

CS-STAN

Standard Changes

Standard Repairs



12 avril 2016



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

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 pour :

- les avions d'une MTOM de 5700kg ou moins;
- Les hélicoptères d'une MTOM de 3175 kg ou moins;
- de planeurs, motoplaneurs, ballons et dirigeables définis comme ELA1 ou ELA2

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 définitions et les limitations:

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 – ED Decision 2015/016/R du 8 juillet 2015
Création du CS-STAN et premier « set » d'exigences techniques sur les sujets les plus récurrents

Conclusion de la NPA/CRD 2014-24

Etape 2 - 2017

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

Impact sur le 748/2012 :

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

Impact sur le 1321/2014 :

Ajout d'un nouveau AMC 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).

Ajout d'un nouvel AMC 145.A.50 indiquant que le CS-STAN sont des « données acceptables » pour la remise en service pour un Part145

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

[CS-STAN Initial issue](#)

Le CS-STAN contenant des données acceptables ne nécessitant pas une approbation par l'autorité, l'AMC M.A.801 fournit des informations sur :

- La remise en service et les personnes éligibles à cette dernière
- Les pièces et équipements installées au titre de ces SC/SR
- L'identification des pièces et équipements installés
- La documentation et la déclaration de conformité vis-à-vis du CS-STAN
- L'archivage des SC/SR
- La Form 123 d'enregistrement des SC/SR

Formulaire 123 de l'EASA – Enregistrement de l'intégration de modifications/réparations standard (SC/SR)

Enregistrement de l'intégration de modifications/réparations standard (SC/SR) <i>EASA Form 123 – Standard Change/standard Repair (SC/SR) embodiment record</i>	¹ . Référence(s) de la (des) SC ou de la SR :- SC/SR number(s) :
² Titre et description de la (des) SC ou de la SR : <i>SC/SR title & description :</i>	
³ Applicabilité : <i>Applicability :</i>	
⁴ Liste des pièces (description/réf./qté) : <i>List of parts (description/Part-No/Qty) :</i>	
⁵ Limitations opérationnelles/manuels de l'aéronef impactés. Une copie de ces manuels est fournie au propriétaire de l'aéronef ou au CAMO en charge de l'aéronef : <i>Operational limitations/affected aircraft manuals. Copies of these manuals are provided to the aircraft owner :</i>	
⁶ Documents utilisés pour le développement et l'intégration de cette (ces) SC ou de la SR : <i>Documents used for the development and embodiment of this SC/SR :</i> <i>* Une copie des documents repérés d'un astérisque est remise au propriétaire de l'aéronef ou au CAMO en charge de l'aéronef.</i> <i>Copies of the documents marked with an asterisk are handed to the aircraft owner.</i>	
⁷ Instructions pour le maintien de la navigabilité. Une copie des modifications de ces instructions est fournie au propriétaire de l'aéronef ou au CAMO en charge de l'aéronef : <i>Instructions for continuing airworthiness. Copies of these manuals are provided to the aircraft owner :</i>	
⁸ Autres informations : <i>Other information :</i>	
^{9a} : Cette (ces) SC est (sont) conforme(s) aux exigences définies dans le 21A.90B(a) et aux paragraphes concernés des CS-STAN. <i>This SC complies with the criteria established in 21A.90B(a) and with the relevant paragraphs of CS-STAN.</i>	
^{9b} : Cette SR est conforme aux exigences définies dans le 21A.431B(a) et aux paragraphes concernés des CS-STAN. <i>This SC complies with the criteria established in 21A.431B(a) and with the relevant paragraphs of CS-STAN.</i>	
¹⁰ Date d'intégration de la (des) SC ou de la SR : <i>Date of SC/SR embodiment :</i>	¹¹ Identification et signature de la personne responsable de l'intégration de la (des) SC ou de la SR <i>Identification data and signature of the person responsible for the embodiment</i>
¹² Signature du propriétaire de l'aéronef. Cette signature atteste que toute la documentation pertinente a été transmise par l'émetteur de ce formulaire à destination du propriétaire de l'aéronef ou au CAMO en charge de l'aéronef, et que par conséquent, ce dernier est informé de tous les impacts ou limitations potentiels sur les opérations, ou bien de toutes les exigences complémentaires pour le maintien de la navigabilité, pouvant s'appliquer à l'aéronef suite à l'intégration de la (des) SC ou de la SR. <i>Signature of the aircraft owner. This signature attests that all relevant documentation is handed over from the issuer of this form to the aircraft owner, and therefore, the latter becomes aware of any impact or limitations on operations or additional continuing airworthiness requirements which may apply to the aircraft due to the embodiment of the change/repair.</i>	

Form 123 Issue 00



Notions importantes à retenir :

- Une APRS est nécessaire pour la remise à service après application d'un SC/SR.
- Chaque SC/SR (§ 6) identifie la personne/organisme pouvant signer l'APRS.
- Le même personne doit signer la Form 123 **ET** l'APRS.
- Les essais post-installation doivent être réalisés conformément aux spécifications du fabricant

Plusieurs SC/SR peuvent être appliquées simultanément. Une seule Form 123 est dans ce cas nécessaire.

Le CS-STAN doit s'enrichir au travers d'une Phase 2, par ex:

- Installation horamètre;
- Désinstallation d'équipement(s);
- GPS VFR;
-

Pour cela votre contribution vers l'AESA est essentielle pour lui fournir les projets de SC/SR à étudier.

manfred.reichel@easa.europa.eu

leonardo.capacci@easa.europa.eu

Merci pour votre attention



DSAC



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer