

**No. 50029\***

---

**United States of America  
and  
Indonesia**

**Memorandum of Understanding between the United States of America and Indonesia concerning the provision of assistance to the Directorate General of Air Communications of Indonesia (with annex and schedule). Washington, 3 April 1996, and Jakarta, 3 May 1996**

**Entry into force:** *3 May 1996 by signature, in accordance with article XII*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *United States of America, 24 August 2012*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

---

**États-Unis d'Amérique  
et  
Indonésie**

**Mémorandum d'accord NAT-I-3287 entre l' Administration fédérale de l'aviation (FAA) du Département des transports des États-Unis d'Amérique et la Direction générale des communications aériennes (DGCA) du Ministère des transports et des communications de la République d'Indonésie (avec annexe et annexe). Washington, 3 avril 1996, et Jakarta, 3 mai 1996**

**Entrée en vigueur :** *3 mai 1996 par signature, conformément à l'article XII*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *États-Unis d'Amérique, 24 août 2012*

*\* Numéro de volume RTNU n'a pas encore été établie pour ce dossier. Les textes reproduits ci-dessous, s'ils sont disponibles, sont les textes authentiques de l'accord/pièce jointe d'action tel que soumises pour l'enregistrement et publication au Secrétariat. Pour référence, ils ont été présentés sous forme de la pagination consécutive. Les traductions, s'ils sont inclus, ne sont pas en form finale et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS ]

**MEMORANDUM OF AGREEMENT NAT-I-3287**

**BETWEEN THE**

**FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (FAA)  
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION  
UNITED STATES OF AMERICA**

**AND THE**

**DIRECTORATE GENERAL OF AIR COMMUNICATIONS (DGAC)  
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS  
REPUBLIC OF INDONESIA**

WHEREAS, the Federal Aviation Administration of the Department of Transportation of the United States of America, hereinafter referred to as the FAA, is authorized to furnish on a reimbursable basis to foreign governments certain services to encourage and foster the development of civil aeronautics and air commerce; and

WHEREAS, the Directorate General of Air Communications of the Department of Transportation and Communications of the Republic of Indonesia, hereinafter referred to as the DGAC, has requested that such services be provided;

NOW THEREFORE, the FAA and the DGAC subsequently referred to as “the parties” mutually agree as follows:

TR/240812/I-50029

## **ARTICLE I – OBJECTIVE OF THE AGREEMENT**

The objective of this Memorandum of Agreement (MOA) is to establish the terms and conditions under which the FAA, subject to the timely availability of resources, will provide assistance to the DGAC as part of the ongoing FAA assessment of the Indonesian aircraft certification system. The assessment relates to a proposal to expand the 1987 U.S./Republic of Indonesia limited Bilateral Airworthiness Agreement (BAA)<sup>1</sup> to include provisions for U.S. acceptance of the DGAC's Export Certificate of Airworthiness for transport category airplanes designed and manufactured in Indonesia. The FAA assessment includes the evaluation of the DGAC's technical competence, capabilities, regulatory authority, and efficacy; airworthiness laws regulations and practices; and capabilities in design, production and airworthiness certification of transport category airplanes. For this purpose, the FAA will make available its personnel to assist and observe the DGAC in their certification of the N-250-100 turboprop airplane. The FAA's effort is hereinafter referred to as "shadow certification."

## **ARTICLE II – DESCRIPTION OF SERVICES**

A. The specific technical assistance activities to be provided by the FAA to the DGAC shall be delineated in Annexes to this MOA. The parties agree that such Annexes will contain a Schedule of Program Services (hereinafter, referred to as the "Schedule") containing the information described in Article III of this MOA. When signed by both parties, such Annexes and Schedules shall become a part of this MOA.

B. Under the terms and conditions of this MOA and its Annexes, the FAA will, subject to the timely availability of resources, evaluate the current Indonesian aircraft certification system and provide technical assistance in areas including, but not necessarily limited to: Airframe Structures, Propulsion Systems, Mechanical Systems, Electrical Systems, Manufacturing Inspection, Flight Testing, and Operations/Maintenance (Aircraft Evaluation Group). Specific costs for necessary FAA/DGAC management meetings related to the N-250 shadow certification and the BAA assessment program will also be covered under this MOA. Any requested training will continue to be provided under an Appendix to Annex 2 of MOA NAT-I-2915.

- C. Evaluation and technical assistance includes but is not limited to:
1. Providing technical and managerial expertise to review the DGAC's aircraft certification system including airworthiness standards, practices, procedures, personnel development, and training programs;
  2. Assisting the DGAC in attaining aircraft certification competency;
  3. Providing the personnel and the services necessary to assist the DGAC with tasks that the DGAC deems appropriate in order to develop their airworthiness regulatory and aircraft certification system and approve the N-250-100 type design;
  4. Providing assistance in the implementation of programs related to the improvement, operation, and evaluation of the Indonesian aircraft certification system;
  5. Monitoring the compliance of the DGAC's certification of the N-250-100 to U.S. airworthiness standards, practices, and procedures.

### **ARTICLE III – SCHEDULE OF PROGRAM SERVICES**

A. The parties will develop Schedules contained in Annexes to this MOA, which outline in detail each shadow certification activity that will be performed under this MOA over a twelve month period. Each Annex and schedule may be updated as necessary over its period of effectivity. Each new 12-month Schedule will be contained in additional Annexes to this MOA to reflect the shadow certification activities for the upcoming year.

- B. Each Schedule contains the following information:
1. **Activity Date** – Indicates the actual dates of the activity. Travel time is not included in the dates listed, but will occur before and after the identified time frame.
  2. **Activity/Description** – Contains a title and a short description of each shadow certification activity.
  3. **Location** – Indicates the city, state, or country of the activity.
  4. **FAA Participants** – Includes FAA employees who will participate in each activity.
  5. **Prep/Follow-Up** – Itemizes the number of hours charged to this activity for preparatory (prep) and follow-up activity time. The total time per individual for prep and follow-up activities is not expected to exceed the length of the technical activity.

6. **Accounting Designator** – Identifies each activity in the Schedule contained in Annexes to this MOA. Each accounting designator is unique and must be referenced on all correspondence (account balances, etc.) regarding the financial arrangements of the MOA.

7. **PC&B Cost** – Contains the total cost for personnel compensation and benefit (PC&B) charges and administrative costs.

8. **Travel Cost**

9. **Total Cost** – Itemizes the total estimated cost of each activity in the Schedule contained in Annexes to this MOA.

#### **ARTICLE IV – STATUS OF FAA PERSONNEL**

A. The FAA will assign personnel to perform the tasks agreed upon in the Schedule contained in Annexes to this MOA. FAA personnel assigned to any activity will retain their status as U.S. Government, FAA employees. Their supervision and administration will be in accordance with the policies and procedures of the FAA as an agency of the U.S. Government, and they will perform at the high level of conduct required by the FAA.

B. FAA personnel shall be accorded the same privileges and immunities as are accorded to the administrative and technical personnel of the U.S. Embassy under the Vienna Convention on Diplomatic Relations of 1961.<sup>2</sup> Such FAA personnel shall not, however, be considered members of the Embassy staff by virtue of their enjoyment of such privileges and immunities.

C. The value of services provided under this MOA by the FAA as a U.S. Government Agency shall not be subject to taxation by the Government of Indonesia.

#### **ARTICLE V – HOST GOVERNMENT SUPPORT**

A. FAA participants will handle all hotel reservations and travel directly.

B. The DGAC shall provide the following support to the FAA employee(s) without cost to the FAA or its employees:

1. Duty free entry privileges and exit clearances for the FAA employee during the assignment period as prescribed in the Schedule contained in Annexes to this MOA.

2. Timely clearance through Indonesian customs of all shipments including personal property of any FAA employee assigned in-country in accordance with the Annexes to this MOA. The DGAC will also assist in locating such shipments and property which may be delayed or lost in transit within Indonesia.

3. Any medical evacuation costs that might be incurred for the FAA employee during his/her assignment in Indonesia.

4. Any needed assistance for local transportation within Indonesia (e.g., train reservations between Jakarta and Bandung, Indonesia).

C. The DGAC shall assist and solicit the participation of all agencies of the Republic of Indonesia to provide necessary information as required by the FAA to carry out obligations under this MOA or its Annexes.

D. If for any reason the DGAC is unable to provide fully the support specified in each activity listed under the Annexes, or if the support provided is not equivalent to that prescribed in pertinent FAA or other U.S. regulations, the FAA will provide such support and will charge the costs for such support to the DGAC.

## ARTICLE VI – FINANCIAL PROVISIONS

A. Calculation of estimated and actual costs will include the following elements:

1. **PC&B Cost** – This figure is based on each participant’s hourly wage and benefits, and administrative costs incurred by the FAA in supporting each participant.

2. **Travel Cost** – Includes the estimated air transportation and per diem cost for each activity, including lodging, meals and incidental expenses, in accordance with U.S. Government travel regulations.

B. Upon signature to this MOA by both parties, but prior to implementation of each Annex, the DGAC will make advance payment in U.S. Dollars to the FAA for the total estimated costs identified in the Annex for the 12-month time period. The 12-month period will begin on April 1, the first day of the Indonesian fiscal year.

C. The advance payment will be held at the FAA in an Advance Account. As charges for activities accrue, the FAA will draw on the Advance Account and notify the DGAC of the deductions. The DGAC will receive from the FAA a bill marked “Do Not Pay” which will indicate, in detail, the amount of funds drawn on the Advance Account for each activity.

D. No activity will be initiated by the FAA unless the total amount of funds paid in advance to the FAA are equal to or greater than the estimated cost of that activity. If the Advance Account is depleted, payment is due not later than three (3) weeks prior to the scheduled date of the activity.

E. The amounts set forth in this MOA are estimates and may be adjusted to recover the FAA's actual costs. If actual costs are expected to exceed the estimate by more than 10 percent, the FAA will notify the DGAC and the Annex will be amended in accordance with Article VII of this MOA.

F. All payments must be made in U.S. dollars and forwarded to the following address:

Federal Aviation Administration  
Accounting Operations Division, ABA-210  
800 Independence Ave., S.W.  
Washington, DC 20591

G. In the event the amount of the annual advance payment exceeds the amount due for services rendered during that 12 month period, the FAA will apply the balance to the next 12 month advance payment. However, at the request of the DGAC or in termination of this MOA, the FAA will refund the overpaid amount.

H. The FAA will provide the DGAC with Periodic Account Status Reports which will reconcile the advanced payment against the actual costs of services rendered. The Status Reports will:

1. Identify charges accrued at the time of billing and periods covered; and
2. Be forwarded for information through the U.S. Embassy in Jakarta to

Embassy: Embassy of the United States of America  
Jalan Medan Merdeka Selatan 5  
Jakarta, Indonesia

DGAC: Directorate General of Air Communications  
Directorate of Airworthiness Certification  
3rd Floor, Gedung Merpati Nusantara  
Jalan Angkasa, Blok B15, Kavling 2-3  
Kemayoran  
Jakarta 10720  
Indonesia

I. MOA Number NAT-I-3287 has been assigned by FAA to identify this MOA and shall be referred to in all related correspondence. Each activity itemized in the Schedule will have an accounting designator which shall also be referred to in correspondence relating to each activity.

J. Should additional services be required in conjunction with the activities described in the Schedule contained in Annexes under this MOA, the date, duration, location, and related cost estimates shall be determined by mutual agreement between the FAA and the DGAC of Indonesia, and shall be appropriately documented in an amendment to this MOA or its Annexes.

K. Upon termination of this MOA, the DGAC will reimburse the FAA for any unpaid expenses.

#### **ARTICLE VII – AMENDMENTS**

A. This MOA may be amended by mutual consent of the parties. Any changes in the services furnished or other provisions shall be formalized by an appropriate written amendment, signed by both parties, which shall outline the nature of the change.

B. Updates to the Schedule that affect the total estimated cost of an activity by 10% or more will be documented in an Amendment to the Annex and signed by both parties. Other updates or changes may be agreed upon informally (via facsimile, telephone, etc.). The FAA will provide the DGAC with an updated Schedule periodically, reflecting both formal and informal updates or changes.

#### **ARTICLE VIII – LIABILITY**

The DGAC, on behalf of the Government of the Republic of Indonesia, agrees to defend any suit brought against the Government of the United States of America, the FAA, or any instrumentality or officer of the United States of America arising out of work under this MOA or its Annexes. The DGAC, on behalf of the Government of the Republic of Indonesia, further agrees to hold the United States of America, the FAA, or any instrumentality or officer of the United States of America harmless against any claim by the Government of the Republic of Indonesia, or any agency thereof, or third persons for personal injury, death, or property damage arising out of work under this MOA or its Annexes.

## **ARTICLE IX – RESOLUTION OF DISAGREEMENTS**

Any disagreement regarding the interpretation or application of this MOA or its Annexes will be resolved by consultation between the two parties and will not be referred to any international tribunal or third party for settlement.

## **ARTICLE X – POINTS OF CONTACT**

A. The point of contact for the FAA for matters arising under this MOA and its Annexes is:

Ms. Jennifer Arquilla  
Aircraft Certification Service, AIR-4  
Federal Aviation Administration  
800 Independence Ave., S.W. Room 814  
Washington, DC 20591  
Phone (202) 267-3204  
Fax (202) 267-5364

B. The point of contact for the DGAC for matters arising under this MOA is:

Mr. Diding Sunardi  
Head, Subdivision of Administration and Program  
Directorate of Airworthiness Certification  
3rd Floor, Gedung Merpati Nusantara  
Jalan Angkasa, Blok B15, Kavling 2-3  
Kemayoran  
Jakarta 10720  
Indonesia  
Phone [62](21)682-127  
Fax [62](21)682-677

## **ARTICLE XI – IMPLEMENTATION**

A. Representatives from the FAA and the DGAC will meet periodically to discuss potential new program activities. A joint review of the program status of ongoing activities will be conducted at least once each year by the parties.

**ARTICLE XII – EFFECTIVE DATE AND TERMINATION**

This MOA shall become effective upon signature of both parties and will remain in effect until terminated. This MOA or any of its Annexes may be terminated at any time by either party by providing sixty (60) days notice in writing to the other party. Any such termination will allow FAA one hundred and twenty (120) days to close out its activities. The rights and obligations set forth in Articles IV, VI, VIII, and IX shall continue notwithstanding any such termination.

**ARTICLE XIII – AUTHORITY**

The FAA and the DGAC agree to the provisions of this MOA as indicated by the signature of their duly authorized representatives.

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION  
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION  
UNITED STATES OF AMERICA:

DIRECTORATE GENERAL OF  
AIR COMMUNICATIONS  
DEPARTMENT OF  
TRANSPORTATION  
REPUBLIC OF INDONESIA:

BY: Joan W. Bauerlein

BY: Zainuddin Sikado

TITLE: Director, Office of  
International Aviation

TITLE: Director General of  
Air Communications

DATE: 3 April 1996

DATE: 3 May 1996

**ANNEX 1 TO  
MEMORANDUM OF AGREEMENT NAT-I-3287**

**BETWEEN THE**

**FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (FAA)  
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION  
UNITED STATES OF AMERICA**

**AND THE**

**DIRECTORATE GENERAL OF AIR COMMUNICATIONS (DGAC)  
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS  
REPUBLIC OF INDONESIA**

**ARTICLE I – PURPOSE OF THE ANNEX**

This Annex identifies specific services to be provided by the FAA for the DGAC, in accordance with the basic Memorandum of Agreement (MOA) NAT-I-3287.

**ARTICLE II – DESCRIPTION OF SERVICES**

The FAA will provide specialists with backgrounds in aircraft certification to travel as necessary on a temporary duty (TDY) basis as described in Schedule 1, attached to this Annex.

**ARTICLE III – FINANCIAL PROVISIONS**

The DGAC will follow financial provisions in accordance with Article VI of the MOA (NAT-I-3287) and make advance payment of \$533,713 in US dollars to the FAA for services that are described in the attached Schedule of this Annex.

**ARTICLE IV – AMENDMENTS**

This Annex may be amended in accordance with Article VII of the MOA.

**ARTICLE V – EFFECTIVE DATE AND TERMINATION**

This Annex will remain in effect until the services described herein are completed (no later than March 31, 1997) or until MOA (NAT-I-3287) or this Annex is terminated. Either party may terminate this Annex as provided for in Article XII of the MOA (NAT-I-3287).

**ARTICLE VI – AUTHORITY**

The FAA and the DGAC agree to the provisions of this Annex as indicated by the signature of their duly authorized representatives.

FEDERAL AVIATION  
ADMINISTRATION  
DEPARTMENT OF  
TRANSPORTATION  
UNITED STATES OF AMERICA

DIRECTORATE GENERAL OF AIR  
COMMUNICATIONS  
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION  
AND COMMUNICATIONS  
REPUBLIC OF INDONESIA

BY: Thomas E. McSweeny

BY: Herry Bakti

TITLE: Director, Aircraft  
Certification Service

TITLE: Director, Directorate of  
Airworthiness Certification

DATE: 19 April 1996

DATE: 01 May 1996

**The FAA/Indonesian DGAC Schedule of Program Services  
April 1996 through March 1997**

**Annex 1, Schedule 1  
to MOA NAT-I-3287**

Activity Date	Activity/Description	Location	FAA Participants	Prep/ Follow-Up	Accounting Designator	PC&B Cost	Travel Cost	Total Cost
4/22/96-5/2/96	Propulsion Specialists Meeting: To witness fireproof testing of the firewall and the nacelle, discuss APU fire safety compliance issues and review the special site selected by IPTN for the N-250 noise test site.	Bandung and Malang, Indonesia	Bernie Gonzalez and Bruce Conze	6 Days/ 4 Days	NI3264ID8	\$18,688	\$10,210	\$28,898
5/15/96-5/17/96	Lightning Test and Composite Structures: To observe with the DGAC the tests for effects of lightning on structural components.	Pittsfield, MA	Sol Marroof	1 Day/ 1 Day	NI3268ID8	\$2,361	\$494	\$2,855
5/14/96-5/16/96	Powerplant Certification: To review plans for the engine FADEC with DGAC/IPTN and Allison Engines.	Indianapolis, IN	Dave Gollings, Bruce Conze, and Bernie Gonzalez	6 Days/ 3 Days	NI3265ID8	\$12,134	\$3,037	\$15,171
6/17/96-6/27/96	Structures Specialists and Mechanical Systems Meeting: To discuss structural test plans, new actuator design, and general FAR 25 compliance issues. FAA will witness ground vibration test.	Bandung, Indonesia	Sol Marroof, Steve Flanagan and Andy Gfrerer	9 Days/ 6 Days	NI3266ID8	\$28,734	\$18,213	\$46,947
June 1996 (1 Week)	Fuel System Lightning Test: To accompany DGAC in witnessing the fuel system lightning test.	Pittsfield, MA	Bruce Conze	1 Day/ 1 Day	NI3267ID8	\$3,240	\$890	\$4,130

**The FAA/Indonesian DGAC Schedule of Program Services  
April 1996 through March 1997**

Annex 1, Schedule 1  
to MOA NAT-I-3287

Activity Date	Activity/Description	Location	FAA Participants	Prep/ Follow-Up	Accounting Designator	PC&B Cost	Travel Cost	Total Cost
June 1996 (3 Days)	Air-Cooled Oil Cooler Qualification: To accompany the DGAC and witness the fireproof test.	Garden City, NY	Bernie Gonzalez	2 Days/ 1 Day	NI3269ID8	\$4,139	\$1,318	\$5,457
July 1996 (1 Week)	Observer Seat Dynamic Testing: To accompany DGAC in witnessing dynamic testing of the N-250 observer seat.	Phoenix, AZ	Sol Marroff	2 Days/ 2 Days	NI3282ID8	\$4,417	\$1,320	\$5,737
7/29/96-8/2/96	Software Certification Review: To review the DGAC's approval of all software related to the N-250-100 design.	Bandung, Indonesia	Brett Portwood and Steve Paasch	2 Days/ 1 Day	NI3272ID8	\$6,520	\$4,070	\$10,590
8/5/96-8/16/96	Combined Specialist Meeting: To review the Iron Bird setup, test plans, and witness actual tests. To review the N-250 system alerts and data reduction from IPTN flight testing. To conduct a cockpit evaluation, including operational suitability.	Bandung, Indonesia	Bruce Conze, Andrew Gfrerer, Brett Portwood, Pat Povar, Dave Gollings, Jim Ashley, and Rod Lally	17 Days/ 18 Days	NI3271ID8	\$62,419	\$33,419	\$95,838
8/5/96-8/9/96	Conformity Update: To review the status of PA-2, PA-3, and Iron Bird conformity to the type design and BAA-related production issues.	Bandung, Indonesia	Mary Cheston, Kim Wolfley, Jesse Ashmore, and Renton Bean	8 Days/ 4 Days	NI3302ID8	\$25,930	\$18,537	\$44,467

**The FAA/Indonesian DGAC Schedule of Program Services  
April 1996 through March 1997**

**Annex 1, Schedule 1  
to MOA NAT-I-3287**

Activity Date	Activity/Description	Location	FAA Participants	Prep/ Follow-Up	Accounting Designator	PC&B Cost	Travel Cost	Total Cost
September 1996 (1 Week)	Interior Flammability Testing: To accompany DGAC engineers when reviewing flame test labs and witnessing flammability tests.	CA (estimated as Los Angeles)	Andrew Gfrerer	1 Day/ 1 Day	NI3281ID8	\$2,730	\$0	\$2,730
10/7/96-10/11/96	EPGDS Failure Cases Conformity Test: To witness the test setup and demonstration of the Electrical Power Generation and Distribution System (EPGDS) validation test.	France (estimated for Paris)	Brett Portwood	2 Days/ 1 Day	NI3273ID8	\$4,596	\$2,597	\$7,193
10/14/96-10/18/96	ECU Follow-Up Audit: To observe the DGAC follow-up of the Baseline 2.0 software review with a review of Baseline 4.0 software.	Germany/ England (estimated for London)	Brett Portwood	1 Day/ 2 Days	NI3274ID8	\$4,675	\$2,802	\$7,477
October/ November 1996 (1 Week)	Pre-Flight Type Board: To participate with DGAC in establishing the TIA for flight testing the PA-2.	Bandung, Indonesia	Pat Power and Dave Gollings	2 Days/ 6 Days	NI3303ID8	\$13,217	\$8,140	\$21,357
November 1996 (up to 2 Weeks)	Final Ground Inspection of PA-2: To shadow DGAC during its final ground inspection of PA-2 prior to FAA flight test shadow activity.	Bandung, Indonesia	Mary Cheston, Kim Wolfley, and Allen Griggs	6 Days/ 3 Days	NI3275ID8	\$26,718	\$14,679	\$41,397

**The FAA/Indonesian DGAC Schedule of Program Services  
April 1996 through March 1997**

**Annex 1, Schedule 1  
to MOA NAT-I-3287**

Activity Date	Activity/Description	Location	FAA Participants	Prep/ Follow-Up	Accounting Designator	PC&B Cost	Travel Cost	Total Cost
November 1996 (1 Week)	Propeller Certification: To meet with DGAC/PTN and ANE-100 to discuss status of Dowty propeller certification.	Boston, MA	Bruce Conze, Bernie Gonzalez, and Marty Buckman	3 Days/ 2 Days	NI3277ID8	\$10,450	\$2,441	\$12,891
Early December 1996 (2 Weeks)	Structures Specialist Meeting: To witness several important structural tests on the N-250: wing static test, empennage static test, full scale fatigue test, and the bird impact test.	Bandung, Indonesia	Sol Maroof and Steve Flanagan	6 Days/ 4 Days	NI3304ID8	\$20,139	\$13,212	\$33,351
December 1996 (3 Weeks)	Shadow Flight Test of PA-2 Pro-totype: To review flight tests conducted to date, observe DGAC flights and data reduction. Specific check flights may be conducted by FAA team.	Bandung, Indonesia	Pat Power, Dave Gollings, and Jesse Ashmore	9 Days/ 6 Days	NI3276ID8	\$34,126	\$17,531	\$51,657
January 1997 (1 Week)	Collins Follow-Up Audit: To observe DGAC conduct a follow-up audit to the audit conducted in May 1994 of the EFD and DCU to determine that the Collins software is in compliance to DO-178, DO-178A, or DO-178B as applicable.	Cedar Rapids, IA	Brett Portwood	2 Days/ 1 Day	NI3278ID8	\$3,938	\$892	\$4,830

[TRANSLATION – TRADUCTION]

MÉMORANDUM D'ACCORD NAT-I-3287 ENTRE L'ADMINISTRATION FÉDÉRALE DE L'AVIATION (FAA) DU DÉPARTEMENT DES TRANSPORTS DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA DIRECTION GÉNÉRALE DES COMMUNICATIONS AÉRIENNES (DGCA) DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS DE LA RÉPUBLIQUE D'INDONÉSIE

Considérant que l' Administration fédérale de l'aviation du Département des transports des États-Unis d'Amérique, ci-après dénommée « la FAA », est autorisée à fournir contre remboursement à des gouvernements étrangers certains services pour encourager et favoriser le développement de l'aviation civile et du commerce aérien; et

Considérant que, la Direction générale des communications aériennes du Ministère des transports et des communications de la République d'Indonésie, ci-après dénommée « la DGCA », a demandé que ces services soient fournis;

La FAA et la DGCA, ci-après dénommées « les parties » sont convenues de ce qui suit :

*Article I. Objet de l'Accord*

Le présent Mémoire d'accord vise à établir les modalités et les conditions dans lesquelles la FAA, sous réserve de la disponibilité des ressources dans les délais, fournira une assistance à la DGCA, dans le cadre de l'évaluation en cours du système de certification des aéronefs indonésiens par la FAA. L'évaluation porte sur une proposition visant à étendre les limites de l' Accord bilatéral de navigabilité 19B7 entre les États-Unis et la République d'Indonésie (BAA), pour inclure des dispositions pour l'acceptation par les États-Unis du Certificat de navigabilité pour l'exportation de la DGCA pour les avions de la catégorie transport conçus et fabriqués en Indonésie. L'évaluation de la FAA comprend l'évaluation de la compétence technique de la DGCA, de ses capacités, de son autorité de régulation et de son efficacité; des lois, des réglementations et des pratiques en matière de navigabilité; et des capacités en matière de conception, de production et de certification de navigabilité des avions de la catégorie transport. À cette fin, la FAA mettra son personnel à disposition pour aider et observer la DGCA dans la certification de l'avion à turbopropulseurs N-250-100. L'effort de la FAA est ci-après dénommé « suivi de certification. »

*Article II. Description des services*

A. Les activités d'assistance technique spécifiques qui doivent être fournies par la FAA à la DGCA sont délimitées dans les annexes du présent Mémoire d'accord. Les parties conviennent que ces annexes contiennent un tableau des services du programme (ci-après dénommé « tableau ») contenant les informations décrites dans l'article III du présent Mémoire d'accord. Une fois signée par les deux parties, ces annexes et tableaux deviennent une partie du présent Mémoire d'accord.

B. Selon les termes et conditions du présent Mémorandum d' accord et de ses annexes, la FAA, sous réserve de la disponibilité des ressources dans les délais, évaluera le système indonésien actuel de certification des aéronefs et fournira une assistance technique dans plusieurs domaines, notamment ceux qui suivent : Structures de la cellule, systèmes de propulsion, systèmes mécaniques, systèmes électriques, inspection de la fabrication, essais en vol, et exploitation / maintenance (Groupe d'évaluation des aéronefs). Les coûts spécifiques aux réunions de gestion nécessaires de la FAA et de la DGCA liées au suivi de certification N-250 et au programme d'évaluation de la BAA seront également couverts par le présent Mémorandum d'accord. Toute formation demandée sera assurée comme le prévoit un appendice de l'annexe 2 du Mémorandum d'accord NAT-I-2915.

C. L'évaluation et l'assistance technique incluent mais ne se limitent pas à :

1. La mise à disposition d'une expertise technique et de gestion pour examiner le système de certification des aéronefs de la DGCA. Cela inclut les normes de navigabilité, les pratiques, les procédures, le développement du personnel et les programmes de formation;

2. L'assistance dans l'acquisition de la DGCA de la compétence pour la certification des aéronefs;

3. La mise à disposition du personnel et des services nécessaires pour l'accomplissement des tâches que la DGCA trouve adéquates, afin de développer son système de régulation de certification de navigabilité et d'aéronefs, et d'approuver la conception du type N-250-100.

4. La mise à disposition d'une assistance dans la réalisation des programmes visant à améliorer, à faire fonctionner et à évaluer le système indonésien de certification des aéronefs;

5. Le contrôle de la conformité de la certification du N-250-100 de la DGCA aux normes américaines en matière de navigabilité, de pratiques et de procédures.

### *Article III. Tableau des services du programme*

A. Les parties élaboreront des tableaux figurant dans les annexes du présent Mémorandum d'accord, qui décrivent en détail chaque activité de suivi de certification qui sera effectuée en vertu du présent Mémorandum d'accord sur une période de douze mois. Chaque annexes et tableaux peuvent être mis à jour au besoin au cours de sa période d'effectivité. Chaque nouveau tableau de 12 mois sera inclus dans des annexes supplémentaires à ce Mémorandum d'accord, afin de refléter les activités de suivi de certification pour l'année à venir.

B. Chaque annexe contient les informations suivantes :

1. Date d'activité. Indique les dates réelles de l'activité. La durée du voyage n'est pas incluse dans les dates indiquées, mais aura lieu avant et après le laps de temps déterminé.

2. Activité / Description. Contient un titre et une courte description de chaque activité de suivi de certification.

3. Lieu. Indique la ville, l'État, ou le pays de l'activité.

4. Employés de la FAA. Comprend les employés de la FAA qui participeront à chaque activité.

5. Préparation / suivi. détaille le nombre d'heures imputées à cette activité pour le temps de l'activité de préparation et de suivi. Le temps total par personne pour les activités de préparation et de suivi ne devrait pas dépasser la durée de l'activité technique.

6. Indicateur comptable. Identifie chaque activité dans les tableaux figurant dans les annexes du présent Mémoire d'accord. Chaque indicateur comptable est unique et doit être mentionné sur toute correspondance (soldes du compte, etc.) relative aux dispositions financières du présent Mémoire d'accord.

7. Coût de la rémunération et des avantages sociaux du personnel. Contient le coût total de la rémunération et des avantages sociaux du personnel, ainsi que les frais et les coûts administratifs.

8. Coût du voyage

9. Coût total. Détaille le coût total de chaque activité dans les tableaux figurant dans les annexes du présent Mémoire d'accord.

#### *Article IV. Statut de personnel de la FAA*

A. La FAA affectera du personnel qui accomplira les tâches convenues dans les tableaux figurant dans les annexes du présent Mémoire d'accord. Le personnel de la FAA affecté à toute activité conservera son statut de fonctionnaire du gouvernement américain, et d'employé de la FAA. La supervision de ce personnel et son administration seront conformes aux politiques et procédures de la FAA, qui est une agence du gouvernement des États-Unis. Le personnel respectera le plus haut niveau de professionnalisme requis par la FAA.

B. Le personnel de la FAA bénéficiera des mêmes privilèges et immunités que ceux qui sont accordés au personnel administratif et technique de l'Ambassade, comme le prévoit la Convention de Vienne de 1961 sur les relations diplomatiques. Toutefois, il ne sera pas traité comme personnel de l'Ambassade du fait qu'il jouit de ces privilèges et immunités.

C. La valeur des services dispensés en vertu du présent Mémoire d'accord par la FAA en tant qu'agence gouvernementale des États-Unis ne sont pas soumis à l'impôt par le gouvernement de l'Indonésie.

#### *Article V. Appui du pays d'accueil*

A. Les employés de la FAA se chargeront de toutes les réservations d'hôtel et s'y rendront directement.

B. La DGCA procurera l'appui suivant : à l'employé de la FAA, sans frais pour celui-ci ni pour la FAA,

1. Exonération des droits d'entrée et des visas de sortie pour l'employé de la FAA au cours de sa période d'affectation, comme prévu dans les tableaux figurant dans les annexes du Mémoire d'accord.

2. En conformité avec les annexes du présent Mémoire d'accord, l'employé de la FAA affecté dans le pays bénéficiera de la facilitation du passage devant les douanes

indonésiennes de tous les envois, y compris de ses biens personnels. La DGCA aidera également à localiser les envois et les biens qui peuvent être retardés ou perdus en transit en Indonésie.

3. Tous frais d'évacuation sanitaire qui pourraient être engagés pour l'employé de la FAA lors de sa mission en Indonésie.

4. Toute l'assistance nécessaire pour le transport local en Indonésie (par exemple, les réservations de train entre Jakarta et Bandung, Indonésie).

C. La DGCA veillera à ce que toutes les institutions de la République d'Indonésie fournissent les informations nécessaires requises par la FAA pour accomplir ses obligations en vertu du présent Mémoire d'accord ou de ses annexes.

D. Si pour une raison quelconque la DGCA est incapable de fournir la totalité de l'appui indiqué dans chacune des activités énumérées dans les annexes, ou si son appui n'est pas équivalent à ce que prévoit la réglementation de la FAA et les autres réglementations des États-Unis, la FAA se procurera cet appui et en imputera le coût à la DGCA.

#### *Article VI. Dispositions financières*

A. Le calcul des coûts estimés et réels inclura les éléments suivants :

1. Coût de la rémunération et des avantages sociaux du personnel. Ce chiffre est basé sur le salaire horaire et les avantages sociaux de chaque participant, et sur les coûts administratifs encourus par la FAA dans le soutien à chaque participant.

2. Frais de voyage. Comprend le coût estimé du voyage par avion et celui des indemnités quotidiennes pour chaque activité, y compris l'hébergement, les repas et les frais accessoires, conformément aux règlements sur les voyages du gouvernement américain.

B. Lors de la signature de ce Mémoire d'accord par les deux parties, mais avant la mise en œuvre de chaque annexe, la DGCA devra payer des avances en dollars américains à la FAA pour les coûts totaux estimés figurant à l'annexe pour la période de 12 mois. La période de 12 mois débutera le 1er avril, premier jour de l'exercice fiscal indonésien.

C. Le paiement de l'avance aura lieu à la FAA dans un compte d'avances. Au fur et à mesure que les frais pour les activités s'accumuleront, la FAA effectuera des retraits du compte d'avances et informera la DGCA des prélèvements. La DGCA recevra de la FAA une facture portant la mention « Ne pas payer » qui indiquera, dans le détail, le montant des fonds prélevés sur le compte d'avances pour chaque activité.

D. Aucune activité ne sera lancée par la FAA, à moins que le montant total des fonds versés à l'avance pour la FAA ne soit égal ou supérieur au coût estimé de cette activité. Si le compte d'avances est épuisé, le paiement est dû au plus tard trois (3) semaines avant la date prévue de l'activité.

E. Les montants indiqués dans le présent Mémoire d'accord sont des estimations et peuvent être ajustés pour recouvrer les coûts réels de la FAA. Si les coûts réels devaient dépasser l'estimation de plus de 10 %, la FAA en avisera la DGCA et l'annexe sera modifiée conformément à l'article VII du présent Mémoire d'accord.

F. Tous les paiements doivent être effectués en dollars des États-Unis et transmis à l'adresse suivante :

Federal Aviation Administration  
Accounting Operations Division, ABA-210  
800 Independence Ave., SW  
Washington, DC 20591

G. Dans le cas où le montant du paiement annuel de l'avance dépasse le montant dû pour les services rendus au cours de cette période de 12 mois, la FAA attribuera le solde de l'acompte aux 12 mois suivants. Toutefois, à la demande de la DGCA ou lors de la dénonciation du présent Mémoire d'accord, la FAA remboursera le montant payé en trop.

H. La FAA fournira à la DGCA des rapports périodiques sur la situation du compte, ce qui permettra de rapprocher le paiement à l'avance par rapport aux coûts réels des services rendus. Les rapports de situation :

1. Identifieront les charges à payer au moment de la facturation et des périodes couvertes;

et

2. seront transmis pour information à l'ambassade américaine à Jakarta à :

Ambassade : Ambassade des États-Unis d'Amérique  
Jalan Medan Merdeka Selatan 5  
Jakarta, Indonésie

DGCA : Direction générale des communications aériennes  
Direction de la certification de navigabilité  
3e étage, Gedung Merpati Nusantara  
Jalan Angkasa, Blok B15, Kavling 2-3  
Kemayoran  
Jakarta 10720  
Indonésie

I. La FAA a attribué le numéro NAT-I-3287 qui identifie ce Mémoire d'accord. Il doit être mentionné dans toute correspondance qui s'y rapporte. Un indicateur comptable sera attribué à chaque activité détaillée dans l'annexe , et il sera également mentionné dans la correspondance relative à chaque activité.

J. Si des services supplémentaires en liaison avec les activités décrites dans le tableau figurant dans les annexes du présent Mémoire d'accord s'avèrent nécessaires, la date, la durée, le lieu, et les estimations de coûts seront déterminés d'un commun accord entre la FAA et la DGCA de l'Indonésie, et devront être documentés de façon appropriée dans un amendement au présent Mémoire d'accord ou à ses annexes.

K. En cas de dénonciation du présent Mémoire d'accord, la DGCA remboursera la FAA pour les frais impayés.

#### *Article VII. Amendements*

A. Le présent Mémoire d'accord peut être modifié par consentement mutuel des parties. Toute modification apportée aux services à procurer ou aux autres

dispositions du présent Mémorandum d'accord ou de ses annexes fera l'objet d'un amendement écrit, signé par les deux parties, définissant la nature du changement.

B. Les mises à jour des tableaux qui affectent le coût estimatif total d'une activité de 10 % ou plus seront documentées dans un amendement à l'annexe et signé par les deux parties. D'autres mises à jour ou modifications pourront être décidées de manière informelle (par facsimilé, téléphone, etc.) La FAA fournira à la DGCA un calendrier mis à jour périodiquement, reflétant à la fois les mises à jour ou les modifications formelles et informelles.

#### *Article VIII. Responsabilité*

La DGCA, agissant au nom du Gouvernement de la République d'Indonésie, s'engage à défendre toute poursuite contre le Gouvernement des États-Unis, la FAA ou toute autre administration ou fonctionnaire des États-Unis en cas de toute réclamation faite en rapport avec les activités réalisées dans le cadre du présent Mémorandum d'accord ou de ses annexes. La DGCA, agissant au nom du Gouvernement d'Indonésie, s'engage également à mettre le Gouvernement des États-Unis, la FAA ou toute autre institution ou tout fonctionnaire des États-Unis hors de cause en cas d'action intentée par le Gouvernement d'Indonésie, une de ses institutions ou des tiers à raison de préjudice corporel, de décès, de dommages matériels ou autre perte découlant d'activités réalisées sous le couvert du présent Mémorandum d'accord ou de ses annexes.

#### *Article IX. Règlement des différends*

Tout différend relatif à l'interprétation ou l'application du présent Mémorandum ou de ses annexes sera résolu par consultation entre les deux parties et ne sera pas renvoyée à un tribunal international ou une tierce partie pour règlement.

#### *Article X. Points de contact*

A. Le point de contact pour la FAA pour des questions relevant de ce Mémorandum d'accord et de ses annexes est :

Mme Jennifer Arquilla  
Service de Certification des aéronefs, AIR-4  
Administration fédérale de l'aviation  
800 Independence Ave., SW Bureau 814  
Washington, DC 20591  
Téléphone (202) 267-3204  
Fax (202) 267-5364

B. Le point de contact pour la DGCA pour les questions relevant du présent Mémorandum d'accord est :

M. Diding Sunardi  
Chef, Subdivision de l'administration et des programmes  
Direction de la certification de navigabilité  
3e étage, Gedung Merpati Nusantara  
Jalan Angkasa, Blok B15, Kavling 2-3

Kemayoran  
Jakarta 10720  
Indonésie  
Téléphone [62] (21) 682-127 Fax [62] (21) 682-677

*Article XI. Mise en œuvre*

A. Des représentants de la FAA et de la DGCA se réuniront périodiquement pour discuter des nouvelles activités potentielles du programme. Les parties effectueront une fois par an un examen conjoint de l'état des activités en cours du programme.

*Article XII. Date d'entrée en vigueur et dénonciation*

Ce Mémorandum d'accord prend effet dès la date de sa signature par les deux parties et restera en vigueur jusqu'à sa dénonciation. Ce Mémorandum d'accord ou ses annexes peuvent être dénoncés à tout moment par l'une des parties, moyennant un préavis de soixante (60) jours adressé à l'autre partie. Dans tel cas, la FAA aura cent vingt (120) jours pour mettre fin à ses activités. Les droits et obligations énoncés aux articles IV, VI, VIII, IX survivront à telle dénonciation.

*Article XIII. Autorité*

La FAA et la DGCA souscrivent aux dispositions de ce Mémorandum d'accord, comme indiqué par la signature de leurs représentants, à ce dûment autorisés.

Administration fédérale de l'aviation des États-Unis d'Amérique,  
département des transports :

Par : JOAN W. BAUERLEIN

Titre : Directeur du Bureau de l'aviation civile internationale

Date : 13 avril 1996

Directeur général du Département des communications aériennes de la République  
d'Indonésie, département des transports :

Par : ZAINUDDIN SIKADO

Titre : Directeur général des communications aériennes

Date : 3 mai 1996

ANNEXE 1 AU MÉMORANDUM D'ACCORD NAT-1-3287 ENTRE L'  
ADMINISTRATION FÉDÉRALE DE L'AVIATION (FAA) DÉPARTEMENT DES  
TRANSPORTS DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA DIRECTION  
GÉNÉRALE DES COMMUNICATIONS AÉRIENNES (DGCA) MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS, RÉPUBLIQUE  
D'INDONÉSIE

*Article I. Objet de l'annexe*

Cette annexe identifie les services spécifiques qui doivent être fournis par la FAA pour la DGCA, en conformité avec le Mémorandum d'accord de base NAT-1-3287.

*Article II. Description des services*

La FAA enverra des spécialistes ayant une formation en certification des aéronefs. Ils se déplaceront temporairement, selon le besoin (voyage en mission temporaire), tel que décrit dans le tableau 1, joint à la présente annexe.

*Article III. Dispositions financières*

La DGCA suivra les dispositions financières conformément à l'article VI du Mémorandum d'accord (NAT-I-3287) et effectuera un paiement anticipé de 533 713 dollars américains à la FAA pour les services qui sont décrits dans le tableau ci-joint à la présente annexe.

*Article IV. Amendements*

Cette annexe peut être modifiée conformément à l'article VII du Mémorandum d'accord.

*Article V. Date d'entrée en vigueur et dénonciation.*

La présente annexe restera en vigueur jusqu'à ce que les services décrits ici soient terminés (au plus tard le 31 Mars 1997) ou jusqu'à ce que le Mémorandum d'accord (NAT-I-3287) ou la présente annexe soient dénoncés. Chaque partie peut dénoncer la présente annexe, conformément à l'article XII du Mémorandum d'accord (NAT-I-3287).

*Article VI. Autorité*

La FAA et la DGCA souscrivent aux dispositions de ce Mémorandum d'accord, comme indiqué par la signature de leurs représentants, à ce dûment autorisés.

Administration fédérale de l'aviation des États-Unis d'Amérique,

département des transports :

Par : THOMAS E. MCSWEENY

Titre : Directeur, Service de la certification des aéronefs

Date : 19 avril 1996

Directeur général du Département des communications aériennes de la République de  
l'Indonésie, département des transports :

Par : HERRY BAKTI

Titre : Directeur, Direktorat de la certification de navigabilité

Date : 1<sup>er</sup> mai 1996

FAA / DGCA INDONÉSIE, TABLEAU DES SERVICES DES PROGRAMMES  
AVRIL 1996 À MARS 1997

Annexe 1, tableau 1  
du Mémorandum d'accord NAT-I-3287

Date d'activité	Activité / Description	Lieu	Employés de la FAA	Préparation / Suivi	Indicateur comptable	Coût de la rémunération et des avantages sociaux du personnel	Frais de voyage	Coût total
4/22/96-5/2/96	Réunion des experts en propulsion : Assister à l'essai ignifuge du pare-feu et de la nacelle, discuter des questions de mise en conformité de la sécurité incendie des groupes auxiliaires de puissances (APU), et consulter le site spécial sélectionné par Industri Pesawat Terbang Nusantara (IPTN) pour le site de test de bruit du N-250.	Bandung et Malang, Indonésie	Bernie Gonzalez et Bruce Conze	6 jours/4 jours	NI3264ID8	18 688 \$	10 210 \$	28 898 \$
5/15/96-5/17/96	Essai de résistance à la foudre et structures des composites : Observer avec la DGCA les essais des effets de la foudre sur les composantes structurelles.	Pittsfield, MA	Sol Maroof	1 jour/1 jour	NI3268ID8	2 361 \$	494 \$	2 855 \$

5/14/96-5/16/96	Certification du Motopropulseur : Examiner les plans pour le régulateur automatique à pleine autorité redondante (FADEC) avec la DGCA / IPTN et Allison Engines.	Indianapolis, IN	Dave Goilings, Bruce Conze, and Bernie Gonzalez	6 jours/ 3 jours	NI3265ID8	12 134 \$	3 037 \$	15 171 \$
6/17/96-6/27/96	Réunion des experts en structures d'aéronefs et systèmes mécaniques : Discuter des plans d'essai structurels, de la nouvelle conception de l'actionneur, et des questions générales sur la conformité du FAR 25. La FAA observera le test de vibrations du sol	Bandung, Indonésie	Sol Maroof, Steve Flanagan et Andrew Gfrerer	9 jours/ 6 jours	NI3266ID8	28 734 \$	18 213 \$	46 947 \$
Juin 1996 (1 semaine)	Test de résistance à la foudre du système de carburant : Accompagner la DGCA dans l'observation du test de résistance à la foudre du système de carburant.	Pittsfield, MA	Bruce Conze	1 jour/ 1 jour	NI3267ID8	3 240 \$	890 \$	4 130 \$

FAA / DGCA INDONÉSIEN, TABLEAU DES SERVICES DES PROGRAMMES  
AVRIL 1996 À MARS 1997

Annexe 1, tableau 1  
du Mémorandum d'accord NAT-I-3287

Date d'activité	Activité / Description	Lieu	Employés de la FAA	Préparation / Suivi	Indicateur comptable	Coût de la rémunération et des avantages sociaux du personnel	Frais de voyage	Coût total
Juin 1996 (3 jours)	Qualification du refroidisseur d'huile par refroidissement par air : Accompagner la DGCA et observer le test anti-feu.	Garden City, NY	Bernie Gonzalez	2 jours/ 1 jour	NI3269ID8	4 139 \$	1 318 \$	5 457 \$
Juillet 1996 (1 semaine)	Essais dynamiques du siège de l'observateur : Accompagner la DGCA dans l'observation des essais dynamiques du siège de l'observateur du N-250.	Phoenix, AZ	Sol Marroof	2 jours/ 2 jours	NI3282ID8	4 417 \$	1 320 \$	5 737 \$
7/29/96-8/2/96	Examen de l'accréditation du logiciel : Revoir l'approbation de la DGCA de tous les logiciels liés à la conception du N-250-100	Bandung, Indonésie	Brett Portwood et Steve Paasch	2 jours/ 1 jour	NI3272ID8	6 520 \$	4 070 \$	10 590 \$
8/5/96-8/16/96	Réunion de tous les experts : Revoir la configuration Iron Bird, les plans d'essai, et les observations des essais réels. Revoir les alertes du système du N-250 et la réduction de données à partir d'essais en vol de l'IPTN. Procéder à une évaluation du poste de pilotage, y compris l'aptitude opérationnelle.	Bandung, Indonésie	Bruce Conze, Andrew Gfrerer, Brett Portwood, Pat Powar, Dave Gollings, Jim Ashley, et Rod Lallay	17 jours/ 18 jours	NI3271ID8	62 419 \$	33 419 \$	95 838 \$

8/5/96-8/9/96	Mise à jour de la conformité : Revoir le statut de la conformité de l'AP-2, PA-3, et de l'Iron Bird à la conception du type et aux questions liées à la production BAA.	Bandung, Indonésie	Mary Chaston, Kim Wolfley, Jesse Ashmore, et Renton Bean	8 jours/ 4 jours	NI3302ID8	25 930 \$	18 537 \$	44 467 \$
---------------	---	--------------------	--	---------------------	-----------	-----------	-----------	-----------

FAA / DGCA INDONÉSIE, TABLEAU DES SERVICES DES PROGRAMMES  
AVRIL 1996 À MARS 1997

Annexe 1, tableau 1  
du Mémorandum d'accord NAT-I-3287

Date d'activité	Activité / Description	Lieu	Employés de la FAA	Préparation / Suivi	Indicateur comptable	Coût de la rémunération et des avantages sociaux du personnel	Frais de voyage	Coût total
Septembre 1996 (1 semaine)	Essais d'inflammabilité de l'intérieur : Accompagner les ingénieurs de la DGCA lors de l'examen des laboratoires d'essai de flamme et observer les essais d'inflammabilité.	CA Estimé à Los Angeles	Andrew Gfrerer	1 jour/ 1 jour	NI3281ID8	2 730 \$	0 \$	2 730 \$
10/07/96-10/11/96	Cas d'échec des tests de conformité des systèmes de production et de distribution d'électricité (EPGDS) Assister à la configuration du test et à la démonstration du test de validation du système de production et de distribution d'énergie électrique (EPGDS) .	France (estimé à Paris)	Brett Portwood	2 jours/ 1 jour	NI3273ID8	4 596 \$	2 597 \$	7 193 \$
10/14/96-10/18/96	Contrôle de suivi de l'unité de contrôle du moteur (ECU) : Observer le suivi de la DGCA de la révision du logiciel de base 2.0 à l'aide d'une révision de logiciels de base 4.0.	Allemagne/ Angleterre (estimé à Londres)	Brett Portwood	1 jour/ 2 jours	NI3274ID8	4 675 \$	2 802 \$	7 477 \$
Octobre/ Novembre 1996 (1 semaine)	Tableau type de pré-embarquement : Participer avec la	Bandung, Indonésie	Pat Power et Dave Gollings	2 jours/ 6 jours	NI3303ID8	13 217 \$	8 140 \$	21 357 \$

	DGCA à l'institution de l'autorisation d'inspection du type (TIA) pour les essais en vol du PA-2.							
Novembre 1996 (jusqu'à 2 semaines)	Dernière inspection au sol du PA-2 : Suivre la DGCA lors de sa dernière inspection au sol du PA-2 avant l'activité parallèle de test en vol de la FAA.	Bandung, Indonésie	Mary Cheston, Kim Wolfley, et Allen Griggs	6 jours/ 3 jours	NI3275ID8	26 718 \$	14 679 \$	41 397 \$

FAA / DGCA INDONÉSISIEN, TABLEAU DES SERVICES DES PROGRAMMES  
AVRIL 1996 À MARS 1997

Annexe 1, tableau 1  
du Mémorandum d'accord NAT-I-3287

Date d'activité	Activité / Description	Lieu	Employés de la FAA	Préparation / Suivi	Indicateur comptable Indicateur	Coût de la rémunération et des avantages sociaux du personnel	Coût du voyage	Coût total
Novembre 1996 (1 semaine)	Certification de l'hélice : Rencontrer l'équipe DGCA / IPTN et ENA-100 pour discuter de l'état de la certification de l'hélice Dowty.	Boston, MA	Bruce Conze, Bemie Gonzalez, et Marty Buckman	3 jours/ 2 jours	NI3277ID8	10 450 \$	2 441 \$	12 891 \$
Début décembre 1996 (2 semaines)	Réunion des experts de la structure : Assister à plusieurs tests structurels importants sur le N-250 : essai statique de l'aile , essai statique de l'empennage , essai de fatigue à grande échelle et essai d'impact d'oiseau.	Bandung, Indonésie	Sol Marroof et Steve Flanagan	6 jours/ 4 jours	NI3304ID8	20 139 \$	13 212 \$	33 351 \$
décembre 1996 (3 semaines)	Essais en vol parallèle du prototype du PA-2 Revoir les tests en vol effectués à ce jour, observer les vols de la DGCA et la réduction des données. Des vols de contrôle spécifiques peuvent être menés par l'équipe de la FAA.	Bandung, Indonésie	Pat Power, Dave Gollings, et Jesse Ashmore	9 jours/ 6 jours	NI3276ID8	34 126 \$	17 531 \$	51 657 \$
Janvier 1997 (1 semaine)	Contrôle de suivi du logiciel Collins : Observer la DGCA dans le contrôle de suivi de l'audit de l'affichage électronique du	Cedar Rapids Rapids, IA	Brett Portwood	2 jours/ 1 jour	NI3278ID8	3 938 \$	892 \$	4 830 \$

---

carburant (EFD) et celui du concentrateur de données (DCU), réalisé en mai 1994, pour déterminer que le logiciel Collins est conforme au DO-178, DO-178A, ou DO-178B comme applicable.							
--	--	--	--	--	--	--	--