbox"/>	Date de communication avec l'importateur : _____
Nom de l'inspecteur de la CCAA.	_____	
8 Le demandeur a-t-il informé la CCAA par écrit de son intention de poursuivre le processus d'importation dès qu'il est reconnu que l'aéronef est admissible à l'importation?	Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/>	Date : _____

Information :

Partie 2 : Le demandeur doit remplir cette partie, là où il y a lieu

<p>Les sections 2.9, 2.10, 2.11 et 2.12 peuvent être remplies lorsqu'on juge que l'aéronef satisfait aux exigences d'admissibilité.</p>	
<p>2.9 Moyen d'importation : indiquer la méthode qui sera utilisée. Remplir a, b ou c.</p>	
<p>(a) Immatriculation camerounaise : _____</p>	<p>ou Immatriculation étrangère : _____</p>
<p>(b) Transport de surface : _____</p>	
<p>(c) Déjà au Cameroun, indiquer l'endroit : _____</p>	
<p>2.10 Route de vol lors de l'importation et dédouanement.</p>	
<p>De : _____</p>	<p>(point de départ dans le pays étranger)</p>
<p>À : _____</p>	<p>(destination finale au Cameroun)</p>
<p>Point de dédouanement : _____</p>	<p>(1^{er} point d'atterrissage au Cameroun)</p>
<p>2.11 Est-ce que les marques d'immatriculation camerounaises sont réservées : Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/></p>	
<p>Marques : TJ -</p>	
<p>2.12 Si l'aéronef est équipé d'un transpondeur mode S, le code du propriétaire précédent a-t-il été désactivé et a-t-on envoyé une demande d'obtention d'un nouveau code? Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/></p>	
<p>2.13 L'aéronef satisfait aux exigences prescrites pour la délivrance d'un certificat d'immatriculation provisoire et d'un permis de vol. Aussi, je demande par la présente un certificat d'immatriculation provisoire et un permis de vol pour l'aéronef indiqué.</p>	
<p>Signature du propriétaire de l'aéronef / demandeur : _____</p>	
<p>Adresse du propriétaire de l'aéronef / demandeur : _____</p>	
<p>Téléphone : _____</p>	<p>Date : _____</p>
<p>Redevance déposée : _____</p>	
<p>2.14 Veuillez envoyer les documents précédents remplis (sections 2.9, 2.10, 2.11, 2.12, 2.13) et les redevances correspondantes pour le permis de vol et l'immatriculation provisoire à la CCAA,</p>	
<p>2.15 Réserve à l'usage de la CCAA :</p>	
<p>Est-ce qu'un permis de vol a été émis ou validé?</p>	<p>Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/></p>
<p>Est-ce que les marques d'immatriculation ont été allouées?</p>	<p>Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/></p>
<p>Est-ce que les redevances ont été déposées?</p>	<p>Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/></p>
<p>Est-ce que l'immatriculation des aéronefs a été informée de l'admissibilité?</p>	<p>Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/></p>
<p>Est-ce que l'avis de non-immatriculation ou de retrait d'immatriculation a été reçu d'une administration de l'aviation étrangère?</p>	<p>Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/></p>

Partie 3 : Généralités

Nota : Les listes de vérifications suivantes sont soumises à un système de contrôle; par conséquent, on recommande que dans les cas où vous devriez les reproduire que vous vous assuriez de disposer des listes contenant les révisions les plus récentes avant de les utiliser.

Cette liste de vérifications doit être utilisée afin de veiller à l'uniformisation du processus d'importation et pour être sûr d'obtenir du **demandeur** toutes les données nécessaires à la validation de l'importation. L'inspecteur de la sécurité des vols assurera la conformité aux exigences énoncées ici.

On recommande de collaborer avec le service de l'exploitation technique des aéronefs.

Nota 1 : L'inspecteur peut inspecter l'aéronef pendant l'évaluation de la demande et une fois les travaux accomplis.

Nota 2 : Le certificat de navigabilité ou certificat spécial de navigabilité à l'égard d'un aéronef ne doit être délivré à un aéronef pour lequel il a déjà été fait une demande de délivrance ou déjà rempli une attestation d'état et de conformité, ou formuler des recommandations relativement à une telle demande ou attestation.

Il appartient au **demandeur** de s'assurer que toutes les exigences relatives à l'importation qui sont recensées dans le Règlement de l'aviation camerounaise et les instructions applicables sont satisfaites et validées avant de présenter une demande de certificat de navigabilité.

Le demandeur doit remplir cette section

DEMANDE D'UNE AUTORISATION D'EXPLOITATION D'UN AERONEF -

Un inspecteur de la sécurité des vols inspectera dès que possible après la réception d'une demande d'une Autorisation d'Exploitation de tous les aéronefs usagés ou les nouveaux aéronefs d'un type qui n'étaient pas préalablement immatriculés au Cameroun.

et

Un inspecteur de la sécurité des vols peut inspecter lorsqu'il le juge nécessaire tous les nouveaux aéronefs ainsi que les types immatriculés préalablement au Cameroun afin de vérifier leur état de navigabilité.

Méthode d'importation :

a) La liste de vérifications n° 1 doit être utilisée pour l'importation d'un aéronef muni d'un certificat de navigabilité pour exportation émanant d'un pays avec lequel il existe ou non un accord bilatéral.

Nota : Un certificat de navigabilité pour exportation **N'EST PAS** une autorisation d'exploitation.

b) La liste de vérifications n° 2 doit être utilisée lors de l'importation d'aéronef non muni d'un certificat de navigabilité pour exportation.

Fournir le nom et le numéro de téléphone de la personne qui sera chargée de l'inspection de l'aéronef et de la demande du certificat de navigabilité.

Nom : _____ N° de téléphone : _____

Partie 3 : Liste de vérifications n° 1 - Cette partie doit être remplie par le demandeur

<p>3.1 Les énoncés suivants s'appliqueront (lorsqu'il y a lieu) si la conformité à une définition de type approuvée est démontrée au moyen d'un certificat de navigabilité pour exportation délivré par l'administration de l'aviation civile d'un pays avec lequel le Cameroun a conclu un accord de navigabilité bilatéral ou une entente similaire prévoyant l'acceptation d'un tel certificat.</p> <p style="text-align: center;">ou</p> <p>Lorsque la conformité à une définition de type approuvée est démontrée au moyen d'un certificat de navigabilité pour exportation émis par l'administration de l'aviation civile d'un pays avec lequel le Cameroun <u>n'a pas conclu</u> d'accord, lorsqu'un certificat de type camerounais a été émis, et dans le cas où le produit est exporté du pays où il a été construit.</p>	
<p>Liste de vérifications n° 1 – Aéronef importé au moyen d'un certificat de navigabilité pour exportation</p>	<p>Commentaire et initiales (acceptable, accomplie, S/O ...)</p>
<p>3.1.1 (a) Le certificat de navigabilité pour exportation avait-il été émis par le responsable de l'aviation civile d'un pays avec lequel le Cameroun a conclu un <u>accord de navigabilité bilatéral</u> ou une entente similaire prévoyant l'acceptation d'un tel certificat?</p>	
<p>(b) Le produit, s'il est construit dans un pays autre que le pays exportateur, avait-il été construit conformément à une définition de type certifiée à la fois par le pays exportateur et par le pays de construction, et <u>existe-t-il un accord de navigabilité bilatéral</u> ou une entente similaire entre le Cameroun et le pays exportateur?</p>	
<p>(c) Est-ce que le produit avait été conçu et construit dans le pays exportateur, a-t-il obtenu un certificat de type du responsable de l'aviation civile de ce pays et reçu la certification de type du Cameroun?</p>	
<p>3.1.2 Le certificat de navigabilité pour exportation avait-il été émis par le responsable de l'aviation civile d'un pays avec lequel le Cameroun <u>n'a pas</u> conclu d'accord, lorsqu'un certificat de type camerounais a été émis, et dans le cas où le produit est exporté du pays où il a été construit?</p>	
<p>3.1.3 (a) Est-ce que le certificat de navigabilité pour exportation est dûment signé par un représentant autorisé du responsable de l'aviation civile du pays exportateur et est-ce qu'il porte les renseignements suivants? (voir CDN export camerounais)</p>	
<p>(b) Est-ce que le certificat de navigabilité pour exportation indique un certificat de conformité à la définition de type?</p>	
<p>(c) Est-ce que le certificat de navigabilité pour exportation comprend une liste de toutes les modifications et réparations majeures approuvées par le pays exportateur et incorporées au produit?</p> <p>Nota 1: Vérifier si les modifications ou réparations majeures ont été incorporées.</p> <p>Nota 2: Le service de la navigabilité et de la maintenance de la CCAA peut se voir dans la nécessité de se familiariser avec les réparations et modifications majeures. Il doit avoir à sa disposition, pour examen, tous les documents qui se rapportent à ces modifications.</p>	
<p>(d) Est-ce que le certificat de navigabilité pour exportation (fait référence) contient la liste de toutes les consignes de navigabilités pertinentes ou avis équivalents, émis par le pays exportateur, avec indication de ceux auxquels on s'est conformé?</p>	

<p>(e) Est-ce que toutes les consignes de navigabilité applicables (ou les consignes étrangères équivalentes) ont été respectées? Nota : Le demandeur doit vérifier que <u>toutes</u> les consignes de navigabilité (CN) applicables ont été respectées. Si une liste montre que l'exportateur n'a pas fourni toutes les CN applicables, veuillez fournir la liste de CN que le demandeur a se conformer.</p>	
<p>3.1.4 Est-ce que la cabine de l'aéronef se trouve dans une configuration approuvée? Nota : À examiner par rapport à la définition de type et aux dessins approuvés.</p>	
<p>3.1.5 Est-ce que la cellule, les moteurs et les hélices sont exempts de corrosion ou est-ce que la corrosion se trouve dans les limites prescrites dans les manuels de maintenance pertinents? Nota : Si la corrosion se trouve dans les limites prescrites, fournir en abondance des détails sur les endroits touchés et indiquer les normes du manuel de maintenance.</p>	
<p>3.1.6 Est-ce que tous les systèmes de l'aéronef, ses moteurs, ses hélices, ses appareillages et ses commandes fonctionnent correctement?</p>	
<p>3.1.7 Est-ce que les moteurs, les hélices, les rotors, les composants à vie limitée, les appareillages et les nacelles ont été identifiés conformément aux dispositions réglementaires applicables ? Nota : Les données d'identification des produits aéronautiques importés d'un pays qui n'exige pas certaines données d'identification devront être installées avant leur acceptation.</p>	
<p>3.1.8 Est-ce que le demandeur a à sa disposition le manuel de vol approuvé ou les limites d'utilisation approuvées selon le cas à l'égard de l'aéronef?</p>	
<p>3.1.9 Est-ce que le demandeur a à sa disposition un devis de masse et centrage, de même qu'une liste d'équipement qui comprend les bras de levier de toutes les pièces d'équipement ne faisant pas partie de la définition de type? Nota 1 : L'aéronef doit avoir un devis de masse et centrage y compris une liste d'équipement qui satisfait aux exigences réglementaires</p>	
<p>3.1.10 Est-ce que toutes les pièces à vie limitée ont fait l'objet d'inspection afin de déterminer si le temps de fonctionnement de chacune d'elles n'a pas dépassé les durées maximales permises ? Nota 1 : Chaque composant à vie limitée, ou chaque produit aéronautique qui comprend un tel composant, qui a déjà été utilisé, doit être accompagné de son dossier technique qui renferme des détails sur toute réparation ou modification effectuée durant la vie utile, et un dossier du temps accumulé en heures de vol ou en cycles, selon le cas.</p>	
<p>3.1.11 Est-ce qu'une demande de certificat de navigabilité a été soumise au DG de la CCAA?</p>	
<p>3.1.12 Est-ce que le carnet de route pour l'aéronef ainsi que d'autres dossiers techniques ont été établis?</p>	
<p>3.1.13 Est-ce que le dossier technique de l'aéronef comprend une liste de toutes les « instructions supplémentaires pour le maintien de la navigabilité » applicables?</p>	
<p>Dans la mesure de mes compétences, les renseignements qui figurent dans la liste de vérifications sont vrais et exacts.</p> <p>Nom en caractères d'imprimerie du demandeur / représentant : _____</p> <p>Signature du demandeur / représentant : _____</p>	

Nom de l'inspecteur de la sécurité de l'aviation civile ou du représentant du ministre qui a vérifié (échantillonné) les exigences susmentionnées.

Cette partie doit être remplie par un **inspecteur de Transports Cameroun** ou un **représentant du Ministre**

3.1.14 (a) Le certificat de navigabilité camerounais sera-t-il émis?	Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/>	Date de délivrance :
(b) Sinon, est-ce que l'importateur a été informé par écrit de la raison pour laquelle l'aéronef n'était pas conforme à une définition de type approuvée et n'était en condition d'être utilisé en toute sécurité et, de se voir délivrer une Autorisation d'Exploitation dudit Aéronef?	Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/>	
3.1.15 Est-ce que l'importateur / CCAA a replani fié l'inspection au besoin?	Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/>	Date replani fiée :

Remarques :

Partie 3 : Liste de vérifications n° 2 - Cette partie doit être remplie par le demandeur

<p>3.2 L'énoncé suivant s'appliquera si la conformité à une définition de type approuvée est démontrée au moyen d'inspection de navigabilité pour un aéronef qui a été importé <u>sans</u> un certificat de navigabilité pour exportation.</p>	
<p>Liste de vérifications n° 2 – Aéronef importé sans certificat de navigabilité pour exportation</p>	<p>Commentaire et initiales (acceptable, accomplie, S/O ...)</p>
<p>3.2.1 L'historique technique de l'aéronef est-il suffisant? Une inspection aux 100 heures, ou l'équivalent, doit être effectuée.</p> <p>Nota 1 : « Suffisant », au sujet du dossier technique, signifie que ce dossier comporte, à titre d'exigences minimales, une certification après maintenance ou une certification équivalente pour chaque tâche de maintenance exécutée au cours de l'année précédente, et des dossiers techniques suffisamment détaillés pour permettre de <u>déterminer</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'identification de l'aéronef; - l'identification de chaque moteur installé; - l'identification de chaque hélice installée ou de chaque rotor installé; - l'identification et l'état de navigabilité de chacun des composants installés portant un numéro de série; - le temps qu'il reste avant la prochaine tâche prévue au calendrier de maintenance; - le temps en service admissible qui reste pour chaque pièce à vie limitée installée; <p>Nota 2 : Le propriétaire de l'aéronef doit soumettre un rapport au DG de la CCAA décrivant clairement en détail l'inspection effectuée ainsi que tous les détails supplémentaires des travaux requis pour que l'aéronef soit conforme à la définition de type certifiée et qu'il puisse être utilisé en toute sécurité. L'inspecteur de la sécurité des vols évaluera le rapport et inspectera l'aéronef afin de déterminer si le travail proposé va permettre d'amener l'aéronef à un état de conformité acceptable tel qu'il puisse être utilisé en toute sécurité.</p>	
<p>3.2.2 L'historique technique de l'aéronef est-il complet?</p> <p>Nota 1 : Si l'historique technique de l'aéronef <u>n'est pas complet</u>, ou de l'avis de la « personne autorisée » ne contient pas suffisamment de renseignements sur la maintenance de l'aéronef, des moteurs ou de tout autre produit aéronautique, le démontage et l'inspection sont ?</p> <p>Nota 2 : Le propriétaire de l'aéronef doit soumettre un rapport au DG de la CCAA décrivant en détail les parties de l'aéronef, des moteurs, des produits aéronautiques pour lesquels les renseignements <u>ne sont pas complets</u> et qui nécessiteront le démontage et l'inspection. L'inspecteur de la sécurité des vols évaluera le rapport et inspectera l'aéronef afin de déterminer si le travail proposé va permettre d'amener l'aéronef à un état de conformité acceptable tel qu'il puisse être utilisé en toute sécurité.</p>	

<p>3.2.3 L'historique technique est-il suffisant pour déterminer la conformité et l'état de l'aéronef? Nota 1 : <i>Si l'historique technique de l'aéronef n'est pas suffisant pour déterminer la conformité et l'état de l'aéronef, une révision complète est requise, sauf dans le cas des produits aéronautiques pour lesquels on dispose de preuves écrites qu'ils ont fait l'objet d'une révision dans l'année ayant précédé l'importation de l'aéronef.</i> Nota 2 : <i>Le propriétaire de l'aéronef doit soumettre un rapport au Dg de la CCAA décrivant en détail les parties de l'historique technique qui ne sont pas suffisantes pour déterminer la <u>conformité et l'état</u> des produits aéronautiques et qui feront l'objet d'une révision.</i> <i>Un inspecteur de la sécurité des vols ou un représentant du Ministre, selon le cas, évaluera le rapport et inspectera l'aéronef afin de déterminer si le travail proposé va permettre d'amener l'aéronef à un état de conformité acceptable tel qu'il puisse être utilisé en toute sécurité.</i></p>	
<p>3.2.4 Est-ce que l'aéronef, les moteurs, les hélices et les appareillages sont conformes aux fiches de données du certificat de type pertinent ou aux spécifications de l'aéronef ?</p>	
<p>3.2.5 Est-ce que la cabine de l'aéronef se trouve dans une configuration approuvée? Nota : <i>À examiner par rapport au certificat de type et aux dessins approuvés.</i></p>	
<p>3.2.6 Est-ce que toutes les consignes de navigabilité pertinentes ont été exécutées? Nota : <i>Le demandeur doit vérifier que toutes les consignes de navigabilité pertinentes (ou les consignes étrangères équivalentes) ont été exécutées. Une liste montrant toutes les consignes de navigabilité recherchées et exécutées doit accompagner la demande d'importation.</i></p>	
<p>3.2.7 Est-ce que toutes les réparations et modifications majeures ont été effectuées conformément aux données acceptables par le DG de la CCAA et certifiées pour indiquer que les travaux ont été d'un type approuvé et qu'ils ont été effectués conformément aux normes d'exécution de travail reconnues? Nota 1 : <i>Vérifier et énumérer toutes les modifications ou les réparations majeures intégrées au produit</i> Nota 2 : <i>Le service de la navigabilité et de la maintenance des aéronefs, peut se voir dans la nécessité de se familiariser avec les réparations et modifications majeures. Il doit avoir à sa disposition, pour examen, tous les documents qui se rapportent à ces modifications.</i></p>	
<p>3.2.8 Est-ce que la cellule, les moteurs et les hélices sont exempts de corrosion ou est-ce que la corrosion se trouve dans les limites prescrites par les normes de maintenance applicables? Nota : <i>Si la corrosion se trouve dans les limites prescrites, fournir en abondance des détails sur les endroits touchés et indiquer les normes du manuel de maintenance.</i></p>	
<p>3.2.9 Est-ce que tous les systèmes, les moteurs, les hélices et les commandes de l'aéronef fonctionnent correctement et selon les spécifications du constructeur?</p>	
<p>3.2.10 Est-ce que les moteurs, les hélices, les rotors, les composants à vie limitée, les appareillages et les nacelles ? fonctionnent correctement et selon les spécifications du constructeur ? Nota : <i>Les données d'identification des produits aéronautiques importés d'un pays qui n'exige pas certaines données d'identification devront être installées avant leur acceptation.</i></p>	
<p>3.2.11 Est-ce que le demandeur a à sa disposition le manuel de vol approuvé ou les limites d'utilisation approuvées, selon le cas, à l'égard de l'aéronef?</p>	
<p>3.2.12 Est-ce que le demandeur a à sa disposition un devis de masse et centrage, de même qu'une liste d'équipement qui comprend les bras de levier de toutes les pièces d'équipement ne faisant pas partie de la définition de type ? Nota : <i>L'aéronef doit avoir un devis de masse et centrage, y compris une liste d'équipement qui satisfait aux exigences réglementaires</i></p>	

3.2.13 Est-ce que toutes les pièces à vie limitée ont fait l'objet d'inspection afin de déterminer si le temps de fonctionnement de chacune d'elles n'a pas dépassé les durées maximales permises ? <i>Nota 1 : Chaque composant à vie limitée, ou chaque produit aéronautique qui comprend un tel composant, qui a déjà été utilisé, doit être accompagné de son dossier technique qui renferme des détails sur toute réparation ou modification effectuée durant la vie utile, et un dossier du temps accumulé en heures de vol ou en cycles, selon le cas.</i>	
3.2.14 Si l'aéronef est admissible à un certificat de navigabilité, a-t-on pris les mesures nécessaires pour qu'il réponde aux normes prescrites en utilisant les normes de maintenance pertinentes?	
3.2.15 Est-ce qu'une demande pour un certificat de navigabilité a été soumise?	
3.2.16 Est-ce que les redevances pertinentes ont été déposées avec la demande de certificat de navigabilité?	
3.2.17 Est-ce que le carnet de route pour l'aéronef ainsi que d'autres dossiers techniques ont été établis? <i>Nota : Est-ce qu'une certification après maintenance a été fournie par une personne autorisée?</i>	
3.2.18 Est-ce que le dossier technique de l'aéronef comprend une liste de toutes les « instructions supplémentaires pour le maintien de la navigabilité » applicables?	
<p>Dans la mesure de mes compétences, les renseignements qui figurent dans la liste de vérifications sont vrais et exacts.</p> <p>Nom en caractères d'imprimerie du demandeur / représentant : _____</p> <p>Signature du demandeur / représentant : _____</p> <p>Nom de l'inspecteur de la sécurité de l'aviation civile ou du représentant du Ministre qui a vérifié (échantillonné) les exigences susmentionnées. _____</p>	

Cette partie doit être remplie par un **inspecteur de la CCAA**

Liste de vérifications n° 2 – Aéronef importé sans certificat de navigabilité pour exportation (suite)		
3.2.19 (a) Après évaluation du rapport (examen) comme il est requis en vertu des sections 3.2.2, 3.2.3 et 3.2.4 de la liste de vérifications n° 2 de la partie 3 et l'inspection de l'aéronef, est-ce que l'inspecteur de la CCAA a déterminé que le travail proposé est suffisant pour permettre d'amener l'aéronef à une condition de conformité correspondant à la définition de type certifiée tel qu'il puisse être utilisé en toute sécurité?	Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/>	Commentaires :
(b) Sinon, est-ce que l'importateur a été informé par écrit de la raison pour laquelle l'aéronef n'était pas conforme à une définition de type approuvée et n'était pas en condition d'être utilisé en toute sécurité et de se voir délivrer une autorité de vol?	Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/>	
3.2.20 Est-ce que les éléments qui n'ont pas été corrigés dans le rapport de travail proposé ont été signalés dans le carnet de route pour l'aéronef?	Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/>	Date d'émission :

<p>Nota : Il n'est pas absolument nécessaire que toutes les déficiences relevées lors de l'inspection pour importation soient corrigées avant la délivrance du certificat de navigabilité. Les éléments non corrigés doivent être signalés comme des défauts dans le carnet de route pour l'aéronef et le commandant de bord doit effectuer une évaluation afin de déterminer si le défaut va nuire au fonctionnement sécuritaire de l'appareil. Il s'agit de la même évaluation pour tout aéronef opérationnel.</p>		
<p>3.2.21 Est-ce que le certificat de navigabilité camerounais sera émis?</p>	<p>Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/></p>	<p>Date d'émission :</p>
<p>3.2.22 Est-ce que l'importateur / CCAA a replanifié l'inspection au besoin?</p>	<p>Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/></p>	<p>Date replanifiée :</p>
<p>Remarques :</p>		

Partie 3 : Liste de vérifications n° 3 - Cette partie doit être remplie par le demandeur

<p>3.3 La liste de vérifications suivante sera utilisée pour assurer la conformité aux normes de fonctionnement essentielles. Cette liste s'applique aux aéronefs importés avec ou sans un certificat de navigabilité pour exportation.</p>	
<p>Liste de vérifications n° 3 – Tous aéronefs de types certifiés importés au Cameroun</p>	<p>Commentaire et initiales (acceptable, accomplie, S/O ...)</p>
<p>3.3.1 Est-ce qu'il existe un <u>manuel de vol</u> comme l'exigent les normes de navigabilité applicables?</p>	
<p>3.3.2 Est-ce que toutes les <u>affiches</u> requises en vertu des normes de navigabilité applicables sont apposées à l'aéronef ou à tout composant conformément à ces normes?</p>	
<p>Dans la mesure de mes compétences, les renseignements qui figurent dans la liste de vérifications sont vrais et exacts.</p>	
<p>Nom en caractères d'imprimerie du demandeur / représentant : _____</p>	
<p>Signature du demandeur / représentant : _____</p>	
<p>Nom de l'inspecteur de la sécurité de l'aviation civile ou du représentant du Ministre qui a vérifié (échantillonné) les exigences susmentionnées. _____</p>	

Article 4 : Le demandeur doit remplir cette partie avant que l'aéronef soit utilisé, s'il y a lieu

Exigences de navigabilité supplémentaires pour les avions et les hélicoptères	
<p>La présente partie fait état des exigences supplémentaires en matière d'inspection de navigabilité à l'égard des avions privés, de transport privé de passagers, de formation au pilotage et d'exploitants d'avions commerciaux et d'hélicoptères qui doivent être satisfaites en prévision de l'utilisation de l'aéronef.</p> <p>Nota : Il est important de noter que l'ensemble de la section ne s'applique pas; par conséquent, il est obligatoire que le demandeur examine chaque domaine d'inspection afin de déterminer s'il s'applique par rapport au règlement et à la norme visés.</p>	
Exigences de navigabilité supplémentaires pour les avions, les hélicoptères et les ballons	Commentaire et initiales (acceptable, S/O ...)
4.1 Si l'appareil est exploité en aviation générale et que l'exploitant privé assure le transport des passagers, est-ce qu'il a établi et tenu à jour un manuel d'utilisation de l'aéronef destiné à aider les membres d'équipage dans l'utilisation de l'aéronef?	**
4.2 Est-ce qu'une <u>liste d'équipement minimal de référence</u> a été élaborée pour l'aéronef? Dans l'affirmative, est-ce que l'exploitant de l'aéronef a soumis cette liste pour approbation?	**
4.3 Si l'aéronef entraîné par moteur doit être utilisé en vol <u>VFR de jour</u> , est-il muni de tout l'équipement exigé	
4.5 Si l'aéronef entraîné par moteur doit être utilisé en vol <u>VFR de nuit</u> , est-il muni de tout l'équipement exigé?	
4.6 Si l'aéronef entraîné par moteur doit être utilisé en vol <u>IFR</u> , est-il muni de tout l'équipement exigé?	
4.10 (a) Est-ce que l'aéronef est muni d'un <u>siège comprenant une ceinture de sécurité</u> pour chaque personne à bord de l'aéronef?	
(b) Est-ce que chaque siège avant ou chaque siège du poste de pilotage est équipé d'une ceinture-baudrier?	
4.11 Si l'aéronef n'est <u>pas pressurisé</u> , transporte-t-il suffisamment d' <u>oxygène</u> pour la période du vol et l'altitude de pression cabine?	
4.12 Si l'aéronef est <u>pressurisé</u> , est-il muni d' <u>unités distributrices</u> et d'une réserve d'oxygène suffisante pour permettre, en cas de perte de pression cabine, de poursuivre le vol jusqu'à un aéroport convenable pour l'atterrissage?	
4.13 <u>Contrôle de masse et de centrage de l'aéronef.</u> Sauf indication contraire prévue en vertu d'un programme de contrôle de la masse à vide et du centrage d'une flotte, est-ce que les gros aéronefs ont été repesés et ont fait l'objet d'un nouveau devis à tous les quatre ans?	

<p>4.14 (a) Avez-vous à votre disposition un devis de masse et centrage, de même qu'une liste d'équipement qui comprend les bras de levier de toutes les pièces d'équipement ne faisant pas partie de la définition de type?</p> <p>(b) Est-ce que le devis de masse et centrage a été certifié par la signature d'une certification après maintenance?</p> <p>(c) Est-il probable que l'aéronef soit exploité selon deux configurations différentes ou plus? Si oui, existe-t-il un addendum distinct au devis de masse et centrage pour chaque configuration?</p> <p>(d) Est-ce que chaque addendum contient une liste supplémentaire qui indique clairement les différences par rapport à la configuration de base de l'aéronef?</p> <p>(e) Est-ce que chaque addendum comprend la masse à vide et le centre de gravité pour la configuration appropriée?</p> <p>(f) Est-ce que chaque addendum correspond clairement à la configuration de l'aéronef à laquelle il s'applique?</p> <p>Nota 1 : L'aéronef doit avoir un devis de masse et centrage à jour y compris une liste d'équipement qui fait état de tout l'équipement supplémentaire installé..</p>	
<p>4.15 Est-ce que l'indicateur de direction magnétique non stabilisé, dans le cas où l'aéronef en est équipé, a été étalonné et muni d'une carte précisant la date de l'étalonnage à des intervalles d'au plus 12 mois?</p> <p>Nota : L'étalonnage annuel peut ne pas être exigé si l'aéronef est équipé de deux indicateurs de direction magnétique stabilisés et indépendants en plus de l'indicateur de direction magnétique non stabilisé à lecture directe.</p>	
<p>4.16 (a) Est-ce que l'aéronef est muni de l'équipement de survie et de secours requis?</p> <p>(b) Est-ce que l'équipement a été révisé aux intervalles recommandés par le constructeur (Vol au-dessus de la surface de la terre, gilets de sauvetage et dispositifs de flottaison, radeaux de sauvetage et équipement de survie)?</p>	
<p>4.17 (a) Sauf lorsqu'elle est alimentée par batterie à réactivation à l'eau, est-ce que la radiobalise de repérage d'urgence (ELT) a été vérifiée à des intervalles d'au plus 12 mois?</p> <p>(b) Est-ce que les ELT à batteries à réactivation à l'eau ont été soumises à des essais de performance à des intervalles d'au plus cinq ans?</p> <p>(c) Est-ce que les batteries d'ELT ont été remplacées aux intervalles recommandés par le constructeur de la radiobalise?</p> <p>(d) Est-ce que les plaquettes et les compartiments des piles ont été soumis à une inspection de recherche de corrosion? L'inspection doit être effectuée par un atelier qualifié en la matière.</p> <p>(e) Est-ce que le rendement de la radiobalise de repérage d'urgence a été vérifié conformément aux normes indiquées?</p>	
<p>4.18 Est-ce que l'altimètre, les systèmes de pression Pitot et statique ainsi que d'autres dispositifs indicateurs d'altitude lorsqu'ils sont installés (pour assurer la conformité aux exigences de base de la certification précisées dans le certificat de type, ou encore en application des règles d'exploitation) ont été étalonnés à des intervalles d'au plus 24 mois?</p>	
<p>4.19 (a) Est-ce que l'altimètre a été soumis à un essai par un organisme de maintenance agréé pour l'erreur d'échelle, l'hystérésis, l'effet résiduel, la friction, la fuite du boîtier, l'erreur de l'échelle barométrique? – Dispositif ou système d'avertisseur d'altitude.</p> <p>(b) Est-ce que la personne qui a exécuté les essais de l'altimètre a enregistré sur l'altimètre la date et l'altitude maximale à laquelle le dispositif a été vérifié?</p> <p>(c) Est-ce que la personne qui a signé la certification après maintenance a inscrit la date dans le dossier de l'aéronef?</p> <p>(d) Est-ce que l'altimètre a été soumis à des essais par un organisme de maintenance approuvé?</p>	
<p>4.20 (a) Est-ce que le système de pression statique a été inspecté?</p> <p>(b) Est-ce que le système de pression statique est libre d'humidité ou de toutes autres sources de restrictions?</p> <p>(c) Si un réchauffeur de la prise statique est installé, celui-ci fonctionne-t-il?</p> <p>(d) Existe-t-il une altération ou une déformation de la surface de la cellule qui influencerait sur la relation entre la pression d'air dans la prise de pression statique et la pression ambiante statique vraie? Voir les modifications si la cellule est altérée.</p> <p>(e) Est-ce que le système statique a fait l'objet d'essais visant à vérifier son taux de fuite? Est-ce que ce taux ne dépasse pas les tolérances spécifiées?</p>	

<p>4.21 (a) Est-ce que les <u>transpondeurs du contrôle de la circulation aérienne (ATC)</u> y compris les mécanismes de détection d'altitude connexes installés ont été vérifiés à des intervalles d'au plus 24 mois?</p> <p>(b) Est-ce que le rendement des transpondeurs (ATC) a été vérifié?</p> <p>Nota 1 : la délivrance des licences de station d'aéronef peut demander que l'aéronef soit capable de répondre au code d'identification mode S.</p>	
<p>4.22 Si l'aéronef est un turboréacteur, est-il muni d'un <u>système ou d'un dispositif d'avertisseur d'altitude</u> conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs?</p>	
<p>4.23 Est-ce que le turboréacteur qui a une MMHD supérieure à 33 069 livres et est exploité en transport aérien commercial est muni d'un <u>dispositif avertisseur de proximité du sol</u>?</p>	
<p>4.24 Est-ce que le turboréacteur est équipé d'un <u>indicateur d'assiette de secours</u> qui est conforme aux normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs ?</p> <p>Nota : Il est interdit, après le 31 juillet 1997, d'effectuer le décollage d'un aéronef de catégorie transport, à moins que l'aéronef ne soit muni d'un <u>indicateur d'assiette de secours</u>.</p>	
<p>4.25 (a) Cette section s'applique dans le cas d'un avion multi moteurs à turbomoteur précisé dont la MMHD est supérieure à 12 500 livres et dont la configuration prévoit dix sièges passagers ou plus et qui a été construit après le 11 octobre 1991.</p> <p>Est-ce que l'aéronef est muni d'un <u>enregistreur de données de vol (FDR)</u> (installation) ?</p>	
<p>(b) Est-ce que l'entretien du FDR a été assuré conformément à un calendrier de maintenance répondant aux exigences réglementaires?</p>	
<p>(c) Est-ce qu'une vérification de corrélation a été effectuée pour s'assurer que tous les paramètres requis sont enregistrés et utilisables après 3 000 heures de vol ou 12 mois, selon la première de ces échéances?</p>	
<p>4.26 (a) Cette section s'applique s'il s'agit d'un avion multi moteur à turbomoteur pressurisé dont la MMHD est supérieure à 12 500 livres et dont la configuration prévoit six sièges passagers ou plus. Est-ce que l'aéronef est muni d'un <u>enregistreur de la parole dans le poste de pilotage (CVR)</u> installé à bord de l'avion ou de l'hélicoptère?</p>	
<p>(b) Est-ce que le CVR a été entretenu conformément à un calendrier de maintenance répondant aux exigences spécifiées?</p>	
<p>(c) Est-ce qu'un essai de fonctionnement et d'intelligibilité a été effectué conformément aux instructions de maintenance des constructeurs ou à intervalle de 3 000 heures ou 12 mois, selon la première de ces échéances?</p>	
<p>4.27(a) Est-ce que le <u>dispositif de localisation en cas d'immersion (ULD)</u> a subi une vérification d'état de marche une fois tous les ans depuis son installation initiale?</p>	
<p>(b) Est-ce que l'ULD a été revérifié à des intervalles de 12 mois?</p>	
<p>(c) Est-ce que la maintenance des ULD a été effectuée conformément aux recommandations du fabricant?</p>	
<p>4.28 (a) Est-ce que la maintenance de l'aéronef a été assurée selon un <u>calendrier de maintenance</u> qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs?</p> <p>Nota : Préciser le calendrier de maintenance utilisé. Est-ce que le calendrier de maintenance précédent a été approuvé? Indiquer le numéro et la région d'approbation.</p>	**
<p>(b) Est-ce que le calendrier de maintenance a été approuvé par le DG de la CCAA?</p>	**
<p>4.29 Est-ce que le calendrier de maintenance de l'aéronef ne diffère pas du calendrier précédent?</p>	**
<p>4.30 Si le calendrier de maintenance précédent est différent du nouveau calendrier de maintenance, l'aéronef sera-t-il entretenu de façon que les produits aéronautiques soient transférés?</p>	
<p>4.31 Est-ce que l'état des hélices a été vérifié aux moments spécifiés dans le calendrier de maintenance approprié?</p>	
<p>4.32 Est-ce que les pièces en bois de l'aéronef ont été inspectées?</p>	

<p>4.33 Inspecter la pression de rupture du siège conformément aux dispositions réglementaires applicables qui recommandent une charge minimale de rupture dans le plan horizontal de 25 livres.</p>	
<p>4.34 Est-ce que les marques d'immatriculation ont été apposées et sont-elles conformes?</p>	
<p>4.35 Est-ce que l'exploitant aérien a soumis une <u>modification</u> acceptable à la CCAA pour le manuel de contrôle de la maintenance de l'exploitant aérien en vue de l'ajout de l'aéronef?</p>	**
<p>4.36 Est-ce que l'organisme de maintenance agréé a soumis une <u>modification</u> acceptable à la CCAA pour le manuel de politique de maintenance?</p>	**
<p>4.37(a) Est-ce que des <u>dossiers techniques</u> ont été établis? <u>Nota</u> : Carnet de route, dossier technique distinct pour la cellule, chaque moteur installé et chaque hélice à pas variable et un devis de masse à vide et de centrage. Pour les ballons ou les planeurs, toutes les instructions à l'égard des dossiers techniques peuvent être consignées dans le carnet de route.</p>	
<p>(b) Est-ce que les inscriptions dans les dossiers techniques sont effectuées de façon précise, lisible et permanente?</p>	
<p>(c) Lorsqu'une personne a modifié une inscription dans un dossier technique dans le but de corriger une inscription, l'a-t-elle fait en rayant l'inscription inexacte de façon à ce que les renseignements demeurent lisibles?</p>	
<p>(d) Si le propriétaire de l'aéronef conserve les dossiers techniques sous forme de données électroniques, s'est-il assuré que le système de traitement électronique des données est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs?</p>	
<p>(e) Est-ce que les dossiers techniques pour la cellule, moteur, l'hélice ou les composants ont été inscrits?</p>	
<p>(f) Au moment du transfert, est-ce que le propriétaire précédent a livré au nouveau propriétaire tous les dossiers techniques se rapportant au produit aéronautique en cause?</p>	
<p>Remarques :</p>	
<p>Nom en caractères d'imprimerie du demandeur / importateur qui a vérifié toutes les exigences susmentionnées.</p>	
<p><u>Signature</u> du demandeur / importateur qui a vérifié toutes les exigences susmentionnées.</p>	
<p>Nota: Les articles de la Partie 4 qui sont identifiées pourraient nécessiter que l'applicant contacte la sous-direction des normes de vol à la CCAA, afin de faire application pour des approbations spécifiques.</p>	

Remarques (suite) :

Partie 5 : Le demandeur doit remplir cette partie avant que l'aéronef soit utilisé, s'il y a lieu

La partie 5 indique les exigences précises de navigabilité opérationnelle qui s'appliquent aux aéronefs utilisés en travail aérien et en transport aérien commercial

Exigences supplémentaires à l'égard de la Formation au pilotage	
La liste de vérifications n°1 en même temps que d'autres exigences pertinentes s'appliquent à l'égard d'un avion, hélicoptère, autogire ou avion ultraléger utilisé pour la formation au pilotage.	Commentaire et initiales (acceptable, accomplie, S/O ...)
5.1.1 Est-ce que l'aéronef utilisé pour la formation au pilotage satisfait aux exigences réglementaires ?	
5.1.2 Est-ce que l'aéronef est équipé d'un indicateur de virage et de dérapage ou d'un coordonnateur de virage?	
5.1.3 Si un hélicoptère doit être utilisé pour des vols d'instruction en double commande, est-il muni d'un interphone?	
5.1.4 Si l'avion, l'hélicoptère ou l'autogire est utilisé pour l'entraînement au vol aux instruments, est-il muni d'un indicateur d'assiette, d'un variomètre et d'un indicateur gyroscopique de direction?	
5.1.5 Si l'avion ou l'hélicoptère est utilisé pour l'entraînement à la radionavigation, est-il muni d'un récepteur d'aide à la radionavigation ADF, VOR ou GPS?	
5.1.6 Si l'aéronef doit être utilisé pour l'entraînement au vol aux instruments, est-il équipé conformément aux exigences pour le vol IFR qui sont spécifiées dans les règlements?	
5.1.7 Est-ce que chaque siège avant d'un avion ou d'un hélicoptère qui doit être utilisé par un stagiaire ou un instructeur de vol est muni d'une ceinture de sécurité comprenant une ceinture-baudrier?	
Remarques :	
Nom en caractères d'imprimerie du demandeur / importateur qui a vérifié toutes les exigences susmentionnées.	
Signature du demandeur / importateur qui a vérifié toutes les exigences susmentionnées.	

Partie 5 : Le demandeur doit remplir cette partie avant que l'aéronef soit utilisé, s'il y a lieu

Exigences supplémentaires pour le transport de passagers par un exploitant privé	
<p>La liste de vérifications n° 2 en même temps que d'autres exigences pertinentes, s'applique à l'égard de l'utilisation d'un aéronef camerounais servant au <u>transport de passagers</u> lorsque l'aéronef est un turbomoteur pressurisé et qu'il n'est pas tenu d'être exploité en travail aérien (Unités de formation au pilotage) ou en transport aérien commercial.</p>	<p>Commentaire et initiales (acceptable, accomplie, S/O ...)</p>
<p>5.2.1 Est-ce que l'exploitant privé effectue la maintenance de ses aéronefs conformément aux exigences du chapitre 8 des règlements sur le transport aérien commercial.</p>	
<p>5.2.2 Est-ce que l'avion est équipé de gilets de sauvetage, de dispositifs de flottaison, de radeaux de sauvetage et d'équipement de survie conformément aux paragraphes du chapitre 6 des règlements sur le transport aérien commercial.</p>	
<p>5.2.3 Est-ce que l'aéronef est équipé d'un nombre exact de <u>trousses de premiers soins</u> et est-ce que chaque trousse est conforme aux normes de transport de passagers des règlements sur l'aviation générale.</p>	
<p>5.2.4 Est-ce que les exploitants privés utilisent des aéronefs pressurisés et ces aéronefs transporteront-ils à bord des agents de bord? Sont-ils munis d'un <u>inhalateur protecteur</u> ayant une réserve d'un mélange de gaz respiratoire d'une durée de 15 minutes à une altitude-pression de 8 000 pieds?</p>	
<p>5.2.5 Est-ce que l'aéronef est muni du type et du nombre exact <u>d'extincteurs portatifs</u> destinés à être utilisés dans la cabine passagers et, s'il y a lieu, les soutes?</p>	
<p>Remarques :</p>	
<p><u>Nom en caractères d'imprimerie</u> du demandeur / importateur qui a vérifié toutes les exigences susmentionnées.</p>	
<p><u>Signature</u> du demandeur / importateur qui a vérifié toutes les exigences susmentionnées.</p>	

Partie 5 : Le demandeur doit remplir cette partie avant que l'aéronef soit utilisé, s'il y a lieu

Exigences supplémentaires visant les exploitants de services de taxi aérien (sous-partie 3 de la partie VII)	
<p>La liste de vérifications n° 4 ainsi que d'autres exigences pertinentes s'applique à l'utilisation par un exploitant aérien camerounais, dans le cadre d'un <u>service de transport aérien</u> ou de travail aérien comportant des excursions aériennes à bord d'un aéronef monomoteur, d'un aéronef multi moteurs, autre qu'un avion à turboréacteur, dont la MMHD ne dépasse pas 8 618 kg (19 000 livres) et dont la configuration prévoit au plus neuf sièges, sans compter les sièges pilotes.</p>	<p>Commentaire et initiales (acceptable, accomplie, S/O ...)</p>
<p>5.4.1(a) Est-ce que l'aéronef est équipé d'un dispositif avertisseur de panne d'alimentation ou d'un indicateur de vide qui indique l'alimentation disponible, à partir de chaque source d'alimentation, pour les instruments gyroscopiques?</p>	
<p>(b) Est-ce que l'aéronef est équipé d'une source auxiliaire de pression statique pour l'altimètre, l'indicateur de vitesse et le variomètre?</p>	
<p>(c) Est-ce que l'aéronef est muni de deux générateurs, chacun étant entraîné par un moteur distinct ou par un système d'entraînement du rotor?</p>	
<p>(d) Est-ce que l'aéronef est muni de deux sources indépendantes d'alimentation dont au moins une consiste en une pompe entraînée par moteur?</p>	
<p>(e) Est-ce que l'aéronef est muni d'au moins un phare d'atterrissage?</p>	
<p>5.4.2 Est-ce que l'aéronef pressurisé d'un exploitant aérien est muni d'un <u>inhalateur protecteur</u> ayant une réserve d'un mélange de gaz respiratoire d'une durée de 15 minutes à une altitude-pression de 8 000 pieds à chaque poste de membre d'équipage de conduite?</p>	
<p>5.4.3 Si l'exploitant aérien transportera des passagers au-dessus du FL 250, est-ce que l'aéronef est muni d'une <u>réserve d'oxygène de premiers soins</u>?</p>	
<p>5.4.4 Est-ce que le siège pilote de l'exploitant aérien et tout siège situé à côté du siège pilote sont munis d'une ceinture de sécurité comprenant une <u>ceinture-baudrier</u>?</p>	
<p>5.4.5 Pour les exploitants d'hélicoptères de taxi aérien, est-ce que l'hélicoptère est muni d'équipement d'urgence conformément à la section II de la sous-partie 2 de la partie IV?</p>	
<p>5.4.6 Pour les exploitants d'hélicoptères qui utilisent des avions monomoteurs en vol IFR et VFR de nuit :</p> <p>(a) Est-ce que l'avion est propulsé par turbine?</p> <p><i>Nota : Les avions de transport des passagers en vol IFR et VFR de nuit doivent être propulsés par turbine.</i></p>	
<p>(b) Est-ce que le turbomoteur a une moyenne des temps de bon fonctionnement (MTBF) prouvée qui ne dépasse pas 0,01/1000 pour 100 000 heures de vol en service?</p>	
<p>(c) Est-ce que l'avion est muni de deux indicateurs d'assiette alimentés séparément et indépendamment l'un de l'autre?</p>	
<p>(d) Est-ce que l'avion dispose de deux sources d'alimentation qui peuvent chacune alimenter les instruments de vol essentiels et l'équipement électrique?</p>	
<p>(e) Est-ce que l'avion est muni d'un dispositif d'auto-allumage?</p>	
<p>(f) Est-ce que l'avion a un détecteur de particules capable d'avertir le pilote en cas d'excédent de limaille de fer dans le circuit de lubrification du moteur?</p>	
<p>(g) Est-ce que l'avion dispose d'un altimètre radar?</p>	

<p>(h) Est-ce que l'avion a un accélérateur à main capable de dériver le dispositif du régulateur de carburant et permettant de contrôler entièrement le moteur en cas de défaillance du régulateur de carburant?</p>	
<p>Remarques :</p>	
<p><u>Nom en caractères d'imprimerie</u> du demandeur / importateur qui a vérifié toutes les exigences susmentionnées.</p>	
<p><u>Signature</u> du demandeur / importateur qui a vérifié toutes les exigences susmentionnées.</p>	

Article 5 : Le demandeur doit remplir cette partie avant que l'aéronef soit utilisé, s'il y a lieu

Exigences supplémentaires visant l'exploitation d'un service aérien de navette (sous-partie 4 de la partie VII)	
<p>La liste de vérifications n° 5 ainsi que d'autres exigences pertinentes s'appliqueront à l'utilisation par un exploitant aérien camerounais, dans le cadre d'un service de transport aérien ou de travail aérien comportant des excursions aériennes à bord d'un aéronef multi moteurs dont la MMHD ne dépasse pas 8 618 kg (19 000 livres), et dont la configuration prévoit de 10 à 19 sièges, sans compter le siège pilote, d'un avion à turboréacteur dont la masse maximale sans carburant ne dépasse pas 22 680 kg (50 000 livres) et pour lequel un certificat de type camerounais a été délivré autorisant le transport d'au plus 19 passagers.</p>	<p>Commentaire et initiales (acceptable, accomplie, S/O ...)</p>
<p>5.5.1(a) Est-ce que l'aéronef est muni d'au moins deux générateurs chacun étant entraîné par un moteur distinct et dont au moins la moitié ont une capacité nominale suffisante pour alimenter les charges électriques des instruments et de l'équipement nécessaires pour l'utilisation de l'aéronef en toute sécurité dans des situations d'urgence? <i>Nota : Dans le cas d'un hélicoptère multi moteur, les générateurs peuvent être entraînés par le système d'entraînement du rotor principal.</i></p>	
<p>(b) Est-ce que l'aéronef est muni de deux sources indépendantes d'alimentation et un moyen de sélectionner l'une ou l'autre source dont au moins une consiste en une pompe ou un générateur entraînés par moteur, chacune pouvant alimenter tous les instruments gyroscopiques?</p>	
<p>(c) Est-ce que l'aéronef est muni d'au moins un phare d'atterrissage?</p>	
<p>5.5.2 Est-ce que l'aéronef pressurisé de l'exploitant aérien est muni d'un <u>inhalateur protecteur</u> ayant une réserve de mélange de gaz respiratoire d'une durée de 15 minutes à une altitude-pression de 8 000 pieds à chaque poste de membre d'équipage?</p>	
<p>5.5.3 Si l'exploitant aérien transportera des passagers au-dessus du FL 250, est-ce que l'aéronef est muni d'une <u>réserve d'oxygène de premiers soins</u>?</p>	
<p>5.5.4 Est-ce que le siège pilote de l'aéronef de l'exploitant aérien et tout siège situé à côté du siège pilote est muni d'une ceinture de sécurité comprenant une <u>ceinture-baudrier</u>?</p>	
<p>5.5.5 Est-ce qu'il existe au moins un <u>extincteur portatif</u> accessible pour usage immédiat et qui se trouve dans la cabine passagère?</p>	
<p>5.5.6 Est-ce que l'exploitant a muni l'avion d'équipement de secours conformément au chapitre 6 des règlements applicables en transport aérien commercial</p>	
<p>Remarques :</p>	
<p>Nom en caractères d'imprimerie du demandeur / importateur qui a vérifié toutes les exigences susmentionnées.</p>	
<p>Signature du demandeur / importateur qui a vérifié toutes les exigences susmentionnées.</p>	

Article 5 : Le demandeur doit remplir cette partie avant que l'aéronef soit utilisé, s'il y a lieu

Exigences supplémentaires relatives aux opérations aériennes	
La liste de vérifications n°6 ainsi que d'autres exigences pertinentes s'appliquent à l'utilisation par un exploitant aérien camerounais, dans le cadre d'un service de transport aérien ou de travail aérien comportant des excursions aériennes à bord d'un avion autre dont la MMHD est supérieure à 8 618 kg (19 000 livres) et pour lequel un certificat de type camerounais a été délivré autorisant le transport de 20 passagers ou plus, ou d'un hélicoptère dont la configuration prévoit 20 sièges ou plus.	Commentaire et initiales (acceptable, accomplie, S/O ...)
5.6.1(a) Est-ce que l'aéronef est muni de deux prises de pression statique indépendantes?	
(b) Est-ce que l'aéronef est muni d'un essuie-glace ou d'un circuit chasse-pluie pour chaque poste pilote?	
(c) Est-ce que l'aéronef est muni d'un équipement de chauffage ou de dégivrage pour chaque carburateur ou une source auxiliaire d'air pour chaque carburateur à pression ou système d'injection de carburant?	
(d) Est-ce que l'aéronef est muni d'une affiche sur chaque porte qui donne accès, aux passagers, à une issue de secours passagers indiquant que la porte doit être fixée ou verrouillée en position ouverte au cours du décollage et de l'atterrissage?	
5.6.2 Si l'aéronef doit être utilisé la nuit, est-il muni de deux phares d'atterrissage?	
5.6.3 Si l'aéronef doit être utilisé dans des conditions de givrage signalées la nuit, est-il muni d'un dispositif permettant de détecter, notamment par éclairage, la formation de glace?	
5.6.4 Si l'aéronef est pressurisé, est-ce que chaque poste est muni d'un inhalateur protecteur ayant une réserve de mélange de gaz respiratoire d'une durée de 15 minutes à une altitude-pression de 8 000 pieds?	
5.6.5 Si l'aéronef est pressurisé et transportera des passagers, est-ce qu'il est muni d'une réserve d'oxygène de premiers soins?	
5.6.6 Est-ce que l'aéronef est muni d'un poste d'interphone qui peut être utilisé indépendamment du circuit d'annonces passagères?	
5.6.7 Est-ce que l'aéronef est muni d'un circuit d'annonces passagers qui peut être utilisé indépendamment du poste d'interphone?	
5.6.8 Est-ce que tous les sièges pilotes et tous les sièges destinés aux agents de bord sont munis d'une ceinture-baudrier des membres d'équipage qui comprend une paire de sangles passant sur les épaules avec une seule boucle d'attache?	
5.6.9 Est-ce que chaque toilette de l'aéronef est munie d'un extincteur d'incendie?	
5.6.10 Si un certificat de type initial a été délivré à l'aéronef après le 1 ^{er} janvier 1958, est-ce que tous les coussins des sièges du compartiment passagers sont conformes aux Normes de protection contre l'incendie relatives aux coussins de siège d'avion?	
5.6.11 Si un certificat de type initial a été délivré à l'aéronef après le 1 ^{er} janvier 1958, est-ce que l'aéronef est muni de marques d'évacuation d'urgence situées à proximité du plancher et conformes?	
5.6.12 Est-ce que les soutes à fret et les soutes à bagages de l'aéronef sont en conformité aux exigences relatives à la Protection contre l'incendie?	
5.6.13 Si un certificat a été délivré à l'aéronef pour le transport de 60 passagers ou plus, est-ce que l'appareil est muni de mégaphones portatifs?	
5.6.14 Est-ce que l'aéronef est muni du nombre exact de trousse de premiers soins requises?	

5.6.15 Si l'aéronef a une configuration de plus de 100 sièges passagers, est-il muni d'une trousse médicale d'urgence?	
5.6.16 Est-ce que l'aéronef est muni d'une <u>hache de secours</u> ?	
5.6.17 Est-ce que l'aéronef est muni du type et des nombres exacts <u>d'extincteurs portatifs</u> requis?	
5.6.18 Si l'aéronef est pressurisé et qu'il sera utilisé au-dessus du niveau de vol (FL 250) est-il muni d'un équipement d'oxygène portatif contenant une réserve d'oxygène d'une durée de 15 minutes ou suffisamment d'unités distributrices d'oxygène portatives à la portée de chaque personnel navigant de cabine?	
5.6.19 Est-ce que l'exploitant aérien a installé à bord de l'aéronef l'équipement de survie conforme?	
5.6.20 Est-ce que l'équipement de survie a fait l'objet d'inspections régulières selon le calendrier d'inspection précisé dans le manuel d'exploitation de la compagnie?	
Remarques :	
<u>Nom en caractères d'imprimerie</u> du demandeur / importateur qui a vérifié toutes les exigences susmentionnées.	
<u>Signature</u> du demandeur / importateur qui a vérifié toutes les exigences susmentionnées.	