

SECRETARIAT GENERAL

AGENCE NATIONALE DE  
L'AVIATION CIVILE

ARRETE n°2013-0048/MIDT/SG/ANAC  
relatif aux inspections au sol  
des aéronefs

LE MINISTRE DES INFRASTRUCTURES, DU  
DESENCLAVEMENT ET DES TRANSPORTS

- Vu** la Constitution ;
- Vu** le Décret n°2012-1038/PRES du 31 décembre 2012, portant nomination du Premier Ministre ;
- Vu** le Décret n°2013-002/PRES/PM du 02 janvier 2013, portant composition du Gouvernement du Burkina Faso ;
- Vu** le Décret n°2013-104/PRES/PM/SGG-CM du 07 mars 2013, portant attributions des membres du Gouvernement ;
- Vu** le Décret n°2013-582/PRES/PM/MIDT du 15 juillet 2013, portant organisation du Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports ;
- Vu** le Décret n°2009-940/PRES/PM/MEF/MT du 31 décembre 2009, portant création de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) ;
- Vu** le Décret n°2010-210/PRES/PM/MT du 27 avril 2010, portant approbation des statuts de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) et ensemble ses modificatifs ;
- Vu** le Décret n° 2010-236/PRES du 14 mai 2010, promulguant la loi n°013-2010/AN du 06 avril 2010, portant Code de l'aviation civile au Burkina Faso ;
- Vu** la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 et ses annexes ainsi que les instruments juridiques de droit aérien international ;
- Vu** le Règlement n°01/2007/CM/UEMOA du 06 avril 2007, portant adoption du Code Communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu** le Décret n°2012-115/PRES/PM/MTPEN/MEF/DEF/MATDS, portant réglementation de la circulation aérienne,

## ARRETE

**Article 1 :** Les inspections mentionnées à l'article 31 du décret n° 2012-115 /PRES/PM/MTPEN/MEF/DEF/MATDS du 21 février 2012 portant réglementation de la circulation aérienne sont mises en œuvre sur les aéronefs dont on soupçonne la non-conformité avec les normes de sécurité internationales. Lors de la mise en œuvre de ces procédures, les inspections seront menées de manière particulièrement rigoureuse dans les cas suivants :

- il a été rapporté que l'aéronef était mal entretenu ou présentait d'évidents défauts ou avaries ;
- il a été signalé que l'aéronef manœuvrait de manière anormale depuis son entrée dans l'espace aérien d'un Etat membre, donnant ainsi lieu à de sérieuses inquiétudes sur le plan de la sécurité ;
- une précédente inspection au sol a fait apparaître des anomalies laissant sérieusement penser que l'aéronef n'était pas conforme aux normes de sécurité internationales, l'Etat membre craignant qu'il n'y ait pas été remédié depuis lors ;
- il est établi que les autorités compétentes du pays d'immatriculation de l'aéronef ne procèdent pas toujours aux vérifications de sécurité nécessaires ;
- il y a source d'inquiétude à propos de l'exploitant ou des anomalies constatées lors d'une précédente inspection au sol d'un aéronef dudit exploitant.

Les inspections sont également mises en œuvre selon une procédure de sondage, en l'absence de soupçons particuliers.

### **Article 2 :**

- I. L'inspection à bord de l'aéronef ne peut se faire qu'en présence à bord d'un membre de l'équipage ou d'un représentant de l'exploitant, auprès duquel l'inspecteur s'est présenté.
- II. L'inspection doit porter, selon le temps dont dispose l'inspecteur, sur tout ou partie des points de la liste de vérification figurant en annexe I au présent arrêté.
- III. L'inspection porte sur la conformité réglementaire du vol contrôlé (incluant les tronçons arrivée et départ) aux normes de l'OACI et aux procédures complémentaires régionales de l'OACI. L'inspection de l'état technique de l'aéronef porte sur sa conformité aux normes du constructeur.
- IV. Lors de l'inspection, l'inspecteur relève, pour chaque point d'inspection, les constatations d'écart par rapport aux normes mentionnées au III. Ces constatations sont classifiées comme suit :
  - catégorie 1 : constatation ayant une faible influence sur la sécurité ;
  - catégorie 2 : constatation ayant une influence notable sur la sécurité ;
  - catégorie 3 : constatation ayant une grande influence sur la sécurité.
- V. A l'issue de l'inspection, le commandant de bord, ou le représentant de l'exploitant, est informé des résultats de l'inspection. Une attestation d'inspection comprenant au moins les éléments indiqués à l'annexe II est remplie et remise, pour signature, au commandant de bord, ou au

représentant de l'exploitant. Le refus de signer l'attestation d'inspection est consigné, le cas échéant, dans ce document. ✓

**Article 3** : A l'issue de l'inspection, les actions suivantes sont entreprises :

### **Classe d'actions 1**

Elle consiste à fournir des informations sur les résultats de l'inspection au sol au commandant de bord ou, en son absence, à un membre de l'équipage, ou au plus haut représentant présent de l'exploitant. Ces informations sont communiquées oralement, accompagnées d'une attestation d'inspection écrite. ✓

Cette action doit être effectuée après chaque inspection, que celle-ci ait ou non donné lieu à des constatations. ✓

### **Classe d'actions 2**

Elle consiste :

1. En une lettre adressée à l'exploitant concerné afin d'obtenir la preuve que les actions correctives ont été mises en œuvre. ✓
2. En une lettre adressée à l'Etat responsable (Etat de l'exploitant et / ou d'immatriculation) concernant les résultats des inspections effectuées sur l'aéronef exploité sous la supervision de cet Etat en matière de sécurité. Ce document, le cas échéant, contient une demande à l'Etat responsable que ce dernier a satisfait aux actions correctives visées au paragraphe 1.

Une action de la classe 2 est effectuée après chaque inspection ayant donné lieu à des constatations de catégorie 2 ou 3. ✓

### **Classe d'actions 3**

La classe d'actions 3 est subdivisée en quatre sous-classes suivantes : ✓

1. **Classe 3a. - Restriction de l'exploitation de l'aéronef en vol** : le ministre chargé de l'aviation civile conclut que par suite des anomalies relevées au cours de l'inspection, l'aéronef ne peut décoller que sous certaines restrictions. ✓
2. **Classe 3b. - Actions correctives préalables au décollage** : l'inspection au sol met en évidence des anomalies qui imposent de procéder à une ou à plusieurs actions correctives avant le vol prévu. ✓
3. **Classe 3c. - Immobilisation au sol de l'aéronef par le ministre chargé de l'aviation civile** : un aéronef est immobilisé au sol lorsque des constatations de catégorie 3 ont été faites et que l'autorité compétente qui effectue l'inspection au sol n'est pas convaincue que les mesures correctives qui s'imposent seront prises par l'exploitant de l'aéronef avant le décollage, ce qui représente un danger immédiat pour l'aéronef et ses occupants.

En pareil cas, le ministre chargé de l'aviation civile immobilise l'aéronef jusqu'à l'élimination du danger et informe immédiatement les autorités compétentes de l'exploitant concerné et de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef en question. ✓

Les actions effectuées en application des paragraphes 2 et 3 peuvent inclure un vol de mise en place sans passagers jusqu'à la base de maintenance. ✓

4. **Classe 3d. - Interdiction d'exploitation immédiate** : en cas de danger manifeste et immédiat, une interdiction d'exploitation peut être prescrite en application de l'article 50 du code de l'aviation civile. ✓

Une action de la classe 3 est effectuée après chaque inspection ayant donné lieu à des constatations de catégorie 3. ✓

**Article 4** : Le présent arrêté abroge et remplace toutes dispositions antérieures d'effet contraire.

**Article 5** : Le Secrétaire Général du Ministère des infrastructures, du désenclavement et des transports et le Directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Ouagadougou, le 26 / 12 / 2013



**Jean Bertin OUEDRAOGO**

**Commandeur de l'ordre national**

**MINISTERE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITE URBAINE ET DE LA  
SECURITE ROUTIERE**



**ANNEXE**

---

**RAF 06. SAFA : INSPECTION SOL DES AERONEFS**

**Edition 2, Novembre 2013**

**ANNEXE A L'ARRETE N°2013 ..... /MIDT/SG/ANAC**

**0048**

**RAF O6.SAFA****INSPECTION AU SOL DES AERONEFS**

Édition : 02  
Révision : 00  
Date : 20/11/2013  
Page 2 sur 34

**ENREGISTREMENT DES REVISIONS**

MAITRISE DU DOCUMENT					
Acteurs					Diffusion
Rôle	Fonction	Nom Prénom	Visa	Date	
Rédacteur	Chef du groupe (DEA)	Azakaria TRAORE		10 NOV. 2013	▪ Version papier - Bibliothèque - DEA
Vérificateur	Présidente CVRAF (DTA)	Lucie ZEBE / TRAORE		12 0 NOV. 2013	▪ Version électronique - Inspecteurs - Site web ANAC
Approbateur	Directeur Général	Abel SAWADOGO		28 NOV. 2013	- Exploitants
HISTORIQUE DES MODIFICATIONS					
Edition/Amt.	Date	Justification			
02/00	Nov 2013	Prise en compte des amendements OACI			



**LISTE DES PAGES EFFECTIVES (LPE)**

<b>CHAPITRE</b>	<b>Nombre de pages</b>	<b>N° d'édition</b>	<b>Date d'édition</b>	<b>N° de révision</b>	<b>Date de révision</b>
<b>LPE</b>	<b>01</b>	<b>01</b>	<b>Nov 2013</b>	<b>00</b>	<b>Nov 2013</b>
<b>ER</b>	<b>01</b>	<b>01</b>	<b>Nov 2013</b>	<b>00</b>	<b>Nov 2013</b>
<b>LR</b>	<b>01</b>	<b>01</b>	<b>Nov 2013</b>	<b>00</b>	<b>Nov 2013</b>
<b>LA</b>	<b>01</b>	<b>01</b>	<b>Nov 2013</b>	<b>00</b>	<b>Nov 2013</b>
<b>TM</b>	<b>01</b>	<b>01</b>	<b>Nov 2013</b>	<b>00</b>	<b>Nov 2013</b>
<b>ANNEXE I</b>	<b>01</b>	<b>01</b>	<b>Nov 2013</b>	<b>00</b>	<b>Nov 2013</b>
<b>ANNEXE II</b>	<b>23</b>	<b>01</b>	<b>Nov 2013</b>	<b>00</b>	<b>Nov 2013</b>





## **LISTE DES REFERENCES (LR)**

- 1. Annexe 6.1 : 9ème édition juillet 2010**
- 2. DOC 8335 5ème édition 2010**







Remark  
Remark


Action taken

Crew comments

(3c) Aircraft grounded
(3d) Corrective actions before flight
(3a) Restriction on the aircraft operations
(2) Information to the authority and operator
(1) Information to the captain
(0) No Remarks

Inspector(s) signatures

Captain's name & signature

This report represents an indication of what was found on this inspection and must not be construed as a determination that the aircraft is fit for the intended flight. In case of significant and/or major finding, the final report, that will shortly be sent to your airline's headquarters, may present some differences with this draft report.

**GUIDE DE PROCEDURE POUR LES INSPECTEURS HABILITE A ASSURER LA SUPERVISION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE**

<b>A</b>	<b>POSTE DE PILOTAGE</b>
	<p><b>A1. <u>ETAT GENERAL</u></b></p> <p><u>Instructions</u> : <i>Vérifier la propreté, l'ordre et l'état général</i></p>
	<p><b>A.2. <u>ISSUE DE SECOURS</u> :</b></p> <p><u>Instructions</u> : <i>Vérifier si elles sont conformes aux conditions requises</i></p> <p><u>Références</u> : <b>Annexe 8 Nr 4.1.7.</b> Atterrissage d'Urgence</p> <p><b>4.1.7.2.</b> Des dispositifs seront prévus pour l'évacuation rapide des occupants dans les conditions susceptibles de ce produire à la suite d'un atterrissage d'urgence. Ces dispositifs seront fonction de la capacité de l'avion en passager et équipage</p> <p><b>4.1.7.4.</b> Les avions dont le certificat prévoit le cas d'amerrissage forcé seront conçus de manière à donner le maximum de garanties pour que, en cas d'amerrissage forcé, les passagers et l'équipage puissent évacuer l'avion en toute sécurité.</p>
	<p><b>A.3. <u>EQUIPEMENTS</u> :</b></p> <p><u>Instructions</u> : <i>Vérifier la présence de l'équipement suivant :</i></p> <p>a) GPWS (Ground Position World Systeme)</p> <p><b>Note</b> : les aéronefs construits en ex-pays soviétique sont équipés d'un <b>GPWS</b> appelé "<b>CCCCO</b>" en alphabet Russe. Apparemment le « <b>CCCCO</b> » ne répond pas complètement à l'Annexe 6 Nr 6.15. donc la présence d'un <b>CCCCO</b> à bord devra figurer dans le compte-rendu d'inspection comme anomalie de <b>catégorie 2</b>. Des actions ultérieures pour s'assurer de la complète conformité avec le standard OACI devront être prise au niveau international.</p> <p><u>Références</u> : <b>Annexe 6 Nr. Ch. 6. Pt. 6.15.</b> Avions moteurs à turbines dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS)</p>



- 6.15.1.** Tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5700 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de neuf passagers seront dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol.
- 6.15.2.** Recommandation.- Il est recommandé que tous les avions à moteurs alternatifs dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5700 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de neuf passagers soient dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol.
- 6.15.3.** Un dispositif avertisseur de proximité du sol donnera automatiquement et en temps opportun à l'équipage de conduite un avertissement clair lorsque l'avion se trouve dans une situation qui peut-être dangereuse du fait de la proximité de la surface terrestre.
- 6.15.4.** Le dispositif avertisseur de proximité du sol donnera un avertissement au moins dans les situations suivantes :
- a) Vitesse verticale de descente excessive ;
  - b) Taux excessif de rapprochement du relief ;
  - c) Perte excessive d'altitude après un décollage ou une remise de gaz ;
  - d) Marge de franchissement du relief insuffisante, l'appareil n'étant pas en configuration d'atterrissage ;
    - 1) train d'atterrissage non verrouillé en position sortie ;
    - 2) volet en position pour l'atterrissage ;
  - e) descente excessive au-dessous de la trajectoire d'alignement de descente aux instruments
- 6.15.7.** Recommandation : Il est recommandé que tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 5700 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de neuf passagers soient dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol à fonction prédictive d'avertissement de danger dû au relief.

**DOCUMENTATION****A.4. MANUELS :**

**Instructions : Vérifier la présence à bord (note : les informations du manuel de vol doivent être incluses dans le manuel d'exploitation)**

**Vérifier si les manuels sont à jour et approuvés.**

**Vérifier si ils sont conformes aux conditions requises.**

**Note :** Sur les aéronefs construits en ex-pays soviétique les informations du manuel de vol sont souvent publiées dans un manuel appelé « Rukowodstwo » ou RLE. Etant donné que le contenu « Rukowodstwo » n'inclus pas toutes les informations exigées dans le manuel d'exploitation, la présence d'un tel manuel à bord en tant que manuel de vol et manuel d'exploitation devra figurer dans le compte-rendu d'inspection comme anomalie de **catégorie 2**. Des actions ultérieures pour s'assurer de la complète conformité avec le standard OACI devront être prises au niveau international

**Références : Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.2.3.b**

Un avion aura à son bord

- b) le manuel de vol ou autres documents contenant les données de performances exigées pour l'application des dispositions du chapitre 5 (limites d'emploi relatives aux performances des avions) et tous autres renseignements nécessaires pour l'utilisation de l'avion dans le cadre des spécifications du certificat de navigabilité, à moins que les renseignements ne figurent dans le manuel d'exploitation.

**Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.1.3**

L'exploitant fournira au personnel d'exploitation et aux équipages de conduite le manuel d'exploitation contenant, pour chaque type d'aéronef utilisé, les procédures à suivre dans les conditions normales, de secours et d'urgence. On y trouvera aussi des renseignements sur les systèmes de l'aéronef ainsi que les listes de vérification

**Annexe 6. Ch. 4. Pt. 4.2.2.1.**

L'exploitant établira, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation conforme aux dispositions de l'appendice 2. Ce manuel d'exploitation sera modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour. Ces modifications ou révisions seront communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel

**A.5. LISTES DE VERIFICATION**

Instructions : **Vérifier si les listes de vérification (check lists) sont disponibles et à jour et qui appartient bien évidemment à l'appareil**

**Vérifier si leur contenu est conforme aux conditions requises**

**Références** : Annexe 6. Ch. 4. Pt. 4.2.5 Liste de vérification

Les listes de vérification prévues au pt 6.1.3. seront utilisées par l'équipage de conduite avant, pendant et après toutes les phases de vol et en cas d'urgence, afin que soient respectées les procédures d'exploitation figurant dans le manuel de vol ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité ainsi que dans le manuel d'exploitation.

**A.6. CARTES DE RADIO NAVIGATION**

Instructions : **Vérifier si les cartes sont disponibles et à jour**

Références : **Annexe 6 Ch. 6 Pt 6.2.3.**

Un avion aura à son bord

Voir les points suivants a) ; b) ; et

- c) des cartes à jour et appropriées correspondant à la route envisagée et aux routes susceptibles d'être suivies en cas de déroutement.

**A.7. LISTE MINIMUM D'EQUIPEMENTS**

Instructions : **Vérifier si la L.M.E. (MEL) est disponible à jour et approuvée.**

**Note** : sur des aéronefs construits en ex –pays soviétique un document similaire à la LME est incluse dans le document appelé « *Rukowodstwo* » (voir & A.4.)

Références : **Annexe 6 Ch. 6 Pt. 6.1.2.**

L'exploitant fera figurer dans le manuel d'exploitation une liste minimale d'équipement (LME), approuvée par l'Etat de l'exploitant, qui permettra au pilote commandant de bord de déterminer si



un vol peut être commencé ou poursuivi à partir d'une halte intermédiaire au cas où un instrument, un élément d'équipement ou un circuit subirait une défaillance.

#### **A.8. CERTIFICAT D'IMMATRICULATION**

Instructions : **Vérifier la présence à bord et la validité du document.**

**Vérifier si le format est conforme aux conditions requises**

Références : Convention de l'OACI dans son **Article 29** documents transportés dans les aéronefs  
Tout aéronef d'un Etat contractant, employé à la navigation internationale, doit, conformément aux conditions prescrites par la présente convention, avoir à bord les documents suivants :

a) son certificat d'immatriculation

**Annexe 7. Ch. 7 Pt .7.** Certificat d'Immatriculation

7.1. le certificat d'immatriculation sera la reproduction du modèle suivant quant au libellé et à la disposition. (voir p 9 de l'annexe 7.)

7.2. le certificat d'immatriculation sera conservé en permanence à bord de l'aéronef ( pour le cas R.C.A. nous exigeons l'original )

#### **A.9. CERTIFICAT DE LIMITATION DE NUISANCE**

Instructions : **Vérifier la présence du document à bord ;**

Références : **Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.13.**

Tous les avions répondant aux normes de certification acoustique de l'Annexe 16, volume 1  
Les avions devront transporter un document attestant leur certification acoustique.

**Note** : *l'attestation pourra figurer dans tout document de bord approuvé par l'Etat d'immatriculation.*

**Annexe 16 Volume 1 Partie 1et 2**

#### **A.10. CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN**

Instructions : **Vérifier la présence du document à bord (nous pouvons accepter une photocopie) ;**

**Vérifier si son contenu est conforme aux conditions requises.**

**Note 1** : Le CTA n'est pas exigé par l'OACI à bord des aéronefs. Dans le cas où le CTA n'est pas à bord, l'inspecteur peu, s'il le trouve nécessaire, demander une photocopie à la direction du transporteur (par email ou fax).

**Note 2** : *Nonobstant la note ci-dessus, certains Etats contractants peuvent exiger le CTA à bord (voir quels sont ces Etats liste éventuellement.)*

**Note 3** : *Certains Etats contractants peuvent exiger des documents supplémentaires à bord tels que autorisation d'entrée, certificat d'assurance etc.*

Références : **Annexe 6 Ch. 4. Pt 4.2.1.** Permis d'exploitation aérienne.

**4.2.1.1.** L'Exploitant ne pourra assurer des vols de transport commercial que s'il détient un permis d'exploitation aérienne ou un document équivalent en état de validité émis par l'Etat de l'Exploitant.

**4.2.1.2.** Le permis d'exploitation aérienne ou le document équivalent autorisera l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux conditions et restrictions qui peuvent être spécifiées.

**4.2.1.3.** La délivrance d'un permis d'exploitation aérienne ou d'un document équivalent par l'Etat de l'exploitant dépendra de ce que l'exploitant aura démontré qu'il a une organisation



appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des dispositions en matière d'entretien qui sont compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.

**4.2.1.4.** La poursuite de la validité d'un permis d'exploitation aérienne ou d'un document équivalent dépendra de ce que l'exploitant aura satisfait aux exigences du **4.2.1.3.** sous la supervision de l'Etat de l'exploitant.

**4.2.1.5.** Le permis d'exploitation aérienne ou le document équivalent contiendra au moins les éléments suivants :

- a) Identité de l'exploitant (raison sociale, adresse) ;
- b) Date d'émission et période de validité ;
- c) Description des types de vols autorisés ;
- d) Type(s) d'aéronef dont l'utilisation est autorisée ;
- e) Zones d'exploitation ou route autorisées.

## **A.12. CERTIFICAT DE NAVIGABILITE**

Instructions : **Vérifier que le Certificat de Navigabilité de l'appareil est transporté à bord. (un duplicata peut-être acceptable).**

**Vérifier la présence l'exactitude et la validité.**

Références : **Convention de l'OACI Article 31 Certificat de navigabilité.**

Chaque aéronef engagé dans la navigation internationale sera pourvu d'un certificat de navigabilité émis ou validé par l'Etat dans lequel il est immatriculé.

Convention de **l'OACI Article 29** – Documents transportés dans les aéronefs.

Chaque aéronef d'un Etat contractant, engagé dans la navigation internationale, devra transporter les documents suivants en conformité avec les conditions prescrites dans la convention :

- b) son certificat de navigabilité.

### **Annexe 8 Partie II pt. 5.1.**

Le certificat de navigabilité sera renouvelé ou restera en état de validité, selon les lois de l'Etat d'immatriculation, à condition que ce dernier exige que le maintien de la navigabilité de l'aéronef soit constaté au moyen de vérifications périodiques effectuées à des intervalles déterminés en tenant compte du temps d'utilisation et de la nature de cette utilisation, ou au moyen d'un système de vérifications approuvés par cet Etat et ayant un effet au moins équivalent.

### **Annexe 8 Partie II pt. 7**

Modèle de certificat de navigabilité donnera les renseignements indiqués dans le modèle ci-après, auquel il sera conforme dans l'ensemble (voir annexe)

## **DOSSIER DE VOYAGE**

### **A.13. PLAN DE VOL OPERATIONNEL**

Instructions: **Vérifier la présence et l'exactitude.**

Références : **Annexe 6 Ch. 4. Pt 4.3. Préparation des vols**

**4.3.1.** Aucun vol ne sera entrepris avant qu'aient été remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié :

- g) que les normes du 4.3.3. relatives à la planification opérationnelle des vols ont été appliquées.

**4.3.3** Planification opérationnelle des vols.



**4.3.3.1.** Pour chaque vol prévu, il sera établi un plan de vol exploitation. Le plan de vol exploitation sera approuvé et signé par le pilote commandant de bord et, s'il y a lieu, signé par l'agent technique d'exploitation, et copie sera remise à l'exploitant ou à un agent désigné ; s'il ne peut être remis, il sera déposé à l'administration de l'aéroport ou en un endroit convenable à l'aérodrome de départ.

**4.3.3.2.** Le manuel d'exploitation doit décrire le contenu et l'utilisation du plan de vol exploitation.

**Annexe 6. Ch. 11 Pt. 11.1.**

Un manuel de vol qui peut être émis en parties séparées correspondantes aux aspects spécifiques des opérations, fournies en accord avec le Pt **4.2.2.** contiendra au moins ce qui suit :  
24) les spécifications pour le plan de vol opérationnel.

**A.14. DEVIS DE MASSE ET CENTRAGE.**

Instructions : **Vérifier la présence du devis de masse et l'exactitude**

Références : **Annexe 6.Ch. 11. Pt. 11.1.**

Un manuel de vol qui peut être émis en parties séparées correspondantes aux aspects spécifiques des opérations, fournies en accord avec le pt 4.2.2. contiendra au moins ce qui suit :  
30) instruction pour le contrôle du devis de masse et centrage.

**Annexe 6. Ch. 4. Pt. 4.3.1.**

Aucun vol ne sera entrepris avant qu'aient été remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié :

- d) que la masse et le centrage de l'avion permettent d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues.

**EQUIPEMENT DE SECURITE**

**A.15. EXTINCTEURS**

Instructions : **Vérifier la présence, le nombre, l'état et la date d'expiration.**

Références : **Annexe 6. CH. 6. Pt. 6.2.2. b.1.**

Les avions seront dotés :

- a) d'extincteurs portatifs conçus de telle manière que lorsqu'ils sont utilisés, ils ne provoquent pas de pollution dangereuse de l'air dans l'avion ; au moins un extincteur sera situé :
  - 1) Dans le poste de pilotage ;
  - 2) Dans chacun des compartiments des passagers séparés du poste de pilotage et auquel l'équipage de conduite ne peut avoir aisément accès.

**A.16. GILETS DE SAUVETAGE/ DISPOSITIF DE FLOTTAISON**

Instructions : **Vérifier la présence, l'état et où c'est applicable, la date d'expiration.**

Références : **Annexe. 6. Ch.6. Pt. 6.5. Tous avions - survol de l'eau ;**

**6.5.2.** Avions terrestres

**6.5.3.** Tous avions – vols à grande distance avec survol de l'eau

**6.5.2.1.** Les avions terrestres seront dotés de l'équipement prescrit en **6.5.2.2.** :

- a) lorsqu'ils survolent une étendue d'eau à plus de **93 Km (50 NM)** de la côte, dans le cas des avions terrestres exploités conformément aux dispositions du **5.2.9.** ou **5.2.10.** ;



b) lorsqu'ils survolent une étendue d'eau en route à une distance supérieure à celle à laquelle ils peuvent atteindre la côte en vole planée, dans le cas de tous les autres avions terrestres ;  
c) lorsqu'ils décollent ou atterrissent à un aéroport où, de l'avis de l'Etat de l'Exploitant, la trajectoire de décollage ou d'approche est disposée de telle façon au dessus de l'eau qu'en cas d'accident il y aurait probabilité d'amerrissage forcé.

**6.5.2.2.** L'équipement mentionné en **6.5.2.1.** comportera un gilet de sauvetage ou un dispositif individuel de flottaison équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, rangé de manière que chaque occupant puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette.

**6.5.3.2.** Chaque gilet de sauvetage ou dispositif individuel de flottaison équivalent transporté conformément aux dispositions de **6.5.1.a)** **6.5.2.1.** et **6.5.2.2.** sera muni d'un éclairage électrique afin de faciliter le repérage des naufragés, sauf lorsqu'il satisfait aux dispositions de **6.5.2.1. c)** par des dispositifs individuels de flottaison équivalents autres que les gilets de sauvetage.

## **A.17. HARNAIS**

Instructions : **Vérifier la présence et l'état ;**

Références : **Annexe 6. Ch. 6. Pt 6.2.2.c.3.**

Les avions seront dotés :

- 3) d'un harnais de sécurité pour chaque siège de membre d'équipage de conduite. Le harnais de sécurité affecté à chaque siège de pilote comportera un dispositif qui retiendra automatiquement le buste du pilote en cas de décélération rapide.

**Recommandation** : il est recommandé que le harnais de sécurité affecté à chaque siège de pilote comporte un dispositif destiné à éviter que le corps d'un pilote subitement frappé d'incapacité ne vienne gêner la manœuvre des commandes de vol.

**Note** : le harnais de sécurité comprend des bretelles et une ceinture qui peut – être utilisée séparément.

## **A.18. EQUIPEMENT D'OXYGENE**

Instructions : **Vérifier la présence et l'état ;**

Références : **Annexe 6. Ch. 4 Pt. 4.3.8.1. POUR AVIONS NON PRESSURISÉS**

Un vol qui doit être effectué à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique dans le compartiment des passagers et de l'équipage est inférieure à **700 hPa** ne sera entrepris que si la réserve d'oxygène est insuffisante pour alimenter :

- a) tous les membres de l'équipage et **10%** des passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression à l'intérieur des compartiments qu'ils occupent sera comprise entre **700 hPa** et **620 hPa**, diminuée de **30 minutes** ;
- b) l'équipage et les passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent sera inférieure à **620 hPa**.

### **Annexe 6. Ch. 4. Pt. 4.4.5.- Emploi de l'oxygène**

**4.4.5.1.** Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite devront utiliser les inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, spécifiés en **4.3.8.1.**

### **POUR AVIONS PRESSURISÉS**

**Annexe 6. Ch. 4. Pt. 4.3.8.2.**

Dans le cas des avions pressurisés, un vol ne sera entrepris que si l'avion est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres de l'équipage et tous les passagers, et jugée appropriée en fonction des conditions du vol, en cas de chute de pression, pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent seraient inférieurs à **700 hPa**.

**Annexe 6. Ch. 4. Pt. 4.4.5 Emploi de l'oxygène.**

**4.4.5.1.** Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite devront utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, spécifiés en **4.3.8.2**.

**4.4.5.2.** Tous les membres d'équipage d'avions pressurisé volant au dessus d'une altitude où la pression atmosphérique est inférieure à **376 hPa (> 25000 ft)** devront disposer à leur poste de travail d'un masque à oxygène à pose rapide capable de fournir immédiatement de l'oxygène à la demande

**A.19 LAMPE ELECTRIQUE**

Instructions : **Vérifier la quantité appropriée de torches électriques.**  
**Vérifier leur état.**

Références : **Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.10.**

Tous les avions volant de nuit seront dotés :

- c) d'une torche électrique à chaque poste de membre d'équipage.

**PERSONNEL NAVIGANT****A.20. LICENCE DU PERSONNEL NAVIGANT**

Instructions : **Vérifier la validité des licences de l'équipage et les qualifications appropriées.**

**Note** : **les copilotes U.S. n'ont pas obligation de détenir la qualification de type.**

Références : **Convention de l'OACI Article 29 – Documents transportés dans les aéronefs.**

Tout aéronef d'un Etat contractant, employé à la navigation internationale, doit, conformément aux conditions prescrites par la présente convention, avoir à bord les documents suivants :

- d) les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage.

**Convention de l'OACI Article 32 – Licences du personnel.**

- a) Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

**Annexe 1 Ch. 1. Pt. 1.2.1. Autorisation d'exercer des fonctions en qualité de membre de l'équipage de conduite.**

Nul ne pourra exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications de la présente annexe et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir. Cette licence devra avoir été délivré par l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ou avoir été validée par cet Etat si elle a été délivrée par un autre Etat contractant.

**Annexe 1 Ch. 1. Pt. 1.2.2. Méthode de validation d'une licence.**

**1.2.2.1.** Lorsqu'un Etat contractant validera une licence délivrée par un autre Etat contractant au lieu de délivrer une nouvelle licence, il effectuera cette validation sous forme d'une autorisation appropriée qui sera jointe à la licence et reconnaîtra à cette dernière la même valeur qu'à celles qui sont délivrées par lui. La validité de cette autorisation ne dépassera en aucun cas la durée de validité de la licence elle-même.

**Convention de l'OACI Article 30 – Equipement radio des aéronefs.**

c) Les appareils émetteurs ne peuvent être utilisés que par les membres de l'équipage navigant munis à cet effet d'une licence spéciale délivrée par les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

**Annexe 6 Ch.9. Pt. 9.1.2. Opérateur radio navigant**

L'équipage conduite comprendra au moins une personne titulaire d'une licence en état de validité, délivrée ou validée par l'Etat d'immatriculation, l'autorisant à manipuler l'appareillage d'émission radio qui doit être utilisé.

**Annexe 1. Ch.1.Pt. 1.2.4.**

**Note 2 :** Afin de fournir au titulaire d'une licence la preuve dont il a besoin pour témoigner qu'il satisfait aux conditions 1.2.4.1. le service de délivrance des licences lui délivre une attestation médicale classe 1, 2 ou 3, selon le cas. Cette attestation peut prendre plusieurs formes ; il peut s'agir d'un certificat distinct portant un titre approprié, d'une déclaration figurant sur la licence, d'un règlement national stipulant que l'attestation médicale fait partie intégrante de la licence etc.

**Annexe 6. Ch. 9. Pt. 9.1. Composition de l'équipage de conduite**

**9.1.1.** L'équipage de conduite ne sera pas inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel d'exploitation.

En plus de l'équipage minimale de conduite spécifié dans le manuel de vol, ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité, l'équipage de conduite comprendra les membres d'équipage de conduite qui pourront être nécessaires suivant le type de l'avion utilisé, le type d'exploitation considéré et la durée du vol entre les points où s'effectue la relève de l'équipage de conduite.

**9.1.2. Opérateur radio navigant.**

L'équipage de conduite comprendra au moins une personne titulaire d'une licence en état de validité, délivrée ou validée par l'Etat d'immatriculation, l'autorisation à manipuler l'appareillage d'émission radio qui doit être utilisé

**9.1.3. Mécanicien navigant.**

Lorsqu'un poste distinct aura été prévu pour un mécanicien navigant dans les aménagements de l'avion, l'équipage de conduite comprendra au moins un mécanicien navigant spécialement affecté à ce poste, à moins que les fonctions attachées à ce poste puissent être remplies de manière satisfaisante par un autre membre de l'équipage de conduite, titulaire d'une licence de mécanicien navigant, sans nuire à l'exercice de ses fonctions normales.

**9.1.4. Navigateur.**

L'équipage de » conduite comportera au moins un titulaire d'une licence de navigateur sur tous les vols pour lesquels l'Etat de l'exploitant aura déterminé que les pilotes ne peuvent assurer convenablement, de leur poste, la navigation nécessaire à l'exécution du vol dans des conditions



de sécurité.

**Annexe 6. Ch. 9. Pt. 9.5. EQUIPEMENT DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE**

Un membre d'équipage de conduite titulaire d'une licence dont il ne peut exercer les privilèges qu'à condition de porter des verres correcteurs aura à sa portée des verres correcteurs de rechange lorsqu'il exercera les privilèges de sa licence.

**CARNET DE ROUTE/COMPTE-RENDU DU MATERIEL OU EQUIVALENT****A.21. CARNET DE ROUTE OU EQUIVALENT.**

Instructions : **Vérifier la présence à bord du carnet de route ou équivalent**  
**Vérifier si le contenu respecte les conditions requises.**

Références : **Convention de l'OACI Article 34 – Carnet de route.**

Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il est tenu un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, sous la forme qui pourrait être prescrite en vertu de la présente convention.

**Convention de l'OACI Article 29 – Documents transportés dans les aéronefs**

Tout aéronef d'un Etat contractant, employé à la navigation internationale, doit, conformément aux conditions prescrites par la présente convention, avoir à bord les documents suivants :

d) son carnet de route ;

**Annexe 6. Ch.4. Pt. 4.5.5.**

Le pilote commandant de bord sera responsable de la tenue à jour du carnet de route ou de la déclaration contenant les renseignements énumérés en Pt. 11.5.1.

**Annexe 6. Ch.11. Pt. 11.5.1.**

Recommandation : il est recommandé que le carnet de route d'un avion comporte les rubriques suivantes correspondant aux chiffres romains indiqués.

I – Nationalité et immatriculation de l'avion ;

II – Date ;

III – Noms des membres d'équipage ;

IV – Affectation des membres d'équipage ;

V – lieu de départ ;

VI – lieu d'arrivée ;

VII – Heure de départ ;

VIII – Heure d'arrivée ;

IX – Heure de vol ;

X – Nature du vol (privé, travail aérien, transport régulier ou non régulier) ;

XI – Incidents et observations (s'il y a lieu) ;

XII – Signature de la personne responsable.

**A.22. APPROBATION POUR REMISE EN SERVICE**

Instructions : **Vérifier que la maintenance qui a été effectuée a bien été signée.**

**Vérifier que toutes les demandes de maintenance du compte rendu de matériel sont conformes aux conditions requises.**

Références : **Annexe 6 Ch. 8. Pt. 8.7. en corrélation avec le Pt. 4.3.1.**

**8.7. Approbation pour remise en service.**

Une approbation pour remise en service doit être complétée par une ou des personnes qualifiées conformément à l'annexe 1 pour certifier que le travail de maintenance a été effectué de façon satisfaisante et conformément aux méthodes prescrites dans le manuel de maintenance.

**4.3.1.** Aucun vol ne sera entrepris avant qu'aient été remplies les fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié :

a) qu'il a été délivré une fiche d'entretien se rapportant à l'avion conformément aux dispositions du Pt. 8.7.

**A.23. LISTE DES TRAVAUX REPORTEES.**

Instructions : **Vérifier le N° des défauts reportés (spécifier dans le rapport si nécessaire).**

**Vérifier que les défauts différés incluent des limites de temps et sont en conformité avec les temps limites déclarés ; si applicable vérifier la conformité avec le M.E.L (minimal equipment list) ;**

Références : **Annexe 6 suppléments G – Liste Minimale d'Équipement. (M.E.L) ;**

8. Les systèmes ou équipements dont on accepte qu'ils soient hors fonctionnement pour un vol devraient être étiquetés le cas échéant et tous ces éléments devraient être notés dans le carnet technique de l'aéronef pour signaler à l'équipage de conduite et au personnel d'entretien les systèmes ou équipement hors de fonctionnement.

**A.24. VISITE PREVOL**

Instructions : **Vérifier la présence de la fiche de la visite prévol.**

Références : **Annexe 6 Ch. 4. Pt. 4.3.1.**

**4.3.1.** Aucun vol ne sera entrepris avant qu'aient été remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié :

a) que l'avion est en état de navigabilité ;

b) qu'il a été délivré une fiche d'entretien se rapportant à l'avion conformément aux dispositions du Pt. 8.7.

**B****EQUIPEMENTS DE SECURITE / CABINE****B.1. ETAT GENERAL INTERIEUR**

Instructions : **Vérifier la propreté, l'ordre et l'état général.**

Références : **Annexe 8. Ch. 8. Pt. 8.3. EQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SURVIE.**

L'équipement de secours et de survie prescrit, que l'équipage ou les passagers peuvent avoir à utiliser ou à mettre en œuvre en cas d'urgence, sera fiable accessible et identifiable et portera clairement l'indication de son mode d'emploi.

**B.2. SIEGE DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CABINE**

Instructions : **Vérifier la présence et la conformité aux normes et les conditions requises.**



**Références : Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.16. : Avions transportant des passagers – sièges des membres de l'équipage de cabine.**

**6.16.1.** Avions dont le certificat de navigabilité individuel original a été délivré le 1<sup>er</sup> janvier 1981 ou après cette date.

Tous les avions seront équipés d'un siège orienté vers l'avant ou vers l'arrière (à moins de 15° de l'axe longitudinal de l'avion), doté d'un harnais de sécurité, pour chacun des membres de l'équipage de cabine dont la présence est nécessaire pour répondre aux dispositions du (Pt. 12.1.) concernant l'évacuation d'urgence

**12.1. fonctions attribuées en cas d'urgence :** L'exploitant doit déterminer, avec l'approbation de l'Etat de l'Exploitant et d'après le nombre de sièges ou le nombre de passagers transportés, l'effectif minimal de l'équipage de cabine nécessaire dans chaque type d'avion pour effectuer une évacuation sûre et rapide, et les fonctions qui doivent être exécutées en cas d'urgence ou lorsque la situation nécessite une évacuation d'urgence. L'Exploitant attribuera ces fonctions pour chaque type d'avion.

**6.16.2.** Avions dont le certificat de navigabilité individuel original a été délivré avant le 1<sup>er</sup> janvier 1981.

Le harnais de sécurité comprend les bretelles et une ceinture qui peut – être utilisée séparément

**6.16.3.** Le siège de l'équipage de cabines installés conformément aux dispositions de 6.16.1. et 6.16.2. seront à proximité des issues de secours, de plain – pied et d'autres types selon ce que prescrit l'Etat d'immatriculation pour l'évacuation d'urgence.

### **B.3. TROUSSE DE 1<sup>er</sup> SECOURS/ TROUSSE MEDICALE D'URGENCE**

**Instructions : Vérifier la présence à bord, l'état et la validité des produits.**

**Références : Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.2.2.a) et le Supplément B**

Les avions seront dotés :

- a) de fournitures médicales suffisantes accessibles et appropriées au nombre de passagers que l'avion est autorisé à transporter

Recommandation : Il est recommandé que les fournitures médicales comprennent :

- 1) Une ou plusieurs trousse de premiers secours ;
- 2) Une trousse médicale, à l'intention des médecins ou autres personnes qualifiées, pour traiter les urgences médicales en vol, pour les avions autorisés à transporter plus de 250 passagers.

**Note :** Des éléments indicatifs sur les types, le nombre, l'emplacement et le détail de fournitures médicales figurent au supplément B.

### **B.4. EXTINCTEURS**

**Instructions : Vérifier la présence, le nombre, l'état et la date de validité.**

**Références : Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.2.2. b) Les avions seront dotés :**

- b) d'extincteurs portatifs conçus de telle manière que, lorsqu'ils sont utilisés, ils ne provoquent pas de pollution dangereuse de l'air dans l'avion ; au moins un extincteur sera situé :

- 1) Dans le poste de pilotage ;
- 2) Dans chacun des compartiments des passagers séparés du poste de pilotage et auquel l'équipage de conduite ne peut avoir aisément accès.

**Note :** Un extincteur portatif ainsi installé conformément aux dispositions du certificat de navigabilité de l'avion peut être considéré comme répondant à cette spécification.

**B.5. GILET DE SAUVETAGE/DISPOSITIF DE FLOTTAISON**

Instructions : *Vérifier la présence, l'état et la date de validité.*

Références : **Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.5. TOUS AVIONS – SURVOL DE L'EAU**

**6.5.2. AVIONS TERRESTRES**

**6.5.2.1.** Les avions terrestres seront dotés de l'équipement prescrit en 6.5.2.2. :

- a) lorsqu'ils survolent une étendue d'eau à plus de 93 Km (50NM) de la côte, dans le cas des avions terrestres exploités conformément aux dispositions du 5.2.9. ou 5.2.10 ;
- b) lorsqu'ils survolent une étendue d'eau en route à une distance supérieure à celle à laquelle ils peuvent atteindre la côte en vol plané, dans le cas de tous les autres avions terrestres ;
- c) lorsqu'ils décollent ou atterrissent à un aérodrome où, de l'avis de l'Etat de l'Exploitant, la trajectoire de décollage ou d'approche est disposé de telle façon au dessus de l'eau qu'en cas d'accident il y aurait probabilité d'amerrissage forcé.

**6.5.2.2.** L'équipement mentionné en 6.5.2.1. comportera un gilet de sauvetage ou un dispositif individuel de flottaison équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, rangé de manière que chaque occupant puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette.

**6.5.3. Tous avions – Vols à grande distance avec survol de l'eau.**

**6.5.3.2.** Chaque gilet de sauvetage ou dispositif individuel de flottaison équivalent transporté conformément aux dispositions de 6.5.1.a) 6.5.2.1. et 6.5.2.2. sera muni d'un éclairage électrique afin de faciliter le repérage des naufragés, sauf lorsqu'il satisfait aux dispositions de 6.5.2.1. c) par des dispositifs individuels de flottaison équivalents autres que les gilets de sauvetage.

**6.6. Tous avions – Vols au dessus de régions terrestres désignées.**

Les avions utilisés au-dessus de régions terrestres qui ont été désignées par l'Etat intéressé comme régions où les recherches et le sauvetage seraient particulièrement difficiles seront dotés de dispositifs de signalisation et d'un équipement de sauvetage (y compris des moyens de subsistance) appropriés à la région survolée.

**B.6. CEINTURES DE SECURITE**

Instructions : *Vérifier la présence et l'état des ceintures de sécurité des passagers ;*

Références : **Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.2.2.c.2) ;**

Les avions seront dotés :

- 3) D'une ceinture de sécurité pour chaque siège et de sangles de sécurité pour chaque couchette ;

**B.7. ISSUE DE SECOURS, CHEMINEMENT LUMINEUX, TORCHE ELECTRIQUE**

Instructions : *Vérifier la présence de la signalisation des issues de secours, du cheminement lumineux et des torches électriques ; le cas échéant, Vérifier l'état du cheminement lumineux.*



**Note** : Les avions de construction de l'ex U.R.S.S. ne sont généralement pas équipés d'un système de marquage au sol, mais sur certains types d'avions tel que (TU – 134 ; TU – 154) la signalisation des issues de secours est combinée avec les dispositifs lumineux. Cette combinaison peut être acceptable pour ces aéronefs.

**Références : Annexe 8. Ch. 4. Pt. 4.1.7. ATERRISSAGE D'URGENCE**

**4.1.7.2.** Des dispositifs seront prévus pour l'évacuation rapide des occupants dans les conditions susceptibles de se produire à la suite d'un atterrissage d'urgence. Ces dispositifs seront fonction de la capacité de l'avion en passagers et équipage.

**4.1.7.3.** L'aménagement intérieur de la cabine ainsi que l'emplacement et le nombre des issues de secours, y compris les moyens de localiser et d'éclairer les voies et issues d'évacuation, devront faciliter l'évacuation rapide de l'avion dans les conditions susceptibles de se produire à la suite d'un atterrissage d'urgence.

**4.1.7.4.** Les avions dont le certificat prévoit le cas d'amerrissage forcé seront conçus de manière à donner le maximum de garantie pour que, en cas d'amerrissage forcé, les passagers et l'équipage puissent évacuer l'avion en toute sécurité.

**Annexe 6.Ch. 6. Pt. 6.10. f ;**

Tous avions volant de nuit seront dotés :

f) D'une torche électrique à chaque poste de membre d'équipage.

**B.8. TOBOGGANS / CANOT DE SAUVETAGE**

**Instructions : Vérifier le manomètre de la bouteille et la date d'expiration ;  
Vérifier la présence du canot de sauvetage quand il est requis et sa dernière visite l'heure ; le passeport qui atteste que la visite a été fait.**

**Références : Annexe 8. Ch. 4. Pt. 4.1.7. ATERRISSAGE D'URGENCE**

**4.1.7.2.** Des dispositifs seront prévus pour l'évacuation rapide des occupants dans les conditions susceptibles de se produire à la suite d'un atterrissage d'urgence. Ces dispositifs seront fonction de la capacité de l'avion en passagers et équipage.

**4.1.7.3.** L'aménagement intérieur de la cabine ainsi que l'emplacement et le nombre des issues de secours, y compris les moyens de localiser et d'éclairer les voies et issues d'évacuation, devront faciliter l'évacuation rapide de l'avion dans les conditions susceptibles de se produire à la suite d'un atterrissage d'urgence.

**4.1.7.4.** Les avions dont le certificat prévoit le cas d'amerrissage forcé seront conçus de manière à donner le maximum de garantie pour que, en cas d'amerrissage forcé, les passagers et l'équipage puissent évacuer l'avion en toute sécurité.

**6.5.3. Tous avions – Vols à grande distance avec survol de l'eau.**

**6.5.3.1.** Outre l'équipement prescrit en **6.5.2**, l'équipement ci-dessous sera installé à bord de tous les avions utilisés sur des routes où ils pourraient, au dessus de l'eau, se trouver à une distance correspondant soit à plus de **120 minutes** de vol à la vitesse de croisière, si cette distance est inférieure, à plus de **740 Km (400 NM)** d'une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence dans le cas des avions utilisés selon les conditions prescrites en **5.2.9**. ou en **5.2.10**, et **30 minutes** ou



**185 km (100NM)**, si cette distance est inférieure, dans le cas de tous les autres avions :

- a) Des canots de sauvetage en nombre suffisant pour porter toutes les personnes se trouvant à bord, ces canots étant rangés de manière à pouvoir être facilement utilisés en cas d'urgence et doté d'un équipement de sauvetage, y compris des moyens de subsistance, approprié aux circonstances ;
- b) Un équipement pour effectuer les signaux pyrotechniques de détresse définis à l'Annexe 2.

## **B.9. OXYGENE DE SUBSISTANCE (PNC et PASSAGERS)**

Instructions : **Vérifier la présence et l'état (si applicable).**

### Références : **Annexe 6 Ch. 4. Pt. 4.3.8.1. POUR AVIONS NON PRESSURISES**

Un vol qui doit être effectué à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa ne sera entrepris que si la réserve d'oxygène est insuffisante pour alimenter.

- a) Tous les membres de l'équipage et 10% des passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression à l'intérieur des compartiments qu'ils occupent sera comprise entre 700hPa et 620 hPa (entre 10.000 ft et 13.000 ft) diminué de 30 minutes ;
- b) L'équipage et les passagers pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent sera inférieure à 620 hPa (> 13.000 ft).

### **Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.7.1.**

Un avion destiné à être utilisé à des altitudes de vol aux quelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa (10.000 ft ) sera doté de réservoir d'oxygène et d'inhalateurs capable s d'emmagasiner et de distribuer les quantités d'oxygène spécifiées en 4.3.8.1.

### **POUR AVIONS PRESSURISES**

#### **Annexe 6. Ch. 4. Pt. 4.3.8.2.**

Dans le cas des avions pressurisés, un vol ne sera entrepris que si l'avion est doté d'une réserve d'oxygène permettant d'alimenter tous les membres d'équipage et tous les passagers, en cas de chute de pression, pendant toute période au cours de laquelle la pression atmosphérique dans les compartiments qu'ils occupent serait inférieure à 700 hPa.

En outre lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376hPa (25.000 ft) ou lorsqu'un avion est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa, mais qu'il peut descendre sans risque en moins de quatre (4) minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa, la réserve d'oxygène sera suffisante pour alimenter les occupants du compartiment



des passagers pendant au moins dix (10) minutes.

**Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.7.2.**

Un avion qui est destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique dans les compartiments des passagers et de l'équipage est inférieure à 700 hPa (10.000 ft) mais qui est équipé d'un dispositif permettant de maintenir la pression à plus de 700 hPa (10.000ft) dans les compartiments de passagers et de l'équipage, sera doté de réservoirs d'oxygène et d'inhalateurs capables d'emmagasiner et de distribuer les quantités d'oxygène spécifiées en **4.3.8.2.**

**Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.7.5.**

Un avion destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa, ( 25.000 ft ) ou qui est utilisé à des altitudes auxquelles la pression atmosphérique est supérieure 376 hPa, ne peut descendre sans risque en moins de quatre (4) minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa et dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré le 09 Novembre 1998 ou après cette date, sera doté d'inhalateurs distributeurs d'oxygène à déploiement automatique pour satisfaire aux exigences du Pt ; 4.3.8.2. Le nombre total d'inhalateurs dépassera d'au moins 10% le nombre de sièges prévus pour les passagers et l'équipage de cabine.

**B.10. CARTONS DE SECURITE**

Instructions : **Vérifier la présence et l'exactitude.**

Références : **Annexe 6.Ch. 4. Pt. 4.2.11.1.**

L'exploitant veillera à ce que les passagers soient mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi :

- a) des ceintures de sécurité ;
- b) des issues de secours ;
- c) des gilets de sauvetage, si leur présence à bord est obligatoire ;
- d) de l'alimentation en oxygène ;
- e) de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.

**Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.2.2.**

Les avion seront dotés de :

d) Dispositifs permettant de communiquer aux passagers les renseignements et instructions ci-après :

- 1) Mettre les ceintures de sécurité ;
- 2) Mettre les masques à oxygène et instructions sur leur emploi, si une réserve d'oxygène est obligatoire à bord ;
- 3) Défense de fumer ;
- 4) Emplacement des gilets de sauvetage ;
- 5) Emplacement et mode d'ouverture des issues de secours.

**B.11. EQUIPAGE DE CABINE**

Instructions : **Vérifier que le nombre des membres de l'équipage de cabine est approprié : le nombre devrait normalement être d'un personnel de cabine pour 50 passagers. Si vous n'êtes pas certain que le nombre de personnel de cabine est en conformité avec les**



**réglementations OPS nationales, (voir le RACAM OPS) ;  
(Vérifier le registre de bord ou compter le nombre de personnel de cabine quand il quitte l'avion.)**

**Vérifier aussi souvent que possible que l'emplacement de l'équipage de cabine permet d'effectuer en sécurité et très rapidement une évacuation de l'avion.  
(La licence des personnels de cabine n'est pas exigée par l'OACI.)**

**Références : Annexe 6. Ch. 12. Pt. 12.1. fonctions attribuées en cas d'urgence :**

L'exploitant doit déterminer, avec l'approbation de l'Etat de l'Exploitant et d'après le nombre de sièges ou le nombre de passagers transportés, l'effectif minimal de l'équipage de cabine nécessaire dans chaque type d'avion pour effectuer une évacuation sûre et rapide, et les fonctions qui doivent être exécutées en cas d'urgence ou lorsque la situation nécessite une évacuation d'urgence. L'Exploitant attribuera ces fonctions pour chaque type d'avion.

## **B.12. ACCES AUX ISSUES DE SECOURS**

**Instructions : Vérifier que l'accès approprié des issues de secours est prévu et qu'il ne soit pas entravé par le siège pliable d'un personnel de cabine.**

**Note : les sièges doivent - être rigide particulièrement le dossier pour faciliter l'évacuation et aux issues de secours installer quelqu'un de costaud afin de faciliter l'évacuation.**

**Références : Annexe 8. Ch. 4. Pt. 4.1.7. Atterrissage d'urgence.**

**4.1.7.2** Des dispositifs seront prévus pour l'évacuation rapide dans les conditions susceptibles de se produire à la suite d'un atterrissage d'urgence. Ces dispositifs seront fonction de la capacité de l'avion en passagers et équipage.

**4.1.7.3.** L'aménagement intérieur de la cabine ainsi que l'emplacement et le nombre des issues de secours, y compris les moyens de localiser et d'éclairer les voies et issues d'évacuation, devront faciliter l'évacuation rapide de l'avion dans les conditions susceptibles de se produire à la suite d'un atterrissage d'urgence.

## **B.13 SECURITE DES BAGAGES PASSAGERS**

**Instructions : Vérifier que les passagers n'emportent pas trop de bagages à main pour la capacité de rangement de l'avion (par l'observation à la porte d'embarquement).**

**Vérifier le rangement convenable des bagages.**

**Références : Annexe 6. Ch. 4. Pt. 4.8. Bagages à main.**

L'exploitant veillera à ce que tous les bagages à main introduits dans la cabine de passagers d'un avion soient rangés de façon appropriée et sûre.

## **B.14. CAPACITE EN SIEGES**

**Instructions : Vérifier que le nombre de personnes à bord est compatible avec le nombre autorisé par la réglementation.**

**(Note : Déterminé par l'Etat de l'exploitant).**

**Références : Annexe 6. Ch. 6. Pt. 6.2.2.**

Un avion sera doté :



c) 1) d'un siège ou d'une couchette pour chaque personne ayant dépassé un âge qui sera déterminé par l'Etat de l'exploitant.

**C****ETAT DE L'AVION****C.1. ETAT GENERAL EXTERIEUR**

Instructions : *Vérifier l'état général de la cellule :*

- a) *La corrosion apparente*
- b) *la propreté ;*
- c) *la présence de glace, de neige, de givre ;*
- d) *la lisibilité des marquages, (peinture, scotch, les points de charge d'eau).*

**C.2. PORTES ET TRAPPES DE VISITE**

Instructions : *Vérifier les portes leurs marques extérieures, le mode opératoire et l'état des trappes.*

**C.3. COMMANDES DE VOL**

Instructions : *Vérifier les commandes de vol extérieures celles reliées aux ailes, stabilisateurs et ailerons ;*

*Vérifier les dommages apparents :*

- a) *corrosion ;*
- b) *décollement ;*
- c) *marque évidente d'impacts de foudre ;*
- d) *enfouissements ;*
- e) *relâchement des attaches ;*
- f) *prises statiques manquantes*

**C.4. ROUES ET PNEUS**

Instructions : *Vérifier et inspecter les dommages dus à l'usure et les signes de sous gonflage.*

**Note** : Sur les pneus de fabrication ex-Soviétique, une ou plusieurs toiles peuvent être visibles en fonction des exigences du fabricant ; exemples :

- 1) Détérioration du pneu (perforations, coupure) sont acceptées jusqu'à la 2<sup>ème</sup> toile (**IL-18 et TU-154**) ou 4<sup>ème</sup> toile (**TU – 154**) ;
- 2) Pour les pneus qui ont des trous de contrôle, la disparition maximum de 2 trous consécutifs (**TU – 154**) est acceptable ;
- 3) Pour les freins, la direction et les portes de trappes, les fuites hydrauliques maximales de 1 à 2 cm<sup>3</sup> / minute sont acceptable ;
- 4) La trace d'usure du système de freinage doit être visible ;
- 5) Les traces d'usure des détecteurs de chaleur des roues devraient tous être intacts.



	<p><b>C.5. TRAIN D'ATERRISSAGE</b></p> <p><u>Instructions</u> : <i>Vérifier et inspecter visuellement centrée sur la lubrification ;</i></p> <p>a) <i>fuite ;</i></p> <p>b) <i>corrosion et usure des ferrures de portes et charnières.</i></p>
	<p><b>C.6. PUIITS DE TRAIN</b></p> <p><u>Instructions</u> : <i>Inspection visuelle centrée sur la lubrification, fuite et corrosion.</i></p>
	<p><b>C.7. ADMISSION ET TUYAUX D'ÉCHAPPEMENT</b></p> <p><u>Instructions</u> : <i>vérifier et inspecter visuellement centrée sur les enfoncements, la perte ou le manque d'attaches (admission) et ailettes LPT si visibles dégâts apparents aux capteurs, tuyère, crique etc ; (tuyau d'échappement)</i></p>
	<p><b>C.8. AILETTES</b></p> <p><u>Instructions</u> : <i>Vérifier et inspecter visuellement si dégâts sur les ailettes, criques entailles corrosion, érosion etc ;</i></p>
	<p><b>C.9. HELICES</b></p> <p><u>Instructions</u> : <i>Inspecter visuellement s'il y a de la corrosion, jeu moyeu des pales, dégâts causés par des pierres en cas d'atterrissage sur des terrains latéritiques.</i></p>
	<p><b>C.10. REPARATIONS APPARENTES</b></p> <p><u>Instructions</u> : <i>Inspecter visuellement avec beaucoup de précision et noter les réparations effectuées de façon inhabituelle ou incorrecte.</i></p>
	<p><b>C.11. DOMMAGES APPARENTS NON REPARES</b></p> <p><u>Instructions</u> : <i>Inspecter visuellement et noter tous les dégâts non évalués ou non enregistrés incluant la corrosion, dégâts causés par la foudre rencontre d'oiseaux etc.</i></p>
	<p><b>C.12. FUTES</b></p> <p><u>Instructions</u> : <i>Inspecter visuellement toutes les fuites de carburant, d'hydrauliques et des produits de toilette.</i></p>



<b>D</b>	<b>CARGO</b>
	<p><b>D.1. ETAT GENERAL DU COMPARTIMENT CARGO</b></p> <p><u>Instructions</u> : <i>Vérifier la propreté et l'état général du compartiment cargo ; Vérifier la protection du feu, la détection et le système d'extinction du feu (si approprié)</i></p>
	<p><b>D.2. MARCHANDISES DANGEREUSES</b></p> <p><u>Instructions</u> : <i>Si des marchandises dangereuses sont à bord, vérifier que le pilote a reçu la notification appropriée. Vérifier que le manuel OPS comporte l'information pertinente comme exigé par l'annexe 18 de l'OACI.</i></p> <p><u>Références</u> : <b>Annexe 18. Ch. 9. Pt. 9.1. Renseignement à fournir au commandant de bord.</b></p> <p>9.1. L'exploitant d'un aéronef dans lequel des marchandises dangereuses doivent être transportées remettra au commandant de bord, le plutôt possible avant le départ de l'aéronef, les renseignements écrits spécifiés dans les instructions techniques.</p> <p><b>9.2. Renseignements à fournir et instructions à donner aux membres d'équipage de conduite.</b></p> <p>L'exploitant fournira aux membres d'équipage de conduite, dans le manuel d'exploitation, les renseignements qui leur permettront de s'acquitter de leurs fonctions dans le transport des marchandises dangereuses, et fournira les instructions sur les mesures à prendre dans les cas d'urgence impliquant des marchandises dangereuses.</p> <p><b>Annexe 6. Ch. 11. Pt. 11.1. Manuel de vol</b></p> <p>Un manuel de vol prévu par 4.2.2. qui peut être publié en parties distinctes correspondant aux aspects spécifiques des opérations, contiendra au moins ce qui suit :</p> <p>18) informations et instructions sur le transport des marchandises dangereuses comprenant les mesures à prendre en cas d'urgence.</p>
	<p><b>D.3. SECURITE DU FRET A BORD</b></p> <p><u>Instructions</u> : <i>Vérifier que les charges soient correctement réparties et arrimées de façon sûre</i></p> <p><u>Références</u> : <b>Annexe 6. Ch. 4. Pt. 4.3.1.</b></p> <p>Aucun vol ne sera entrepris avant qu'aient été remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié :</p> <p>f) que toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de façon sûre.</p>



## **TABLEAU RECAPITULATIF CATEGORIES – ACTIONS A PRENDRE**

<b>CATEGORIE</b>	<b>ACTIONS INSPECTEURS</b>	<b>ACTION ANAC-BF</b>
1. écart mineur	Information au CDB	aucune
2. écart important mais sans impact immédiat sur la sécurité	<ul style="list-style-type: none"><li>Action corrective demandée à l'exploitant</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ouverture d'une séquence de suivi de l'action par l'ANAC-BF jusqu'à sa fermeture.</li><li>- Renseigner la base de donnée pour le suivi informatique de l'écart.</li></ul>
3. écart majeur avec impact sur la sécurité	Retenir l'avion jusqu'à ce que l'action corrective soit réalisée ; Laisser l'aéronef repartir avec des limitations appropriées.	<ul style="list-style-type: none"><li>- Informer le DG de l'ANAC.</li><li>-Renseigner la base de données pour le suivi informatique de l'écart.</li></ul>



**PROCEDURE DE CLASSIFICATION DES ANOMALIES**

	<b>ITEM</b>	<b>CAT 1</b>	<b>CAT 2</b>	<b>CAT 3</b>
<b>A</b>	<b>POSTE DE PILOTAGE</b>			
<b>1</b>	Etat général	Sale et en désordre		Objet volumineux mal attachés (exp : cargo ou bagage) Sièges de l'équipage de conduite inutilisables
<b>2</b>	Issue de secours			Aucune issue de secours utilisables certaines issues ne sont pas utilisables et les limitations MEL ne sont pas appliquées.
<b>DOCUMENTATION</b>				
<b>4</b>	MANUELS Manuel de vol  Manuel d'exploitat°		Pas de preuve d'approbation ; Incomplet mais le calcul des performances est possible Absence Incomplet (voir appendice 2 de l'Annexe 6 de l'OACI)	Pas à bord et pas de possibilité de calcul des performances
<b>5</b>	Liste de vérification	Hors d'atteinte ou inexploitable		Absence de liste de vérification disponible
<b>6</b>	Cartes de Radio Nav	Hors d'atteinte ou inexploitable	Date récemment dépassée base de données FMS non valide	Absence Date dépassée de manière significative
<b>7</b>	Liste Minimale d'équipement	Le contenu de la MEL ne reflète pas L'équipement monté sur l'appareil	Pas à bord mais pas de travaux reportés Le MEL n'est pas approuvé	Pas à bord mais des travaux reportés
<b>8</b>	Certificat d'immatriculation	Photocopie non certifiée	Absence de certificat à bord	
<b>9</b>	Certificat aux limitations aux nuisances (si applicable)	Pas à bord		
<b>10</b>	Certificat de Transporteur Aérien OACI non exigé à bord (C.T.A.)		Inexacte (date de validité dépassée, opération type/route incorrect, identité du transporteur incorrect, copie non certifiée etc.	
<b>11</b>	Licence Radio	Photocopie non certifiée	Pas de certificat à bord ou date récemment dépassé	
<b>12</b>	Certificat de Navigabilité (C.D.N.)	Photocopie non certifiée		Pas de certificat à bord ou date expirée



<b>DOSSIER VOYAGE</b>				
<b>13</b>	<b>PLAN DE VOL EXPLOITATION</b>		Présence de données vol mais document non actualisé. Absence de suivi de carburant (vol à l'arrivée). Calcul de la quantité de carburant non satisfaisante (vol au départ).	Absence ou préparation du vol incomplète.  Calcul de la quantité de carburant exigé non disponible ou non à jour.
<b>14</b>	<b>DEVIS DE MASSE ET CENTRAGE</b>	Incomplet mais dans les tolérances		En dehors des limites opérationnelles ou manquant. Données de devis de massa et centrage non disponible ou incorrectes
<b>EQUIPEMENTS DE SECURITE</b>				
<b>15</b>	Extincteurs à main	Pas directement accessible	Date expirée pas correctement sécurisée mais pression normale	Vide ou nombre insuffisant ou absence. Pression basse de manière significative.
<b>16</b>	Gilets de sauvetage dispositif de flottaison pour des vols s'éloignant de plus de 50NM de la côte	Pas directement accessible	Date expirée	Pas disponible pour tous les membres d'équipage du poste
<b>17</b>	HARNAIS		Ceinture de sécurité mais pas d'harnais	Pas disponible pour tous les membres d'équipage du poste.
<b>18</b>	Equipement en Oxygène		Pas directement accessible	Pas disponible. Quantité d'oxygène insuffisante
<b>19</b>	Lampe électrique (pour vol de nuit)	Seulement une disponible		Absence dans le poste ou en panne
<b>PERSONNEL NAVIGANT TECHNIQUE</b>				
<b>20</b>	LICENCE DU PERSONNEL NAVIGANT	Mauvaise tenue de la licence	Absence de validation de la licence de la part des autorités de l'Etat d'immatriculation	Pas à bord ou pas en état de validité ; Ecart par rapport aux standards OACI
<b>CARNET DE ROUTE /COMPTE – RENDU MATERIEL OU EQUIVALENT</b>				
<b>21</b>	Compte rendu matériel	A bord mais rempli incorrectement		Pas à bord ou absence de document équivalent
<b>22</b>	A.P.R.S.			Non valable pour la catégorie ; Absence de la liste APRS
<b>23</b>	Rectification des Tavaux reportés	A bord mais pas de références  Défauts mineurs non reportés		Défauts majeurs non reportés Délais dépassé Défauts reportés concernant la sécurité et absence de MEL/CDL
<b>24</b>	Visite pré - vol	A bord mais incomplète		Absence de signature, ou à l'évidence non effectuée.
<b>SECURITE CABINE</b>				
<b>B</b>				
<b>1</b>	Etat général intérieur	Sales en désordre et en mauvaise condition	Moquette qui se détache. Panneau de sol qui se détache ou endommagé ;	



			Siège inutilisable et non identifié comme tel	
<b>2</b>	Siège équipage de cabine		Harnais ou ceinture approprié non disponible ou inutilisable	Siège non disponible pour le nombre minimum exigé d'équipage de cabine
<b>3</b>	Trousse 1 <sup>er</sup> secours Trousse médicale d'urgence	Médicaments périmés incomplète pas à l'emplacement indiqué	Non disponible	
<b>4</b>	Extincteurs à main	pas directement accessible	Date expirée pas correctement sécurisée	Vide ou nombre insuffisant ou absence. Pression basse de manière significative.
<b>5.</b>	Gilet de sauvetage/ dispositif de flottaison	Pas directement accessible	Date expirée, si applicable	Note disponible pour toutes les personnes transportées
<b>6</b>	Ceinture de sécurité des passagers	Sangle ou boucle déchiré ou endommagé		Non disponible ou utilisable pour tous les passagers
<b>7</b>	Issue de secours, éclairage et cheminement lumineux, lampes		Quelques panneaux d'issues de secours en panne nombre insuffisant de lampes Lampes non correctement situées Batteries des lampes déchargées	Défauts des aménagements de secours non en conformité avec la MEL
<b>8</b>	(Si exigée) Toboggans/Canots pour vol au dessus de l'eau	Emplacement inapproprié	Incorrectement installé	Nombre insuffisant inutilisable
<b>9</b>	Approvisionnement en oxygène (équipage et passagers)	Quantité d'oxygène insuffisante ou quantité insuffisante de masques pour les passagers et les membres d'équipage	Quantité d'oxygène insuffisante ou quantité insuffisante de masques pour les passagers et les membres d'équipage, et vol effectué au-dessus du niveau 250.	

<b>10</b>	Consigne de sécurité	Nombre insuffisant pour tous les passagers	Carton de sécurité d'un autre appareil avec à l'évidence des issues différentes. Des informations manquantes ou inexactes. Consignes de sécurité seulement dans le magazine de vol	Aucune consigne de sécurité à bord
<b>11</b>	Membres d'équipage de cabine		Emplacement incorrect des membres d'équipage de cabine	Nombre insuffisant de membres d'équipage de cabine
<b>12</b>	Accès aux issues de secours		Gênés par des sièges	Gênés par des bagages ou du chargement
<b>13</b>	Sécurité des bagages des passagers			Non rangés de manière sûre
<b>14</b>	Capacité en siège			Plus de siège que la capacité certifiée nombres de sièges insuffisant pour tous les passagers.
<b>C</b>	<b>AIRCRAFT CONDITION</b>			
<b>1</b>	ETAT GENERAL EXTERIEUR	Défauts mineurs	Les défauts ne nécessite pas obligatoirement d'être corrigé avant le vol (corrosion superficielle,	Défaut en relation avec la sécurité (correction exigée avant le départ) Impact crick



			marquage non visible,...	
2	Portes et trappes	Défauts mineurs mais utilisables	Instructions d'utilisation manquante ou pas clair	Inutilisable et pas compatible avec le nombre de passagers
3	Commandes de vol	Défauts mineurs	En mauvais état (dégât, bandes adhésives manquantes, jeu, manque de lubrification, détachement,...)	Dégât corrosion, fuites ou usé au-delà des limites du manuel de maintenance(AMM)
4	Roue et pneus	Défauts mineurs	Signes de sous gonflage pression d'un pneu incorrecte usure et déchirure inusuelle	Pneus usés ou endommagé au-delà des limites Freins usés, fuites ou dégâts au-delà des limites. Composants endommagés ou parties manquantes (exp boulon de serrage, détecteur de chaleur)
5	Train d'atterrissage	Défauts mineurs	Signes significatif de fuite, jambe de force en sous pression, manque de lubrification, détachement	Dégât, corrosion, pièces manquantes et /ou fuites hors limites
6	Logement de train	Défauts mineurs	Signes significatifs de fuite, corrosion, manque évident de lubrification	Dégât, grande étendue de corrosion, fuites hors limite
7	Entrée et sortie de tuyère	Défauts mineurs	Dégât au capot ou paroi impacts et criques dans la zone de sortie tous dans les limites, mais pas d'enregistrement sur le CRM ou équivalent	Dégât (éraflures, impacts, criques etc. hors des limites AMM)
8	Aube soufflante	Défauts mineurs	Dégât sur les aubes de soufflante dans les limites, mais pas d'enregistrement sur le CRM ou équivalent	Dégât (éraflures, impacts, criques etc. hors des limites AMM)
9	Hélices	Défauts mineurs	Dégât sur hélices dans les limites, mais pas d'enregistrement sur le CRM ou équivalent	Dégât (éraflures, impacts, criques etc. hors des limites AMM)
10	Réparations manifestes	Défauts mineurs	Aucune information sur des réparations, doutes sur des anciennes réparations, et réparations acceptables pour pouvoir continuer le vol	Réparations incorrectement effectuées ou de conception apparemment non approuvé
11	Dégât manifestement pas réparé	Dans les tolérances	Dans les tolérances mais non enregistré	Dégât non évalué ni enregistré affectant la navigabilité
12	Fuite	Dans les tolérances	Fuites d'eau et toilette (glaçon bleu)	Fuite (huile, liquide hydraulique eau) dépassant les tolérances
<b>D</b>	<b>CARGO</b>			
1	Etat général du compartiment cargo	Eclairage en partie défectueux Défauts mineurs mais condition de sécurité respectée	Panneaux partiellement endommagés Containers partiellement endommagés Eclairage défectueux verrouillage au sol partiellement inutilisable Accès étroit au cargo avion combi Filet de séparation ou	Panneaux endommagés Containers endommagés Dégâts structurels dépassant les tolérances Système d'extinction de feu manquant ou défectueux (si applicable) Section cargo non utilisé selon sa classification Absence d'accès au cargo. Absence de filet de protection combi et avions cargo) Absence de barrière ou rideaux

**RAF 06.SAFA****INSPECTION AU SOL DES AERONEFS**

**Édition : 02**  
**Révision : 00**  
**Date : 20/11/2013**  
**Page 34 sur 34**

			filet de protection de porte endommagé	antifumée.
<b>2</b>	Marchandises dangereuses		Absence de réglementation ou de références sur les marchandises dangereuses	Absence ou NOTOC incomplète Manquement : fuite, mauvais emballage, étiquetage manquant Marchandises dangereuses incorrectement chargées et arrimées et non effectué en accord avec l'Annexe 18 de l'OACI.
<b>3</b>	Sécurité du chargement à bord		Dégât mineur aux équipement de fixation, palette/ containers et ou verrouillage	Chargement non sécurisé et ou distribué correctement : - équipement de fixation - palette containers - verrouillage distribution de la charge dépassant la limite acceptable du plancher.