



CS-STAN

Standard Changes

Standard Repairs



25 mars 2015



Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Le CS-STAN a pour but de simplifier les procédures réglementaires lors de la réalisation de simples changements et réparations utilisant des méthodes, techniques et pratiques acceptables.

Il est attendu un impact positif sur le fonctionnement et la promotion de l'aviation générale en Europe tout en encourageant l'installation d'équipements de sécurité.

Règlement (UE) **748/2012** du 3 août 2012 abroge le Règlement (CE) 1702/2003 et introduit les notions :

Standard
Changes
21A.90B

Standard
Repairs
21A.431B

21.A.90B Modifications standard

a) Les modifications standard constituent des modifications apportées à une définition de type:

1) concernant les:

- i) avions d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 5 700 kg;
- ii) aéronefs à voilure tournante d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 3 175 kg;
- iii) planeurs, motoplaneurs, ballons et dirigeables définis dans ELA1 ou ELA2;

2) qui respectent les données de conception figurant dans une spécification de certification émise par l'Agence, contenant des méthodes, techniques et pratiques acceptables pour réaliser et identifier des modifications standard, y compris les instructions relatives au maintien de la navigabilité; et

3) qui ne vont pas à l'encontre des données des titulaires de certificat de type.

b) Les points 21A.91 à 21A.109 ne sont pas applicables aux modifications standard.

21A.431B Réparations standard

a) Les réparations standard sont des réparations:

1) concernant les:

- i) avions d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 5 700 kg;
- ii) aéronefs à voilure tournante d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 3 175 kg;
- iii) planeurs, motoplaneurs, ballons et dirigeables définis dans ELA1 ou ELA2;

2) qui respectent les données de conception figurant dans une spécification de certification émise par l'Agence, contenant des méthodes, techniques et pratiques acceptables pour réaliser et identifier des réparations standard, y compris les instructions relatives au maintien de la navigabilité; et

3) qui ne vont pas à l'encontre des données des titulaires de certificat de type.

b) Les points 21A.432A à 21A.451 ne sont pas applicables aux réparations standard.

**Standard
Changes
21A.90B**

**Standard
Repairs
21A.431B**

Limitations d'applicabilité

21A.90B (a) 1

21A.431B (a) 1

Démonstration conformité CS-STAN

21A.90B (a) 2

21A.431B (a) 2



Aucune approbation Autorité

21A.90B (b)

21A.431B (b)



Création du CS-STAN en deux étapes:

Etape 1 – 2014/2015

Création du CS-STAN et premier « set » d'exigences techniques sur les sujets les plus récurrents

NPA 2014-24 mise en consultation 3 mois (01/2015)

Etape 2

Enrichissement des exigences techniques sur le retour d'expérience de l'étape 1 et des propositions formulées par les usagers

Impacts sur le 748/2012 :

Ajout de deux nouveaux paragraphes GM21A.90B et GM21A.431B pour introduire le CS-STAN comme « données acceptables ».

Impacts sur le 1321/2014 :

Ajout d'un nouveau paragraphe GM M.A.801 décrivant le processus de réalisation, la traçabilité, l'archivage du dossier technique, la remise en service de l'aéronef et les responsabilités (installateur et propriétaire)

Structure CS-STAN

Preamble

CS-STAN.00 à CS-STAN.40

Subpart A – Standard Changes
CS-SCxx

Subpart B – Standard Repairs
CS-SRxx



Structure d'un Standard Change or Repair:

Subject

- 1 – Purpose
- 2 – Applicability / Eligibility
- 3 – Acceptable Methods, techniques and practices
- 4 – Limitations
- 5 – Manuals
- 6 – Release to Service

[NPA2014-24](#)

Merci de votre attention



DSAC



Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie