



Référence du dossier: OFAC STOZ-STOB / 301-00007/00012  
Berne, au cours du mois d'octobre 2017

## Modifications d'aéronefs conformément aux CS-STAN

### But

Les spécifications de certification pour les modifications et réparations standard (CS-STAN et CS-STAN issue 2 [ED Decision 2017/014/R]) ont pour but d'alléger la réglementation applicable à l'aviation générale. Le CS-STAN permet d'effectuer des modifications et réparations simples sans devoir recourir à un organisme DOA.

### De quoi faut-il tenir compte ?

Les CS-STAN s'appliquent aux avions d'une masse maximale au décollage n'excédant pas 5700 kg, aux aéronefs à voilure tournante d'une masse maximale au décollage n'excédant pas 3175 kg, aux planeurs, aux ballons et aux dirigeables.

Les exigences relatives aux modifications standard (SC, standard changes) ou aux réparations standard (SR, standard repairs) doivent être respectées dans tous les cas (but, applicabilité, méthodes, techniques et pratiques acceptables, limitations, manuels et remise en service). Les pièces, équipements utilisés ou montés de même que les données correspondantes (manuels, IPC, SRM, schéma de câblage, croquis, résultats d'essais, etc.) doivent être reportés sur le formulaire 123 de l'AESA.

### Structure des CS-STAN (sous-parties A, B et C) formulaire 123 de l'AESA

La sous-partie A énonce des généralités et les limites d'application des CS-STAN. Elle précise la documentation requise pour approuver la remise en service d'un aéronef. Le formulaire 123 de l'AESA doit être dûment rempli pour une SC ou une SR, en général par un organisme de maintenance agréé (partie 145, partie M/sous-partie F). L'AMC.M.A.801 (ED Decision 2016/011/R) décrit en détail les points à observer pour remplir le formulaire 123 de l'AESA.

La sous-partie B des CS-STAN décrit les modifications standard.

La sous-partie C des CS-STAN décrit les réparations standard.

### Conséquences pour les exploitants et les CAMO

Les exploitants et les CAMO n'accepteront que les modifications qui ont été approuvées conformément aux CS-STAN via le formulaire 123 de l'AESA ou autorisées en vertu d'un agrément DOA.

Lorsque des modifications ont été apportées à un aéronef, les consignes de maintien de la navigabilité figurant dans le programme d'entretien doivent être adaptées. Ces consignes doivent concorder avec le formulaire 123 de l'AESA ou avec les documents approuvés du DOA. La liste des modifications de l'aéronef concerné doit également être adaptée après une modification puisqu'elle doit se référer au formulaire 123 ou, selon le cas, à la documentation DOA.

### Conséquences pour les organismes de maintenance

Les organismes de maintenance répondent de la bonne exécution des modifications ou réparations mentionnées dans le formulaire 123 de l'AESA.

L'application des CS-STAN doit être décrite au point 2.12 du MOE ou, selon le cas, au point 4.9 du MOM.

**Remarque :**

Ces mentions valent par analogie aussi pour les aéronefs relevant de l'annexe II, on utilisera toutefois à cet effet le formulaire 123 de l'OFAC.

Votre inspecteur attitré vous renseignera volontiers au sujet de la mise en œuvre des CS-STAN.

Veillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

**Office fédéral de l'aviation civile**



Ronald Meier  
Chef de la Section Organisations techniques  
Zurich



Arnold Gunzenhauser  
Chef de la Section Organisations techniques  
Berne