



11 JAN. 2002

Circulaire n°000 021/CCAA/DG/DNA/SDNV
relative à l'importation des aéronefs au Cameroun

1- Objectif

La présente instruction a pour objectif de fournir, aux exploitants aériens et aux personnels de l'Autorité Aeronautique, des lignes directrices et de l'information générale à l'égard de l'importation d'aéronefs au Cameroun.

2- Contexte

Un aéronef en provenance d'un pays étranger peut être importé au Cameroun, avec ou sans certificat de navigabilité pour exportation, lorsqu'il peut être démontré à la satisfaction de l'Autorité Aeronautique, que l'aéronef est conforme à une définition de type approuvée et est en état d'être utilisé.

3- Exigences en matière de navigabilité

3.1 Les conditions suivantes doivent être remplies pour autoriser l'importation d'un aéronef :

- a) le propriétaire de l'aéronef doit avoir qualité pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef camerounais conformément à l'article 13 de la loi portant régime de l'aviation civile, et de l'arrêté relatif à l'immatriculation des aéronefs.
- b) L'aéronef doit être conforme aux données de définition de type approuvées et doit pouvoir être utilisé en toute sécurité

3.2 Pour les aéronefs qui doivent être utilisés à des fins commerciales et insérés au certificat de transporteur aérien ou au certificat d'exploitation (travail aérien, école de pilotage), des exigences supplémentaires telles que précisées au tableau 5 en matière de navigabilité et d'exploitation doivent être satisfaites avant l'utilisation de l'aéronef.

3.3 Pour tous les aéronefs qui doivent être importés :

1. Le demandeur doit s'assurer que toutes les réparations et modifications majeures effectuées avant l'importation, sont conformes aux données approuvées.

L'importateur doit fournir une liste détaillée des modifications, des approbations de type supplémentaires (STA) ou des certificats de type supplémentaires (CTS) aussi tôt que possible au cours du processus d'importation. Le demandeur peut être tenu de fournir des documents justificatifs pour une modification quelconque ou pour l'ensemble des modifications, des STA ou des CTS demandés par

l'Autorité Aéronautique selon le cas. Le demandeur doit s'assurer qu'il a accès à toutes les données requises à l'appui des exigences susmentionnées.

2. Le demandeur doit soumettre à l'Autorité Aéronautique un rapport d'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.
3. En cas de doute à une phase quelconque du processus d'importation, veuillez contacter la Sous Direction des Normes de Vol.

4- Informations à fournir par le demandeur

4.1 Généralités

Le demandeur doit remplir cette partie selon le cas

Veillez vous assurer que toutes les sections applicables sont remplies. À expédier par la poste ou à faire livrer à la Sous Direction des Normes de Vols.

2.1 Photographier, copier (croquis) les détails RÉELS inscrits sur la plaque d'identification apposée sur la structure de l'aéronef dans l'espace prévu à cette fin :

| |
|--|
| |
|--|

4.2 Données de base

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 du 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 programme de maintenance. | | |
| Immatriculation étrangère précédente | | |
| Utilisation de l'aéronef avant l'importation si elle est connue | | |
| Utilisation prévue de l'aéronef | | |
| Renseignements supplémentaires importants : (utilisez une feuille de papier additionnelle, si nécessaire) | | |

| Moteur | Moteur n° 1 | Moteur n° 2 | Moteur n° 3 | Moteur n° 4 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Constructeur | | | | |
| Numéro du modèle | | | | |
| Numéro de série | | | | |
| Approbation de type / Numéro du certificat | | | | |
| 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 | | | | |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| Approbation de type / Numéro du certificat | | | | |
| Nombre total d'heures depuis la mise en service (TTSN) | | | | |
| Nombre total d'heures depuis la dernière révision (TTSO) | | | | |
| Renseignements supplémentaires importants : | | | | |

| Groupe auxiliaire de bord (APU) | |
|---|--|
| Constructeur | |
| Numéro du modèle | |
| Numéro de série | |
| Approbation de type / Numéro du certificat | |
| 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 : | |

Fournir une liste de tous les composants dynamiques de l'hélicoptère, tels qu'indiqués sur le certificat d'approbation de type ou le certificat de type de l'aéronef.

| Composants dynamiques | Constructeur | Numéro du modèle | Numéro de série | TTSN | TTSO |
|---|--------------|------------------|-----------------|------|------|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| Renseignements supplémentaires importants : | | | | | |

| | |
|--|--|
| 2.3 Est-ce que l'aéronef doit être utilisé comme aéronef privé? Qui sera chargé d'effectuer l'importation? _____ Lieu : _____ | Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/> Personne-ressource : _____ Téléphone : _____ |
| 2.4 (a) Cette section doit être remplie si l'aéronef sera ajouté à un nouveau certificat de transporteur aérien ou à un certificat existant : | |
| Indiquer le certificat de transporteur aérien ou d'exploitation aérienne : Unité de formation au pilotage Exploitant privé Exploitant commercial | |
| 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 de transporteur aérien (CTA) ou au certificat d'opérateur de travail aérien (COTA) ou utilisé à titre privé 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 Vols pour obtenir des renseignements détaillés.</i> | |
| 2.5 Veuillez envoyer les documents précédents remplis à la Sous-Direction des Normes de Vols aux fins de vérification de l'admissibilité de l'aéronef. | |

Cette partie doit être remplie par un représentant de l'Autorité Aéronautique

| | | |
|--|--|--|
| 2.6 Réserve à l'usage de l'Autorité Aeronautique : | | |
| (a) Est-ce que le numéro de modèle de la cellule correspond à l'approbation / certificat de type? | Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/> | |
| (b) Est-ce que le numéro de modèle du(des) moteur(s) correspond à l'approbation / certificat de type? | Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/> | |
| (c) Est-ce que le numéro de modèle des hélices correspond à l'approbation / certificat de type? | Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/> | |
| (d) Est-ce que le numéro de modèle de l'APU correspond à l'approbation / certificat de type? | Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/> | |
| (e) Est-ce que l'aéronef est admissible pour importation en vertu de l'approbation / 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 débattre des éléments particuliers qui ont empêché l'importation de l'aéronef. Fournir des directives pour corriger la situation.</i> | | |
| 2.7 Est-ce que l'Autorité Aeronautique 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 l'Autorité Aeronautique : | | |
| 2.8 Le demandeur a-t-il informé l'Autorité Aeronautique 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 : _____ | | |

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.

2.9 Moyen d'importation : Indiquer la méthode qui sera utilisée. Remplir a, b ou c

(a) Immatriculation Camerounaise : _____ ou Immatriculation étrangère : _____

(b) Transport de surface : _____

(c) Déjà au Cameroun, indiquer l'endroit : _____

2.10 Route de vol lors de l'importation et dédouanement

De : _____ (point de départ dans le pays étranger)

À : _____ (destination finale au Cameroun)

Point de dédouanement : _____ (premier point d'atterrissage au Cameroun)

2.11 Est-ce que les marques d'immatriculation camerounaises sont réservées ? Oui : Marques : TJ- Non :

2.12 L'aéronef satisfait aux exigences prescrites pour la délivrance d'un permis de vol. Conformément à la réglementation relative à l'immatriculation des aéronefs et à la navigabilité des aéronefs au Cameroun, je demande par la présente un permis de vol pour l'aéronef indiqué.

Signature du propriétaire de l'aéronef / demandeur : _____

Adresse du propriétaire de l'aéronef / demandeur : _____

Téléphone : _____ Date : _____

Redevance déposée : _____

2.13 Veuillez envoyer les documents précédents remplis (sections 2.9, 2.10, 2.11, 2.12) et les redevances correspondantes pour le permis de vol et l'immatriculation à l'Autorité Aérienne après la vérification d'admissibilité.

Cette partie doit être remplie par un représentant de l'Autorité Aérienne

2.14 Réserve à l'usage de l'Autorité Aérienne

Est-ce qu'un permis de vol a été émis ou validé? Oui : Non :

Est-ce que les marques d'immatriculation ont été allouées? Oui : Non :

Est-ce que les redevances ont été déposées? Oui : Non :

Est-ce que le BAT (Sous-Direction des Normes de Vol) a été informé de l'admissibilité? Oui : Non :

Est-ce que l'avis de non-immatriculation ou de retrait d'immatriculation a été reçu d'une administration de l'aviation étrangère? Oui : Non :

5- Liste de vérifications

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. Le Directeur de la Navigation Aérienne et le Sous-Directeur des Normes de Vols s'assureront de la conformité aux exigences énoncées ici.

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

- a) la liste de vérification n° 1 doit être utilisée pour l'importation d'un aéronef muni d'un certificat de navigabilité pour exportation émanant des Etats-Unis, du Canada ou d'un pays membre des JAA

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

- b) La liste de vérification n° 2 doit être utilisée lors de l'importation d'aéronef non muni d'un certificat de navigabilité pour exportation.
- c) Le demandeur fournira le nom et le numéro de téléphone de l'organisation ou de la personne qui sera chargée de l'inspection de l'aéronef et de la demande du certificat de navigabilité.

Liste de vérification 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 la FAA, Transport Canada ou l'administration de l'aviation civile d'un pays membre des JAA.</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 autre, 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>Un aéronef importé peut être admissible pour utilisation au Cameroun lorsqu'il peut être démontré à la satisfaction de l'Autorité Aéronautique que l'aéronef est conforme à une définition de type approuvée et est en état d'être utilisé en toute sécurité. La conformité à une définition de type approuvée peut être démontrée, selon le cas, par :</p> | Acceptable | | Sans objet |
| | Oui | Non | |
| <p>3.1.1(a) Le certificat de navigabilité pour exportation avait-il été émis par le responsable de l'aviation civile des Etats-Unis, du Canada ou d'un pays membre des JAA ?</p> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <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 l'Autorité Aéronautique ?</p> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>(c) Est-ce que le produit avait été conçu et construit dans le pays exportateur, obtenu un certificat de type du responsable de l'aviation civile de ce pays et reçu la certification de type de l'Autorité Aéronautique</p> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>3.1.2 Le certificat de navigabilité pour exportation avait-il été émis par le responsable de l'aviation civile d'un autre pays autre que ceux cités plus haut ?</p> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <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 utiles?</p> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>(b) Est-ce que le certificat de navigabilité pour exportation indique un certificat de conformité à la définition de type précisée dans le certificat de type Camerounais?</p> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | | | |
|--|--|--|--|
| <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 : L'Ingénierie de l'Autorité Aéronautique peut se voir dans la nécessité de se familiariser avec les réparations et modifications majeures. Elle 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 contient la liste de toutes les consignes de navigabilité 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?</p> <p>Nota : Le demandeur peut vérifier que toutes 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 une liste de CN que le demandeur a recherchées et auxquelles il s'est conformé.</p> | | | |
| <p>3.1.4 Est-ce que la cabine de l'aéronef se trouve dans une configuration approuvée?</p> <p>Nota : À examiner par rapport à la définition de type et aux dessins approuvés.</p> | | | |
| <p>3.1.5 Est-ce que la cellule, le(s) moteur(s) et l'hélice ou les hélices sont exempts de corrosion ou est-ce que la corrosion se trouve dans les limites prescrites dans les manuels de maintenance pertinents?</p> <p>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, les nacelles ont été identifiés?</p> <p>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?</p> <p>Nota 1 : L'aéronef doit avoir un devis de masse et centrage y compris une liste d'équipement.</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?</p> <p>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 Si l'aéronef est admissible à un certificat de navigabilité, a-t-on pris les mesures nécessaires pour qu'il réponde aux normes prescrites, au besoin, en utilisant les normes de maintenance pertinentes?</p> | | | |
| <p>3.1.12 Est-ce qu'une demande de certificat de navigabilité a été soumise à l'Autorité Aéronautique?</p> | | | |
| <p>3.1.13 Est-ce que le « certificat de conformité » de l'Autorité Aéronautique comprenant la description des travaux accomplis a été soumis avec la demande de certificat de navigabilité?</p> | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| 3.1.14 Est-ce que le carnet de route pour l'aéronef ainsi que d'autres dossiers techniques ont été établis ? | | | |
| Dans la mesure de mes compétences, les renseignements qui figurent dans la liste de vérification sont vrais et exacts. | | | |
| Nom en caractères d'imprimerie du demandeur / représentant : _____ | | | |
| Signature du demandeur / représentant : _____ | | | |
| Nom de l'inspecteur de navigabilité qui a vérifié (échantillonné) les exigences susmentionnées. | | | |

Liste de vérification n° 1 - Cette partie doit être remplie par un représentant de l'Autorité Aéronautique

| | | |
|---|---|----------------------|
| 3.1.15(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 de vol? | Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/> | |
| 3.1.16 Est-ce que l'importateur / l'Autorité Aéronautique a replanifié l'inspection au besoin? | Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/> | Date replanifiée : |
| Remarques : | | |

Liste de vérification n° 2 - Cette partie doit être remplie par le demandeur

| | | | |
|--|-------------------|-----|-------------------|
| 3.2 L'énoncé suivant s'appliquera (s'il y a lieu) si la conformité à une définition de type approuvée est démontrée au moyen de ce qui suit : une inspection de navigabilité pour un aéronef qui a été importé sans un certificat de navigabilité pour exportation ou une inspection de navigabilité pour des aéronefs complets, des moteurs et des hélices. | | | |
| Un aéronef importé peut être admissible pour l'utilisation au Cameroun lorsqu'il peut être démontré à la satisfaction de l'Autorité Aéronautique que l'aéronef est conforme à une définition de type approuvée et est en état d'être utilisé en toute sécurité. La conformité à une définition de type approuvée peut être démontrée par les moyens suivants : | Acceptable | | Sans objet |
| | Oui | Non | |
| 3.2.1 Est-ce que l'aéronef a été inspecté et certifié par une personne autorisée? | | | |
| 3.2.2 L'historique technique de l'aéronef est-elle suffisante? Une inspection aux 100 heures, ou l'équivalent, doit être effectuée. <i>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 déterminer :</i> - 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 qui reste avant la prochaine tâche prévue au calendrier de maintenance; - le temps en service admissible qui reste pour chaque pièce à vie limitée installée; <i>Nota 2 : Le propriétaire de l'aéronef doit soumettre un rapport (examen) au représentant de l'Autorité Aéronautique décrivant clairement en détail l'inspection effectuée ainsi que tous les détails supplémentaires des travaux requis pour que l'aéronef soit conforme à la</i> | | | |

| | | | |
|---|--|--|--|
| <p>définition de type certifiée et qu'il puisse être utilisé en toute sécurité. Le représentant de l'Autorité Aéronautique 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 de l'aéronef est-elle complète?</p> <p>Nota 1 : Si l'historique technique de l'aéronef n'est pas complète, ou de l'avis de la « personne autorisée » ne contient pas suffisamment de renseignements sur la maintenance de l'aéronef, des moteurs ou de toute autre produit aéronautique, le démontage et l'inspection sont possibles.</p> <p>Nota 2 : Le propriétaire de l'aéronef doit soumettre un rapport (examen) au représentant de l'Autorité Aéronautique décrivant en détail les parties de l'aéronef, des moteurs, des produits aéronautiques pour lesquels les renseignements ne sont pas complets et qui nécessiteront le démontage et l'inspection.</p> | | | |
| <p>Le représentant de l'Autorité Aéronautique 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>3.2.4 L'historique technique est-elle suffisante pour déterminer la conformité et l'état de l'aéronef?</p> <p>Nota 1 : Si l'historique technique de l'aéronef n'est pas suffisante 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 qui ont fait l'objet d'une révision dans l'année ayant précédé l'importation de l'aéronef.</p> <p>Nota 2 : Le propriétaire de l'aéronef doit soumettre un rapport (examen) au représentant de l'Autorité Aéronautique décrivant en détail les parties de l'historique technique qui ne sont pas suffisantes pour déterminer la conformité et l'état des produits aéronautiques et qui feront l'objet d'une révision.</p> <p>Le représentant de l'Autorité Aéronautique 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>3.2.5 Est-ce que l'aéronef, le(s) moteur(s), l'hélice ou les hélices, les appareillages sont conformes aux feuilles de données du certificat de type pertinent ou aux spécifications de l'aéronef?</p> | | | |
| <p>3.2.6 Est-ce que la cabine de l'aéronef se trouve dans une configuration approuvée? Nota : À examiner par rapport au certificat de type et aux dessins approuvés.</p> | | | |
| <p>3.2.7 Est-ce que toutes les consignes de navigabilité pertinentes ont été exécutées? Nota : 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.</p> | | | |
| <p>3.2.8 Est-ce que toutes les réparations et modifications majeures ont été effectuées conformément aux données acceptables par l'Autorité Aéronautique 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?</p> <p>Nota 1 : Vérifier et énumérer toutes les modifications ou les réparations majeures intégrées au produit.</p> <p>Nota 2 : La Sous-Direction des Normes de Vol peut se voir dans la nécessité de se familiariser avec les réparations et modifications majeures. Elle doit avoir à sa disposition, pour examen, tous les documents qui se rapportent à ces modifications.</p> | | | |
| <p>3.2.9 Est-ce que la cellule, le(s) moteur(s) et l'hélice ou les hélices sont exempts de corrosion ou est-ce que la corrosion se trouve dans les limites prescrites dans les manuels de maintenance pertinents?</p> <p>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> | | | |

| | | | |
|---|---|----------------|--|
| 3.2.10 Est-ce que tous les systèmes, les moteurs, les hélices et les commandes de l'aéronef fonctionnent correctement et selon les spécifications du constructeur? | | | |
| 3.2.11 Est-ce que les moteurs, les hélices, les rotors, les composants à vie limitée, les appareillages et les nacelles ont été identifiés? <i>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. | | | |
| 3.2.12 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? | | | |
| 3.2.13 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? <i>Nota 1</i> : L'aéronef doit avoir un devis de masse et centrage y compris une liste d'équipement. | | | |
| 3.2.14 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</i> : 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. | | | |
| 3.2.15 Si l'aéronef est admissible à un certificat de navigabilité, a-t-on pris les mesures nécessaires pour qu'il réponde aux normes prescrites, au besoin, en utilisant les normes de maintenance pertinentes? | | | |
| 3.2.16 Est-ce qu'une demande pour un certificat de navigabilité a été soumise? Et est-ce que le « certificat de conformité » décrivant en détail les travaux accomplis a été soumis avec la demande de certificat de navigabilité? | | | |
| 3.2.17 Est-ce que les redevances pertinentes ont été déposées avec la demande de certificat de navigabilité? | | | |
| 3.2.18 Est-ce que le carnet de route pour l'aéronef ainsi que d'autres dossiers techniques ont été établis? <i>Note</i> : Est-ce qu'une certification après maintenance a été fournie par une personne autorisée? | | | |
| Dans la mesure de mes compétences, les renseignements qui figurent dans la liste de vérification sont vrais et exacts. | | | |
| Nom en caractères d'imprimerie du demandeur / représentant : _____ | | | |
| Signature du demandeur / représentant : _____ | | | |
| Nom de l'inspecteur de navigabilité qui a vérifié (échantillonné) les exigences susmentionnées. | | | |
| Importation d'un aéronef <u>sans</u> un certificat de navigabilité pour exportation lorsque l'aéronef est inspecté et certifié par une personne autorisée | | | |
| 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 vérification n°2 et l'inspection de l'aéronef, est-ce que le représentant de l'Autorité Aéronautique 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 | Oui : <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/> | Commentaires : | |

| | | |
|--|---|-------------------|
| certifiée tel qu'il puisse être utilisé en toute sécurité? | | |
| (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? | Oui: <input type="checkbox"/> Non: <input type="checkbox"/> | |
| 3.2.20 Est-ce que le certificat de navigabilité camerounais sera émis? | Oui: <input type="checkbox"/> Non: <input type="checkbox"/> | Date d'émission: |
| 3.2.21 Est-ce que l'importateur / Autorité Aéronautique a replanifié l'inspection au besoin? | Oui: <input type="checkbox"/> Non: <input type="checkbox"/> | Date replanifiée: |
| Remarques: | | |

6- Exigences de navigabilité supplémentaires

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 ainsi que d'hélicoptères qui doivent être satisfaites en prévision de l'utilisation de l'aéronef.

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.

| | Acceptable | | Sans objet |
|--|------------|-----|------------|
| | Oui | Non | |
| 4.1(a) Est-ce qu'il existe un <u>manuel de vol de l'aéronef</u> comme l'exigent les normes de navigabilité pertinentes? | | | |
| (b) Est-ce que l'exploitant 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 que toutes les affiches requises en vertu des normes de navigabilité applicables sont apposées à l'aéronef ou à tout composant de l'aéronef conformément à ces normes? | | | |
| 4.3 Est-ce qu'une <u>liste d'équipement minimal</u> a été élaborée pour l'aéronef? Dans l'affirmative, est-ce que l'exploitant de l'aéronef a soumis cette liste pour approbation? | | | |
| 4.4 Si l'aéronef entraîné par moteur doit être utilisé en vol <u>VFR de jour</u> , est-il muni de tout l'équipement indiqué? | | | |
| 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 indiqué? | | | |
| 4.6 Si l'aéronef entraîné par moteur doit être utilisé en vol <u>IFR</u> , est-il muni de tout l'équipement indiqué? | | | |
| 4.7(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? | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| <p>4.8 Si l'aéronef n'est pas pressurisé, transporte-t-il suffisamment d'oxygène pour la période du vol et l'altitude de pression cabine?</p> | | | |
| <p>4.9 Si l'aéronef est pressurisé, est-il muni d'unités distributrices 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?</p> | | | |
| <p>4.10 <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> | | | |
| <p>4.11 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><i>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.</i></p> <p><i>Nota 2 : Est-ce que le devis de masse et centrage a été certifié par la signature d'une certification après maintenance?</i></p> <p><i>Nota 3 : 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?</i></p> <p><i>Nota 4 : Est-ce que chaque addendum contient une liste supplémentaire qui indique clairement les différences par rapport à la configuration de base de l'aéronef.</i></p> <p><i>Nota 5 : Est-ce que chaque addendum comprend la masse à vide et le centre de gravité pour la configuration appropriée?</i></p> <p><i>Nota 6 : Est-ce que chaque addendum correspond clairement à la configuration de l'aéronef à laquelle il s'applique?</i></p> | | | |
| <p>4.12 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><i>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.</i></p> | | | |
| <p>4.13 Est-ce que l'aéronef est muni de l'équipement de survie et de secours requis?</p> <p><i>Nota 1 : Vol au-dessus de la surface de la terre ou gilets de sauvetage et dispositifs de flottaison et radeaux de sauvetage et équipement de survie. Est-ce que l'équipement a été révisé aux intervalles recommandés par le constructeur?</i></p> | | | |
| <p>4.14 Sauf lorsqu'elles sont alimentées par batteries 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><i>Nota 1 : 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?</i></p> <p><i>Nota 2 : Est-ce que les batteries d'ELT ont été remplacées aux intervalles recommandés par le constructeur de la radiobalise?</i></p> <p><i>Nota 3 : Est-ce que les plaquettes et les compartiments des piles ont été soumis à une inspection de recherche de piqûres de corrosion? L'inspection doit être effectuée par un atelier qualifié en la matière.</i></p> <p><i>Nota 4 : Est-ce que le rendement de la radiobalise de repérage d'urgence a été vérifié?</i></p> | | | |
| <p>4.15 Est-ce que l'altimètre, les systèmes de pression pitot et statique ainsi que d'autres dispositifs indicateur 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>4.16 Est-ce que l'altimètre a été soumis à un essai par un organisme de maintenance agréé</p> | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| <p>pour l'erreur d'échelle, l'hystérésis, l'effet résiduel, la friction, la fuite du boîtier, l'erreur de l'échelle barométrique?</p> <p>Nota 1 : 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>Nota 2 : Est-ce que la personne qui a signé la certification après maintenance a inscrit la date dans le dossier de l'aéronef?</p> <p>Nota 3 : Est-ce que l'altimètre a été soumis à des essais par un organisme de maintenance approuvé ?</p> | | | |
| <p>4.17 Est-ce que le <u>système de pression statique</u> a été inspecté?</p> <p>Nota 1 : Est-ce que le système de pression statique est libre d'humidité ou de toutes autres sources de restrictions?</p> <p>Nota 2 : Si un réchauffeur de la prise statique est installé, celui-ci fonctionne-t-il?</p> <p>Nota 3 : 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>Nota 4 : 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>4.18 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>Nota 1 : Est-ce que le rendement des transpondeurs (ATC) a été vérifié conformément aux normes indiquées ?</p> <p>Nota 2 : Le système d'avertissement de trafic et anticollision (TACAS) est d'usage obligatoire pour les vols dans l'espace aérien américain. L'étalonnage des systèmes intégrés peut être nécessaire.</p> <p>Nota 3 : Délivrance des licences aux aéronefs : L'Autorité Aéronautique peut demander que l'aéronef soit capable de répondre au code d'identification mode S.</p> | | | |
| <p>4.19 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>4.20 Est-ce que le turboréacteur est muni d'un <u>dispositif avertisseur de proximité du sol</u>?</p> | | | |
| <p>4.21 Est-ce que l'avion est muni 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>4.22(a) Est-ce que l'aéronef est muni d'un <u>enregistreur de des données (FDR)</u> ?</p> | | | |
| <p>(b) Est-ce que l'entretien du FDR a été assuré conformément à un calendrier de maintenance répondant aux exigences spécifiées ?</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 au 12 mois, selon la première de ces échéances?</p> | | | |
| <p>4.23(a) 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>4.24(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> | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| (b) Est-ce que l'ULD a été recertifié à des intervalles de 12 mois? | | | |
| (c) Est-ce que la maintenance des ULD a été effectuée conformément aux recommandations du fabricant? | | | |
| 4.25(a) Est-ce que la maintenance de l'aéronef a été assurée selon un <u>Programme de maintenance</u> qui est conforme aux Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs? <i>Nota : Préciser le programme de maintenance utilisé. Est-ce que le programme de maintenance précédent a été approuvé? Indiquer le numéro et la région d'approbation.</i> | | | |
| (b) Est-ce que le Programme de maintenance a été approuvé par l'Autorité Aéronautique (cas des Unités de formation au pilotage ou des Services aériens commerciaux ou d'un gros aéronef), d'un aéronef pressurisé à turbomoteur? | | | |
| 4.26 Est-ce que le Programme de maintenance de l'aéronef ne diffère pas du Programme précédent? | | | |
| 4.27 Si le Programme de maintenance précédent est différent du nouveau Programme de maintenance, l'aéronef sera-t-il entretenu de façon que les produits aéronautiques soient transférés? | | | |
| 4.28 Est-ce que l'état des hélices a été vérifié aux moments spécifiés dans le Programme de maintenance approprié? | | | |
| 4.29 Est-ce que les pièces en bois de l'aéronef ont été inspectées? | | | |
| 4.30 Inspecter la pression de rupture du siège. Référence FAR 25.785. L'AC 25-17 recommande une charge minimale de rupture dans le plan horizontal de 25 livres. | | | |
| 4.31 Est-ce que les marques d'immatriculation ont été apposées et sont-elles conformes à la réglementation? | | | |
| 4.32 Est-ce que l'exploitant aérien a soumis une <u>modification</u> acceptable à l'Autorité Aéronautique pour le manuel de contrôle de la maintenance de l'exploitant aérien en vue de l'ajout de l'aéronef? | | | |
| 4.33 Est-ce que l'organisme de maintenance agréé a soumis une <u>modification</u> acceptable à l'Autorité Aéronautique pour le manuel de procédures d'organisme de maintenance? | | | |
| 4.34(a) Est-ce que les <u>dossiers techniques</u> ont été établis? <i>Nota : 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 effectuées dans le carnet de route.</i> | | | |
| (b) Est-ce que les inscriptions dans les dossiers techniques sont effectuées de façon précise, lisible et permanente? | | | |
| (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? | | | |
| (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 acceptable? | | | |
| (e) Est-ce que les dossiers techniques pour la cellule, l'hélice ou les composants ont été inscrits? | | | |
| (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? | | | |
| 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. |
| Nom de l'inspecteur de navigabilité qui a vérifié (échantillonné) les exigences susmentionnées. |
| Remarques : |

Liste de vérification n° 1 - Le demandeur doit remplir cette partie avant que l'aéronef soit utilisé

| Exigences supplémentaires à l'égard des exploitants régis | | | |
|---|------------|-----|------------|
| Utilisant des aéronefs pour la formation au pilotage | | | |
| La liste de vérification n° 1 en même temps que d'autres exigences pertinentes s'appliqueront à l'égard d'un avion, hélicoptère, planeur, ballon, autogire ou avion ultraléger utilisé pour la formation au pilotage. | Acceptable | | Sans objet |
| | Oui | Non | |
| 5.1.1 Est-ce que l'aéronef utilisé pour la formation au pilotage satisfait aux exigences prescrites? | | | |
| 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? | | | |
| 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. | | | |
| Nom de l'inspecteur de navigabilité qui a vérifié (échantillonné) les exigences susmentionnées. | | | |

Liste de vérification n° 2 - Le demandeur doit remplir cette partie avant que l'aéronef soit utilisé

| Exigences supplémentaires à l'égard des exploitants utilisant les aéronefs autres que pour la formation au pilotage et au transport aérien commercial | | | |
|--|-------------------|-----|-------------------|
| La liste de vérification n°2 en même temps que d'autres exigences pertinentes s'appliqueront à l'égard de l'utilisation d'un aéronef camerounais servant au transport de passagers lorsque l'aéronef est un turbomoteur pressurisé et qu'il n'est pas tenu d'être exploité pour les besoins de formation au pilotage ou au transport aérien commercial | Acceptable | | Sans objet |
| | Oui | Non | |
| 5.2.1 Est-ce que l'exploitant privé effectue la maintenance de ses aéronefs conformément aux exigences de maintenance? | | | |
| 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 ? | | | |
| 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 par un exploitant privé? | | | |
| 5.2.4 Est-ce que les exploitants privés utilisent des aéronefs pressurisés et transporteront-ils à bord des agents de bord? Est-il fourni 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? | | | |
| 5.2.5 Est-ce que l'aéronef est muni du type et du nombre exact d' <u>extincteurs portatifs</u> destinés à être utilisés dans la cabine passagers et, s'il y a lieu, les soutes? | | | |
| 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. | | | |
| Nom de l'inspecteur de navigabilité qui a vérifié (échantillonné) les exigences susmentionnées. | | | |

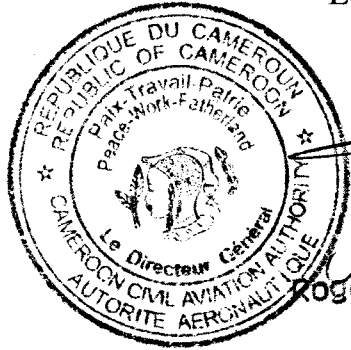
Liste de vérification n° 3 - Le demandeur doit remplir cette partie avant que l'aéronef soit utilisé

| Exigences supplémentaires pour les exploitants de travail aérien | | | |
|--|-------------------|-----|-------------------|
| La liste de vérification n° 3 ainsi que d'autres exigences pertinentes s'appliqueront à l'égard de l'utilisation d'un avion ou d'un hélicoptère dans le cadre d'un <u>travail aérien</u> comportant le transport de personnes autres que des membres d'équipage; le transport de charges externes ou le remorquage d'objets autres que le remorquage d'un planeur; l'épandage de produits. | Acceptable | | Sans objet |
| | Oui | Non | |
| 5.3.1 Est-ce que le siège pilote de l'exploitant de l'aéronef et tout siège situé à côté du siège pilote sont munis d'une ceinture de sécurité comprenant une <u>ceinture-baudrier</u> ? | | | |
| 5.3.2 Est-ce que l'aéronef est muni d'un <u>dispositif qui retient une charge externe</u> autorisé aux termes d'un certificat de type supplémentaire ou d'une approbation de navigabilité relative à la configuration opérationnelle de l'aéronef. | | | |
| Remarques : | | | |

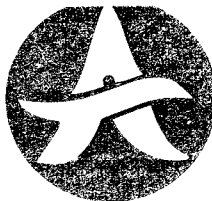
| | |
|--|--|
| Nom en caractères d'imprimerie du demandeur / importateur qui a vérifié toutes les exigences susmentionnées. | |
| Signature du demandeur / importateur qui a vérifié toutes les exigences susmentionnées. | |
| Nom de l'inspecteur de navigabilité qui a vérifié (échantillonné) les exigences susmentionnées. | |

Fait à Yaoundé, le 31 JAN. 2002

Le Directeur Général



[Signature]
Roger NTONGO CNGUENE



000033

N° _____ /LICCAA/DG/DTA/SDSBA/SSF/dmf

Yaoundé, le 08 FEV. 2002

LETTRE CIRCULAIRE

A

**MESSIEURS LES PRÉSIDENTS DES
COMITÉS LOCAUX DE SURETE DES
AÉROPORTS INTERNATIONAUX DE
DOUALA & YAOUNDE - NSIMALEN**

Objet : Attribution des secteurs de
sûreté aux personnels aéroportuaires
demandeurs de badge de sûreté.

Messieurs les Présidents,

Il m'a été donné de constater que les comités locaux de vos aéroports attribuent parfois le « secteur de sûreté **S** » à certains personnels demandeurs de badges de sûreté qui ne devraient pas en avoir droit.

Ceci constitue une entorse à la sectorisation de sûreté des aéroports telle que approuvée par l'Autorité Aéronautique et décrite sur les demandes de permis de circulation.

En effet, les zones réservées des aéroports camerounais comprennent une zone réservée simple (ZR) et une zone réservée de sûreté (ZR/S).

La zone réservée simple (ZR) constitue la zone tampon entre la zone publique et la zone réservée de sûreté (ZR/S). Cette dernière est constituée de toute la surface au delà des postes d'inspection/filtrage.

Elle ne saurait donc être considérée comme un secteur mais plutôt comme une zone qui englobe les secteurs de sûreté **A** (avions) **B** (bagages), **F** (fret) et **P** (passagers ainsi que les secteurs fonctionnels **MAN** (aire de manœuvre) **TRA** (aire de trafic), **ENE** (énergie) et **NAV** (aides à la navigation) qui seuls doivent être attribués aux usagers suivant les besoins (cf. schémas joints).