Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss confederation

Federal Department of the Environment, Transport,
Energy and Communications DETEC
Federal Office of Civil Aviation FOCA
Airworthiness Section Bern STLB

FOCA Form ST-LB104

Rapport de situation pour les aéronefs non complexes et hélicoptères

1. Références

- Annexe 6 & 8 de l'OACI
- EASA Partie 21 / EASA Partie M / EASA Partie ML
- EASA-OPS (965/2012 as revised)
- Ordonnance du DETEC (ONAE) RS 748.215.1 / Ordonnance de l'OFAC (OMDA) RS 748.216.1
- Communications techniques de l'OFAC

2. Introduction

- Il incombe au propriétaire/exploitant d'assurer le maintien de la navigabilité d'un aéronef et le bon fonctionnement des équipements opérationnels et de secours. Le propriétaire/exploitant doit de ce fait posséder une connaissance adéquate de la conception de l'aéronef (p. ex. spécification de type, options client, CDN (AD), modifications, équipement opérationnel) et de l'enregistrement des travaux d'entretien réalisé ou à venir.

- Le propriétaire/exploitant concerné s'assure qu'il reçoit toutes les informations pertinentes concernant le maintien de la navigabilité et l'état d'entretien réel de l'aéronef afin que toutes les informations utiles les plus récentes soient disponibles pour intégrer l'aéronef dans le programme d'entretien de ce propriétaire/exploitant.

3. Objectif

- Lorsqu'un exploitant envisage d'importer ou d'exporter un aéronef, le propriétaire/exploitant veille à ce que l'aéronef soit conforme aux exigences applicables avant d'être présenté à l'OFAC pour l'inspection de navigabilité. Dans le cas d'aéronefs importés, l'OFAC exige une déclaration attestant que l'aéronef est conforme à la définition de type certifiée et est en état d'être exploité de manière sûre. Cette déclaration doit être signée soit par le propriétaire/exploitant effectuant le transfert ou par un organisme de maintenance/de conception dûment agréé.

4. Applicabilité

- Importation ou exportation d'un aéronef neuf ou usagé ou à la demande de l'OFAC.

5. Exécution

- Le propriétaire/exploitant transmet le présent rapport sur l'état de l'aéronef à l'OFAC. L'inspection de navigabilité de l'OFAC aura lieu au plus tôt dix jours à compter de la réception de la demande de certificat de navigabilité (Application for CofA).
- Cocher les cases qui conviennent (☒)
- Tous les champs relatifs à l'aéronef doivent être remplis. Lorsque la case N/A est cochée, en indiquer obligatoirement le motif au tableau 4.1 de la page 15. Des motifs tels que des documents incomplets ou manquants ne sont en principe pas recevables.

6. Options

- Veuillez cocher la case correspondante ci-dessous.

☐	**Transfer d'un aéronef neuf**	Remarque: transfert d'un pays membre de l'AESA en Suisse
☐	**Transfer d'un aéronef usagé**	Remarque: transfert d'un pays membre de l'AESA en Suisse
☐	**Importation d'un aéronef neuf**	Remarque: importation d'un pays tiers en Suisse
☐	**Importation d'un aéronef usagé**	Remarque: importation d'un pays tiers en Suisse
☐	**Exportation d'un aéronef usagé**	Remarque: un certificat de navigabilité pour l'exportation n'est délivré qu'à la condition qu'une inspection ait été réalisée avec succès (toutes les non-conformités ont été éliminées)

Code: **X** = applicable

1.1	**Requérant**					
1.1.1	Propriétaire/Exploitant / Immatriculation	Propriétaire/Exploitant		Immatriculation	**HB-**	
1.2	**Aéronef**					
1.2.1	Constructeur et désignation du type	Constructeur		Désignation du type		
1.2.2	N° de série / année de construction	N° de série		Année de construction		
1.2.3	Masse maximale au décollage (MTOM)	MTOM (kg)				
1.2.4	Total des heures et des atterrissages/cycles	Total heures		Total atterrissages/cycles		
1.2.5	Date et nature de la dernière inspection majeure	Date		Nature de l'inspection		
1.2.6	H./atterr. depuis la dernière inspection majeure	Heures (h)		Atterrissages/cycles		
1.2.7	Date de la dernière pesée	Date				
1.2.8	Réf. TCDS aéronef / moteur / hélice	Aéronef	Moteur		Hélice	
1.2.9	Date de délivrance du 1er certificat de navigabilité	Date				
1.3	**Moteur/Hélice**					
1.3.1	Constructeur et désignation du type **Moteur**	Constructeur		Désignation du type		
1.3.2	Constructeur et désignation du type **Hélice**	Constructeur		Désignation du type		
1.3.3	Position **Moteur** / **Hélice**	*Moteur N°. 1*	*Moteur N°. 2*	*Hélice N°. 1*	*Hélice N°. 2*	
1.3.4	TBO (réf. détenteur du certificat de type)					
1.3.5	N° de série					
1.3.6	Année de fabrication					
1.3.7	Total des heures et des cycles					
1.3.8	T.S.O. / C.S.O. (heures/cycles depuis révision)					
1.3.9	Heures / cycles depuis la dernière visite en atelier					
1.4	**Manuel de vol (AFM)**					
1.4.1	Statut de la révision (une copie de la page de garde est à adresser à l`OFAC).	AFM Doc. n° (si disponible)		N° de révision	Date	
1.5	**Accessoires**					
1.5.1	Treuil	Heures	Cycles			
1.5.2	Crochet de chargement (Cargo Hook)	Heures	Cycles			
1.5.3	Autres (préciser)					

☐ Transfer d'un aéronef usagé ☐ Importation d'un aéronef usagé

2.1 Historique de l'aéronef

2.1.1 L'historique de l'aéronef depuis sa livraison par le constructeur devrait être connue du futur propriétaire/exploitant et de l`autorité

De l'année de construction		à	Propriétaire/Exploitant	Immatriculation
de	☐	à	Propriétaire/Exploitant	Immatriculation
de	☐	à	Propriétaire/Exploitant	Immatriculation
de	☐	à	Propriétaire/Exploitant	Immatriculation
de	☐	à	Propriétaire/Exploitant	Immatriculation
de	☐	à	Propriétaire/Exploitant	Immatriculation
de	☐	à	Propriétaire/Exploitant	Immatriculation

☐ Transfer d'un aéronef usagé ☐ Importation d'un aéronef usagé ☐ Exportation d'un aéronef usagé

2.2 Attestations du propriétaire/exploitant qui transfère l'aéronef

2.2.1 Il doit être assuré que l'avion, les moteurs, les hélices et les composants correspondants n'ont pas été exposés à ou impliqués dans des conditions défavorables telles qu'un incendie, un accident, une surchauffe, une vitesse excessive ou toute autre condition telle que des modifications ou des réparations non approuvées, qui peuvent avoir affecté le bon fonctionnement ou l'intégrité structurelle de la pièce.

2.2.2 Référence
- Confirmation (p.ex. contrat de vente)

Déclaration:	**Oui**	**N/A**
Sur la base de la confirmation de l'ancien exploitant/propriétaire contenue dans le contrat de vente, je confirme par la présente que l'avion, les moteurs, les hélices et les composants n'ont fait l'objet d'aucune modification ou réparation non approuvée et que l'avion, les moteurs, les hélices et les composants n'ont pas été exposés ou impliqués dans des conditions défavorables qui pourraient avoir affecté le bon fonctionnement ou l'intégrité structurelle de la pièce.	☐	☐

☐ Transfer d'un aéronef neuf ☐ Transfer d'un aéronef usagé ☐ Importation d'un aéronef neuf ☐ Importation d'un aéronef usagé ☐ Exportation d'un aéronef usagé

2.3 Dossier technique

2.3.1 Le dossier technique désigne un système d'enregistrement des inspections, modifications, réparations, défauts, dysfonctionnements ou pertes de l'état de navigabilité relevés en cours d'exploitation, et de leur réctifications. Il sert également à enregistrer les bulletins de service (SB), les consignes de navigabilité (AD [CdN]) ainsi que les composants dotés d'un numéro de série.
Des documents de support alternatif (par ex. impression de données informatiques) peuvent être insérés à titre permanent dans le dossier technique à condition d'être signés et datés. L'accès au dossier technique doit être garantit.

2.3.2 Références
- Dossiers techniques de l'aéronef
- Documents originaux du constructeur (cellule, moteur, hélice, composants)

Attestation:	**Oui**	**N/A**
Je déclare par la présente avoir vérifié le dossier technique et atteste que celui-ci est complet et a été rempli en bonne et due forme. Je confirme en outre qu'aucun autre document non-officiel ou liste paralléle d'éléments reportés (snag list) n'existe. Les inscriptions du dossier permettent de retracer sans interruption l'évolution continue de l'état des cellules, moteurs, hélices et composants ainsi que l'historique des modifications et des travaux d'entretien.	☐	☐

☐ Transfer d'un aéronef neuf ☐ Transfer d'un aéronef usagé ☐ Importation d'un aéronef neuf ☐ Importation d'un aéronef usagé ☐ Exportation d'un aéronef usagé

2.4 Programme de maintenance / État en cours des inspections de l'aéronef

2.4.1

Options

1 ☐ AMP selon M.A.302:

ou

2 ☐ AMP Declaration du propriétaire/de l'exploitant selon ML.A.302 (b)(1):

ou

3 ☐ MIP selon ML.A.302 (d):

Informations

- En selectionnant l'*option 1, 2, 3, 4* ou *6(a)*, une copie de l'AMP est à remettre à l'OFAC.
- En selectionnant l'*option 5* ou *6(b)*, une signature de la personne ou organisation responsable du suivi de navigabilité de l'aéronef, selon les points M.A.201 ou ML.A.201, est demandée.
- En selectionnant l'*option 6(a)* ou *6(b)*, une confirmation d'approbation limitée d'AMP devra être délivrée par l'OFAC, indiquant une durée définie.

ou

4 ☐ AMP géré par une organisation CAMO/CAO, selon M.A.302 (c) or ML.A.302 (b)(2):

Nom de l'organisation | N°d'approbation de l'organisation | Date d'approbation de l'AMP

ou

5 ☐ Derogation selon ML.A.302 (e) (1 - 4), aucune déviation et suivi stricte des exigences, recommendations, bulletins de service, lettres et informations issues par le titulaire de l'approbation de conception (Design Approval Holder (DAH)):

Date | Signature

ou

6 ☐ Approbation temporaire:

☐ a) l'ancien AMP tel qu'il était utilisé pour l'avion du précédent propriétaire peut être temporairement approuvé par l'OFAC

☐ b) Alternativement, une déclaration du propriétaire pour suivre toutes les instructions et recommandations de maintenance issues par le titulaire de l'approbation de conception conformément au manuel de maintenance de l'aéronef, est temporairement approuvé par l'OFAC jusqu'à l'issue de l'AMP selon M.A.302 (uniquement pour les aéronefs Partie-M)

Date | Signature

2.4.2 Cette rubrique est applicable à toutes les options cochées (transactions). Il convient de démontrer que tous les travaux d'entretien requis et prévus par le programme d'entretien approuvé par les autorités ont été exécutés. Les enregistrements doivent faire l'objet d'une vérification afin de garantir que l'aéronef a été entretenu conformément aux présentes indications.

Remarque: Le programme d'entretien doit être conforme aux instructions d'entretien publiées par le détenteur du certificat de type. (par. ex. Manuel d'entretien, bulletin de service, etc.)

2.4.3 Références
- Programme d'entretien approuvé
- Dossier technique, fiches matricules de la cellule, des moteurs, composants et pièces moteur, des hélices et des composants.

Attestation:	**Oui**	**N/A**
Je déclare par la présente avoir vérifié que les travaux d'entretien périodiques ont été exécutés dans les délais impartis et qu'aucune inspection, ni aucuns travaux d'entretien ne sont pendants.	☐	☐

☐ Transfer d'un aéronef neuf ☐ Transfer d'un aéronef usagé ☐ Importation d'un aéronef neuf ☐ Importation d'un aéronef usagé ☐ Exportation d'un aéronef usagé

2.5 État en cours des composants

2.5.1 Cette rubrique est applicable à toutes les options cochées (transactions). Il convient de démontrer que des enregistrements reflétant l'état en cours des composants sérialisés, composants à durée de vie limitée et composants remplaçables en escale (LRU, *Line Removable Units*) sont disponibles. Ces enregistrements sont à présenter sur demande.

2.5.2 L'état des éléments mentionnera la désignation de l'élément, son emplacement ou sa position, le numéro de pièce et le numéro de série. De plus, l'état des éléments auxquels un intervalle de révision s'applique (*overhaul life)* mentionnera l'intervalle de révision approuvé des éléments, le total des heures ou de cycles depuis la dernière révision, le nombre d'heures ou de cycles restant jusqu'à la date de la prochaine révision. Les enregistrements mentionneront les heures ou cycles en cours (aéronef et éléments) ainsi que la date des travaux d'entretien, la date à laquelle ces enregistrements ont été établis ainsi que le nom et la signature de la personne (identification de l'organisme comprise) qui les ont établis.

2.5.3 Références

- Documents de livraison
- Programme d'entretien approuvé
- Instruction du constructeur (TC / STC Holder) SB, SI etc.

Attestation:	**Oui**	**N/A**
Je déclare par la présente que l'état des composants a été vérifié et que la documentation est disponible et remplie en bonne et due forme. Les composants à durée de vie limitée ont été en outre vérifiés et aucun composant ne dépasse sa durée de vie autorisée.	☐	☐

☐ Transfer d'un aéronef usagé ☐ Importation d'un aéronef usagé ☐ Exportation d'un aéronef usagé

2.6 État en cours des Airworthiness Limitation Items (ALI) et Certification Maintenance Requirements (CMR) si applicable

2.6.1 Les *Airworthiness Limitation Items* (ALI) désignent les travaux d'entretien et leur périodicité qui ont été déclarés obligatoires par l'État de conception lors de l'approbation de la définition du type. Lorsque les travaux d'entretien sont évalués pendant la certification sur la base d'une analyse des systèmes de sécurité, les limitations de navigabilité sont généralement appelées *Certification Maintenance Requirements* (CMR). Un élément dont la durée de vie est limitée doit être échangé lorsque sa limite opérationnelle va être dépassée.

2.6.2 Cette rubrique est applicable à toutes les options cochées (transactions). Il convient de démontrer que les enregistrements sont disponibles et reflètent l'état des ALI et CRM relatifs à la cellule, aux moteurs et aux hélices installés sur l'aéronef à la date du transfert. Les enregistrements mentionneront la désignation des composants à durée de vie limitée et des éléments structurels, leur emplacement ou position, les travaux d'entretien de la structure, le numéro de pièce et le numéro de série, la date ou la durée de vie limite du composant, le total des heures ou de cycles cumulés et les nombre d'heures ou de cycles restant avant la date de fin de vie du composant et/ou de l'élément structurel. Les enregistrements mentionneront les heures ou cycles en cours (aéronef et éléments) ainsi que la date des travaux d'entretien, la date à laquelle ces enregistrements ont été établis ainsi que le nom et la signature de la personne (identification de l'organisme comprise) qui les ont établis.

2.6.3 Références

- Instruction du constructeur (TC / STC Holder) SB, SI etc.
- Programme d'entretien approuvé

Attestation:	**Oui**	**N/A**
Je déclare par la présente avoir vérifié que les travaux d'entretien prévus (ALI et CMR compris) ont été exécutés. Aucune inspection n'est pendante et aucun délai n'a été dépassé.	☐	☐

☐ Transfer d'un aéronef neuf ☐ Transfer d'un aéronef usagé ☐ Importation d'un aéronef neuf ☐ Importation d'un aéronef usagé ☐ Exportation d'un aéronef usagé

2.7 État en cours des consignes de navigabilité (CN)

2.7.1 Les CN (consignes de navigabilité) traitent de questions importantes pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs et exigent de réaliser une inspection ou une modification. Cette rubrique est applicable à toutes les options cochées (transactions). Il convient de démontrer que les enregistrements sont disponibles et reflètent l'état de l'application des CN relatives à la cellule, aux moteurs et aux hélices installés sur l'aéronef à la date du transfert.

2.7.2 Toutes les CN applicables, leurs révisions et leurs amendements doivent être mentionnés dans l`état. Une CN applicable au type d'aéronef ou de composant mais non à la série spécifique (S/N) doit être indiquée comme telle. L'état mentionnera en outre la date à laquelle une CN a été appliquée et lorsque la CN est applicable en fonction d'un certain nombre d'heures de vol ou de cycles de l'aéronef, il doit mentionner selon ce qui convient les heures ou les cycles de l'aéronef, des moteurs, des hélices ou des composants. Pour les CN répétitives, seule la dernière application sera enregistrée sur l'état. Cet état spécifiera également quelle partie d'une consigne en plusieurs parties a été exécutée et quelle méthode a été adoptée lorsque la CN présente différentes possibilités à choix. L'état des CN mentionnera les heures ou cycles en cours (aéronef et éléments), la date à laquelle l'état a été établi ainsi que le nom et la signature la personne (identification de l'organisme comprise) qui l'a établi.

2.7.3 Références

- CN publiées par l'AESA ou par l'Etat de conception des cellules, moteurs, hélices ou composants

Attestation:	**Oui**	**N/A**
Je déclare par la présente que toutes les CN applicables ont été dûment appliquées et enregitrées à la date de l'établissement du présent rapport d'état de l'aéroef.	☐	☐

☐ Transfer d'un aéronef usagé ☐ Importation d'un aéronef usagé ☐ Exportation d'un aéronef usagé

2.8 État en cours des inspections supplémentaires de la structure (*Supplemental Structural Inspections* (SSI)) et des programmes de contrôle et de prévention de la corrosion (*Corrosion Prevention Control Programs* (CPCP)

2.8.1 Cette rubrique est applicable à toutes les options cochées (transactions). Il convient de démontrer que les enregistrements sont disponibles et reflètent l'état des SSI et CPCP à la date du transfert.

2.8.2 L'état doit renseigner toutes les SSI applicables et/ou numéros de CPCP. Une SSI ou un CPCP applicable de manière générale au type d'aéronef mais non à l'aéronef visé par le présent formulaire doit être mentionné comme tel. L'état mentionnera en outre la date à laquelle une SSI ou un CPCP a été appliqué et lorsque la SSI ou le CPCP est applicable en fonction d'un certain nombre d'heures de vol ou de cycles de l'aéronef, il doit mentionner selon ce qui convient les heures ou les cycles de l'aéronef, des moteurs, des hélices ou des éléments. Pour les SSI ou CPCP répétitifs, seule la dernière application sera enregistrée sur l'état. Cet état spécifiera également quelle partie d'une consigne en plusieurs parties a été exécutée et quelle méthode a été adoptée lorsque la SSI ou le CPCP présente différentes possibilités à choix. L'état des SSI/CPCP mentionnera les heures ou cycles en cours (aéronef et éléments), la date à laquelle l'état a été établi ainsi que le nom et la signature la personne qui l'a établi.

Remarque: l'état des SSI ou CPCP applicables ne doit être soumis à l'OFAC que si les SSI ou CPCP sont prescrits en vertu de CN ou d'autres informations de navigabilités contraignantes.

2.8.3 Références

- Instructions du constructeur (détenteur de certificat de type/du STC) : modèles de SSIP, SIP, SID, CPCP, CN
- Programme d'entretien approuvé

Attestation:	**Oui**	**N/A**
Je déclare par la préesnte que toutes les SSI (SID) et CPCP applicables ont été dûment appliquées et enregistrées à la date de l'établissement du présent rapport d'état de l'aéronef et que les délais n'ont pas été dépassés.	☐	☐

☐ Transfer d'un aéronef neuf ☐ Transfer d'un aéronef usagé ☐ Importation d'un aéronef neuf ☐ Importation d'un aéronef usagé ☐ Exportation d'un aéronef usagé

2.9 État en cours des modifications, options client et modifications/transformations après livraison

2.9.1 Un aéronef neuf peut être importé en Suisse à condition que les enregistrements en cours des options client, certificats de type supplémentaires (STC) et modifications majeures apportées durant la construction ou après la livraison aient été établis. Ces enregistrements sont à présenter sur demande.

2.9.2 Cette rubrique est applicable à toutes les options cochées (transactions). Il convient de démontrer que les enregistrements reflètent l'état des STC et modifications majeures à la date du transfert.

2.9.3 Le requérant doit soumettre à l'OFAC la liste complète de tous les STC et modifications majeures effectuées sur l'aéronef. Il convient à cet effet de remplir le champ 3.1 en bonne et due forme.

Justificatifs
Certificats de type supplémentaires (STC) ou documents équivalents; AFM Supplements (si applicable); *Master Drawing List* (Liste des plans, plans de construction et de production); *Instruction for Continuing Airworthiness* (seulement si pertinent pour l'inspection).

2.9.4 Références

- Instructions du constructeur (détenteur du STC), documents de certification
- Partie 21 de l'EASA

Attestation:	**Oui**	**N/A**
Je déclare par la présente qu'aucune modification non approuvée par l'EASA, le constructeur ou l'autorité de certification n'a été apportée à la cellule, aux moteurs, aux hélices ou à tout composant installé.	☐	☐

☐ Transfer d'un aéronef neuf ☐ Transfer d'un aéronef usagé ☐ Importation d'un aéronef neuf ☐ Importation d'un aéronef usagé ☐ Exportation d'un aéronef usagé

2.10 État en cours des bulletins de service (SB)

2.10.1 Cette rubrique est applicable à toutes les options cochées (transactions). Il convient de démontrer que les enregistrements reflètent l'état de l'application des bulletins de service relatifs à la cellule, aux moteurs, aux hélices et aux composants (si pertinent) à la date du transfert.

2.10.2 Les enregistrements (état) doivent mentionner les SB applicables y compris la révision et la date à laquelle ils ont été appliqués. Pour les SB répétitifs, seule la dernière application sera enregistrée sur l'état. Cet état spécifiera également quelle partie d'un SB en plusieurs parties a été ou devra être exécutée (si plusieurs options sont possibles indiquer le cas échéant la méthode choisie). L'état mentionnera la date exacte de l'examen ainsi que le nom de la personne (identification de l'organisme comprise) qui l'a établi.

2.10.3 Références

- SB du constructeur ou détenteur de certificat de type, SB des fabricants de composants

Attestation:	**Oui**	**N/A**
Je déclare par la présente que l'état de l'application des SB a été vérifié et qu'il est conforme aux exigences énoncées ci dessus. Le bon enregistrement et la bonne application des SB touchés par des CN ont également été vérifiés.	☐	☐

☐ Transfer d'un aéronef neuf ☐ Transfer d'un aéronef usagé ☐ Importation d'un aéronef neuf ☐ Importation d'un aéronef usagé ☐ Exportation d'un aéronef usagé

2.11 État en cours des *Field Loadable Software* et de la configuration des composants

Définition: l'expression *Field Loadable Software* (FLS) désigne un logiciel installé à bord et utile à l'exploitation et au contrôle de l'aéronef. (« installé » comprend aussi bien le téléchargement de logiciel vers l'aéronef (*upload*) que le téléchargement depuis l'aéronef (*download*))

2.11.1 Les logiciels utilisés par les systèmes primaires de l'aéronef doivent être certifiés compte tenu du certificat de type (TC). Cette rubrique est applicable à toutes les options cochées (transactions). Il convient de démontrer que la documentation de l'aéronef reflète la configuration en cours des éléments du FLS et de leur certification d'installation spécifique à l'aéronef à la date du transfert. L'état des logiciels est à vérifier manuellement (statut des logiciels et numéro de pièce).

2.11.2 Références
- Document de contrôle et de configuration pour l'aéronef
- Bulletins de service / Lettres de service
- Catalogue illustré de pièces (IPC) et documentation des modifications approuvées

Attestation:	**Oui**	**N/A**
Je déclare par la présente que la configuration des logiciels et composants a été vérifié électroniquement et que les documents de certification correspondants sont conformes.	☐	☐

☐ Transfer d'un aéronef neuf ☐ Transfer d'un aéronef usagé ☐ Importation d'un aéronef neuf ☐ Importation d'un aéronef usagé

2.12 Équipement de radiocommunication

2.12.1 Cette rubrique est applicable à toutes les options cochées (transactions). Il convient de démontrer que les appareils installés (équipements COM et NAV) sont certifiés et leur emploi autorisé et qu'ils reflètent l'état en cours des équipements à la date du transfert. Joindre comme justificatif la concession délivrée par l'OFCOM.

2.12.2 Références
- « Avionics Equipment List » de l'OFAC, dernière version en date
- Liste des équipements avioniques fournie par le fabricant ou par le précédent propriétaire/exploitant

Attestation:	**Oui**	**N/A**
Je déclare par la présente que les appareils de radiocommunication et de navigation installés à bord de l'aéronef figurent dans un document qui contient des données au moins aussi précises que celles de l' « Avionics Equipment List » de l'OFAC.	☐	☐

☐ Transfer d'un aéronef usagé ☐ Importation d'un aéronef usagé ☐ Exportation d'un aéronef usagé

2.13 État en cours des réparations majeures

2.13.1 Cette rubrique est applicable à toutes les options cochées (transactions). Il convient de démontrer que des enregistrements reflétant l'état en cours des réparations majeures et des dommages non réparés reflètent la situation effective à la date du transfert. Toutes les réparations doivent avoir préalablement fait l'objet d'une approbation: AESA, OFAC, consigne du constructeur, manuel de réparations structurales approuvé (*Structural Repair Manual*, SRM), Bulletin de service, etc. Une simple absence d'objection technique (« *No Technical Objection* ») n'est pas suffisante.

2.13.2 L'état mentionnera toutes les réparations majeures effectuées depuis la livraison de l'aéronef et qui sont toujours apparentes dans l'aéronef exploité. La preuve doit être apportée que les réparations ont été exécutées conformément au manuel de réparations structurales du constructeur ou selon l'une des approbations mentionnées ci-dessus. Les inspections répétitives doivent également être mentionnées dans l'état des réparations et dans le programme d'entretien.

2.13.3 Références
- Manuel de réparations structurales du constructeur et év le document AC 43
- Agrément de l'AESA ou de l'autorité de navigabilité compétente

Attestation:	**Oui**	**N/A**
Je déclare par la présente qu'aucune réparation apportée à la cellule, aux moteurs, aux hélices ou à tout composant installé n'a pas été dûment approuvée par l'EASA, le constructeur ou d'autres organismes autorisés (par ex. DOA).	☐	☐

☐ Transfer d'un aéronef neuf ☐ Transfer d'un aéronef usagé ☐ Importation d'un aéronef neuf ☐ Importation d'un aéronef usagé

2.14 Conformité avec les Communications techniques (CT)

2.14.1 Cette rubrique est applicable à toutes les options cochées (transactions). Il convient de démontrer que les enregistrements comprennent toutes les CT applicables et que ces dernières ont été dûment mises en œuvre et intégrées.

2.14.2 Références
- Exigences du constructeur/fabricant ou Communications techniques (www.bazl.admin.ch)

Remarque: **La conformité avec les CT doit être attestée uniquement si le constructeur de l'aéronef ou le fabricant des pièces et/ou systèmes responsable n'a émis aucune exigence équivalente (tests, inspections, obligations, etc.).**
À noter que les dispositions applicables du règlement (UE) n° 965/2012 et notamment de la partie CAT.IDE priment.

Cocher la case qui convient **CT** (Communications Techniques) **EC** (Exigences du constructeur/fabricant)

Attestation:	**CT**	**EC**	**Attestation:**	**CT**	**EC**
Je déclare par la présente que la CT 20.040-00 "Examen périodique des systèmes de compas magnétiques" a été dûment appliquée. Dernière compensation effectuée: Date	☐	☐	Je déclare par la présente que la CT 20.100-20 " Contrôle périodique des transpondeurs" a été dûment appliquée. Dernier test XPDR #1 effectué le: Date Dernier test XPDR #2 effectué le: Date	☐	☐

Attestation:	**CT**	**EC**
Je déclare par la présente que la CT 20.020-20 "Altimeter test" i.a.w. FAA FAR 43 Appendix E a été dûment appliquée.	☐	☐
- Dernier test de l'altimètre (PIC):		
- Dernier test de l'altimètre (COPI):		
- Dernier test de l'altimètre de secours:		
- Dernier test de la prise de pression statique:		
- Dernier test de l`équipement de transmission automatique de pression d'altitude (encodeur)-du transpondeur ATC:		

☐ Transfer d'un aéronef neuf ☐ Transfer d'un aéronef usagé ☐ Importation d'un aéronef neuf ☐ Importation d'un aéronef usagé ☐ Exportation d'un aéronef usagé

2.15 Conformité de l'aéronef

2.15.1 Cette rubrique est applicable à toutes les options cochées (transactions). Il convient de démontrer que:
- le manuel de vol (AFM) correspond à la configuration de l'aéronef et que la dernière révision en date est disponible;
- l'aéronef est conforme à la dernière révision du certificat de type approuvée par l'EASA;
- l'examen de l'aéronef confirme la conformité avec le point M.A.901 (m) ou ML.A.903 (c);
- la cellule, les moteurs et les hélices correspondent au certificat de type (TCDS);
- un rapport récent de masse et centrage a été établi (W&B Report);
- tous les "placards" ont été apposés sur l'aéronef ou sur les éléments conformément aux instructions relatives au maintien de la navigabilité.

2.15.2 Références
- Certificat de type
- EASA Partie M/ML
- EASA OPS (965/2012)
- Manuel d'entretien de l'aéronef (*Aircraft Maintenance Manual*, AMM)
- Manuel de vol de l'aéronef (*Aircraft Flight Manual*, AFM)

Attestation:	**Oui**	**N/A**
Je déclare par la présente que le modèle de cellule, des moteurs et des hélices correspondent au certificat de type applicable et que l'examen de l'aéronef n'a permis de déceler aucun écart. Je déclare en outre que l'habitacle de l'aéronef correspond à la configuration approuvée et que toutes les marques et plaquettes exigées ont été apposées sur l'aéronef ou sur ses composants. L'AFM est conforme à la configuration de l'aéronef. Si applicable: les exigences EASA OPS NCO.IDE ont été dûment appliquées et le manuel de vol correspond à la configuration de l'aéronef.	☐	☐

☐ Transfer d'un aéronef usagé ☐ Importation d'un aéronef usagé ☐ Exportation d'un aéronef usagé

2.16 Conditions spéciales applicables à l'importation et à l'exportation d'aéronefs

2.16.1 Cette rubrique est applicable à toutes les options cochées (transactions). Il convient de démontrer que le type répond aux exigences de l'OFAC ou de l'autorité compétente du nouvel exploitant/propriétaire. Sauf dans le cas de l'importation d'un aéronef en Suisse, il est de la responsabilité du requérant de fournir à l'OFAC toute information utile concernant d'éventuelles exigences spéciales prescrites par le pays d'importation et ses autorités.

2.16.2 Lorsque la définition de type n'est pas acceptable pour l'OFAC ou que l'aéronef et / ou l'équipement ne satisfait pas aux exigences supplémentaires en Suisse, il incombe à l'entité exportatrice de demander à l'OFAC d'accepter la non-conformité. Si cela est acceptable, l'OFAC émettra une lettre d'acceptation (*Waiver Letter*).

2.16.3 Si la définition du type (*Type Design*) n'est pas approuvée par l'autorité compétente pour le nouvel exploitant/propriétaire ou si l'aéronef et/ou l'équipement ne correspond pas aux éventuelles exigences supplémentaires du pays d'importation, il incombe au requérant de certifier par une déclaration écrite que l'autorité compétente acceptera la non-conformité (*Waiver Letter*).

2.16.4 Références
- Règlement (UE) n° 748/2012 (Partie 21/CS)

Si applicable:
- FAA Advisory Circular AC No. 21-2( ), dernière révision en date. etc. (selon demande du pays d'imprtation)

Attestation:	**Oui**	**N/A**
Je déclare par la présente que l'aéronef est conforme au type correspondant, qu'il remplit toutes les exigences supplémentaires du pays d'importation et qu'il satisfait aux réglementations applicables.	☐	☐

☐ Transfer d'un aéronef neuf ☐ Transfer d'un aéronef usagé ☐ Importation d'un aéronef neuf ☐ Importation d'un aéronef usagé

2.17 Marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef

2.17.1 Les marques de nationalité et d'immatriculation apposées sur l'aéronef doivent être propres, nettement lisibles et résistantes.

2.17.2 Références
- Ordonnance de l'OFAC sur les marques distinctives des aéronefs OMDA RS 748.216.1

	Oui	N/A
Attestation: Je déclare par la présente que les marques de nationalité sont conformes aux dispositions de l'art. 2 de l'OMDA.	☐	☐
Attestation: Je déclare par la présente que les marques d'immatriculation sont conformes aux dispositions de l'art. 3 de l'OMDA.	☐	☐
Attestation: Je déclare par la présente que les marques d'identification sont conformes aux disposition de l'art 4 de l'OMDA.	☐	☐
Attestation: Je déclare par la présente que les dimensions et le positionnement des marques d'immatriculation sont conformes aux dispositions de l'art 5 de l'OMDA.	☐	☐
Attestation: Je déclare par la présente que les dimensions et le positionnement de l'écusson sont conformes aux dispositions de l'art 5 de l'OMDA.	☐	☐
Attestation: Je déclare par la présente que les dimensions, la matière et le positionnement des marques d'immatriculation sont confomes aux dispositions de l'art 11 de l'OMDA.	☐	☐
Attestation: Je déclare par la présente que l'indicatif d'appel est affiché de manière à ce qu'il soit parfaitement visible par le pilote.	☐	☐

☐ Transfer d'un aéronef neuf ☐ Transfer d'un aéronef usagé ☐ Importation d'un aéronef neuf ☐ Importation d'un aéronef usagé

2.18 Réception par le client

2.18.1 Cette rubrique est applicable à toutes les options cochées (transactions). Il convient de démontrer que la navigabilité de l'aéronef a été contrôlée au moyen d'inspections au sol et éventuellement en vol conformément aux procédures documentées. Les inspections au sol et en vol d'aéronefs importés seront réalisées sous immatriculation étrangère avant l'inscription dans le registre matricule suisse.

2.18.2 Références
- Annexe 8 OACI
- EASA Partie M / Partie ML
- ONAE (RS 748.215.1)

	Oui	N/A
Attestation: Je déclare par la présente que l'aéronef a été réceptionné par le propriétaire/exploitant (Customer Ground Acceptance). Un vol de contrôle/de réception répondant aux recommandations du constructeur (programme de vol de contrôle) a été réalisé et documenté. Les documents ad hoc doivent pouvoir être présentés.	☐	☐

Veuillez compléter la liste comme suit:

- S'il n'y a aucun certificat de type supplémentaire (STC), ni aucune modification ou réparation majeures, cocher la ou les cases correspondantes de la colonne "Remarques".

(1) Référence des STC, modifications ou réparations majeures (p. ex. STC SA5656-AT)
(2) Brève description de la modification (p. ex. aménagement de la cabine)
(3) Voir la page de garde du STC ou équivalent pour vérifier l'existence d'un supplément au manuel de vol
(4) Instructions pour le maintien de la navigabilité (ICA)

3.1 Liste des certificats de type supplémentaires appliqués et des modifications et réparations majeures effectuées (STC / Major Modifications / Repairs)

STC, Modification et Réparation majeures **(1)**	Description **(2)**	AFM Supplement **(3)**		Exigence d'entretien suppl. **(4)**		Réf. de l'approbation AESA	Date de l'approbation AESA	Remarques
		Oui	**N/A**	**Oui**	**N/A**			☐ **aucun STC's** ☐ **aucune Modification majeure** ☐ **aucune Réparation majeure**
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			

3.1 Suite (Liste des certificats de type supplémentaires appliqués et des modifications et réparations majeures effectuées (STC / Major Modifications / Repairs)

STC, Modification et Réparation majeures **(1)**	Description **(2)**	AFM Supplement **(3)**		Exigence d'entretien suppl. **(4)**		Réf. de l'approbation AESA	Date de l'approbation AESA	Remarques
		Oui	**N/A**	**Oui**	**N/A**			☐ **aucun STC's** ☐ **aucune Modification majeure** ☐ **aucune Réparation majeure**
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			

4.1 Remarques (chaque remarque doit être identifiée par un numéro de référence et pouvoir être retracée)

Entrée	

Je confirme par la présente que le rapport sur l'état de l'avion a été correctement rempli et que les informations fournies ici sont exactes, correctes et complètes.

RESET

Nom:	**Signature**	Organisme: (CAO, CAMO, Partie 145 ou propriétaire/exploitant)	Date:

PRINT