



*Direction générale de l'aviation civile
Direction de la sécurité de l'aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations*

Édité par : OSAC pour la Direction de la sécurité de l'Aviation civile

RAPPEL SUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA PARTIE 26

BULLETIN D'INFORMATION DSAC 2025-05, Edition 0, version 0

SOMMAIRE :

1. OBJET	2
2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS	2
2.1. Abréviations	2
2.2. Définitions	2
3. DOMAINE D'APPLICATION	3
3.1. Aéronefs concernés	3
4. RÉFÉRENCES	4
4.1. Principaux règlements concernés	4
4.2. Document DGAC	4
5. CONTEXTE	4
6. EXIGENCES REGLEMENTAIRES	4
6.1. Matériaux d'isolation thermique et acoustique	4
6.2. Extincteurs incendie	5
6.3. Vérification de la pression de gonflage des pneumatiques	5
6.4. Tâches de maintien de navigabilité et programme d'entretien	5
6.2.1 Données devant être incluses dans le programme d'entretien	5
6.2.2 Dates limites d'échéance	6
6.5. Cas spécifique de la sollicitation du constructeur	7

1. OBJET

Le présent Bulletin d'Information (BI) rappelle les exigences du règlement (UE) 2015/640 (Partie 26) applicables notamment aux organismes de gestion de la navigabilité.

Les points réglementaires de la Partie 26 non repris dans ce BI et redevables par les opérateurs aériens sont soumis à la surveillance de la DSAC/IR, autorité compétente pour l'exploitation des aéronefs.

Ce Bulletin d'information fait l'objet des révisions suivantes :

Edition et version	Date	Modifications
Ed0 v0	22 mai 2025	Création

2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS

2.1. Abréviations

CAT :	Commercial Air Transport / Transport Aérien Commercial
CDN :	Certificat de Navigabilité
CPCP :	Corrosion Prevention and Control Programme / Programme de Prévention et de Contrôle de la Corrosion
DSAC :	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
DTI :	Damage Tolerance Inspection / Inspection de la Tolérance à la Détérioration
EASA/AESA :	Agence Européenne de la Sécurité Aérienne
LOV :	Limit of Validity
OSAC :	Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile
PE :	Programme d'Entretien
STC :	Supplemental Type Certificate / Certificat de Type Supplémentaire
STCH :	Supplemental Type Certificate Holder / Détenteur de Certificat de Type Supplémentaire
TCH :	Type Certificate Holder / Détenteur de Certificat Type

2.2. Définitions

Organisme Partie CAMO : organisme agréé pour la gestion du maintien de navigabilité conformément à la Partie CAMO de l'annexe Vc du règlement (UE) n°1321/2014.

Avion de grande capacité : un avion dont la base de certification comprend les spécifications de certification pour avions de grande capacité "CS-25" ou équivalentes.

Hélicoptère de grande capacité : un hélicoptère dont la base de certification comprend les spécifications de certification pour hélicoptère de grande capacité "CS-29" ou équivalentes.

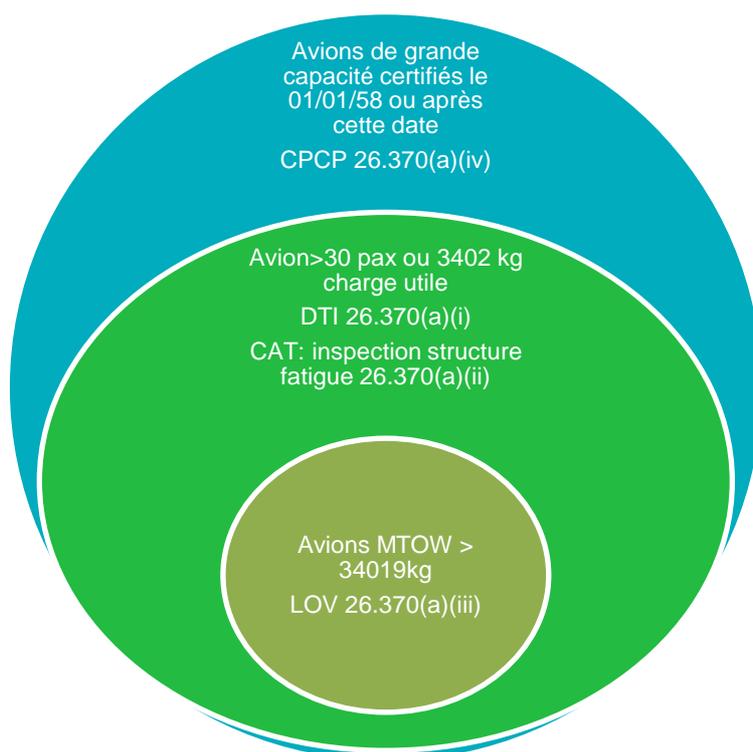
Programme de prévention et de contrôle de la corrosion (CPCP) : un document reflétant une approche systématique en vue de prévenir et de contrôler la corrosion dans la structure primaire d'un avion, comprenant des tâches de base relatives à la corrosion, y compris des inspections, des domaines soumis à ces tâches, des niveaux de corrosion définis et des délais de mise en conformité définis (seuils de mise en œuvre et intervalles de récurrence).

Inspection de la tolérance à la détérioration (DTI) : une obligation en matière d'inspection documentée ou une autre action d'entretien mise en place par les titulaires d'un certificat de type, d'un certificat de type restreint, d'un certificat de type supplémentaire ou d'une approbation de modification majeure existante au sens de l'annexe I (partie 26) à la suite d'une évaluation de la tolérance à la détérioration, comprenant les domaines à inspecter, la méthode d'inspection, les procédures d'inspection (y compris les étapes d'inspection séquentielles et les critères d'acceptation et de rejet), le seuil d'inspection et les intervalles de répétition associés à ces inspections, ainsi que, le cas échéant, l'indication des actions d'entretien telles que le remplacement, la réparation ou la modification.

3. DOMAINE D'APPLICATION

3.1. Aéronefs concernés

Le présent BI s'applique aux exploitants / gestionnaires de la navigabilité d'avions de grande capacité certifiés le 1^{er} janvier 1958 ou après cette date, en fonction du schéma suivant :



Il s'applique également aux exploitants / gestionnaires de la navigabilité d'hélicoptères de grande capacité pour le point 26.400.

4. RÉFÉRENCES

4.1. Principaux règlements concernés

- Règlement (UE) n°2015/640 modifié, et les AMC/GM associés ;
- CS-26 Additional airworthiness specifications for operations

Disponibles respectivement sur les sites :

- <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>
- <https://www.easa.europa.eu/en/regulations/additional-airworthiness-specifications>

4.2. Document DGAC

- Guide G-40-01 « [Guide général Partie-M et Partie-ML](#) »
- Formulaire F-40-01-2 « Checklist de conformité du Programme d'Entretien ou d'amendement du programme en vue de son approbation »

Disponibles sur le site osac.aero, rubrique documentation technique

-

5. CONTEXTE

Dans le cadre de la surveillance de l'EASA, il a été constaté des manquements et des non-conformités sur la prise en compte de la Partie 26 par les gestionnaires de la navigabilité.

6. EXIGENCES REGLEMENTAIRES

Les points réglementaires de la Partie 26 s'appliquent :

- Aux TCH et STCH surveillés par l'EASA ;
- Aux opérateurs aériens surveillés par la DSAC ;
- Aux organismes de gestion du maintien de navigabilité surveillés par OSAC.

Les exigences reprises dans ce BI s'appliquent aux organismes CAMO concernés.

6.1. Matériaux d'isolation thermique et acoustique

Conformément au point 26.156, pour les avions de grande capacité certifiés après le 01/01/1958 et ayant eu leur premier CDN individuel le 18/02/2021 ou après cette date, l'organisme CAMO doit s'assurer de la conformité des matériaux d'isolation thermique ou acoustique installés, qu'il s'agisse de matériaux d'origine, modifiés ou réparés, pour prévenir le risque de propagation des flammes dans l'avion

En conséquence, l'organisme CAMO devra s'assurer que toute intervention, modification ou réparation sur ces matériaux soit réalisés conformément au 26.156.

L'autorité s'assurera, par sondage au cours du cycle de surveillance de l'organisme CAMO, de la bonne prise en compte de ce point. En cas de non-conformité constatée, un écart lui sera notifié.

6.2. Extincteurs incendie

Conformément aux points 26.170 pour les avions de grande capacité et 26.400 pour les hélicoptères de grande capacité, l'organisme CAMO doit s'assurer que les extincteurs suivants n'utilisent pas de halon comme agent extincteur :

- Extincteurs intégrés installés dans les toilettes pour chaque réceptacle à déchets destiné à collecter les serviettes, papiers ou déchets pour les avions ou hélicoptères de grande capacité ayant eu leur premier CDN individuel le 18/02/2020 ou après cette date.
- Extincteurs d'incendie portables se trouvant dans les avions ou hélicoptères de grande capacité ayant eu leur premier CDN individuel le 18/05/2019 ou après cette date

En conséquence, le CAMO doit mettre en place les mesures adéquates pour être en capacité de contrôler en permanence la gestion de la configuration des extincteurs installés ou se trouvant à bord des aéronefs concernés.

L'autorité s'assurera, par sondage au cours du cycle de surveillance de l'organisme CAMO, de la bonne prise en compte de ce point. En cas de non-conformité constatée, un écart lui sera notifié.

6.3. Vérification de la pression de gonflage des pneumatiques

Conformément à l'article 26.201, l'organisme CAMO doit mettre en place au moins une ou une combinaison des mesures suivantes :

- Intégrer dans le PE une tâche de vérification des pressions de gonflage des pneus à un intervalle approprié en fonction des données du TCH ou
- Si l'avion est équipé d'un système de contrôle des pressions de gonflage, ce dernier doit :
 - ✓ Donner une alerte à l'équipage en cas de dépassement des minimum requis, ou
 - ✓ Permettre de vérifier la pression de gonflage des pneus avant le départ de l'avion et une tâche de vérification de la pression de gonflage des pneus est incluse dans les procédures pré-vol du manuel d'exploitation.

En conséquence, lors de la création ou de l'amendement du PE, le CAMO doit prendre en compte cette tâche et la pertinence de son intervalle ou doit justifier de la présence du système de contrôle et l'option retenue.

L'autorité s'assurera, par sondage au cours du cycle de surveillance de l'organisme CAMO ou lors de l'approbation du PE, de la bonne prise en compte de ce point. En cas de non-conformité constatée, un écart lui sera notifié.

6.4. Tâches de maintien de navigabilité et programme d'entretien

Conformément au point 26.370, les exploitants d'avions de grande capacité certifiés le 1er janvier 1958 ou après cette date doivent veiller à ce que les programmes d'entretien de leurs avions comprennent les éléments suivants.

6.2.1 Données devant être incluses dans le programme d'entretien

Ces données listées ci-dessous sont émises par les TCH et STCH dans le cadre de modifications et réparations approuvées.

- ✓ DTI selon le point 26.370(a)(i)

Pour les avions de grande capacité certifiés pour le transport de 30 passagers ou plus, ou pour une capacité de charge utile supérieure à 3 402 kg, les PE doivent prendre en compte les inspections de la tolérance à la détérioration approuvées.

- ✓ Structures critiques pour la fatigue selon le point 26.370(a)(ii)

Dans le cas des avions de grande capacité exploités conformément à la partie CTA du règlement (UE) n°965/2012 et certifiés pour le transport de 30 passagers ou plus, ou pour une capacité de charge utile supérieure à 3 402 kg, les PE doivent prendre en compte un moyen de remédier aux effets néfastes que les réparations et modifications peuvent avoir sur les structures critiques pour la fatigue et sur les inspections de la tolérance à la détérioration approuvées.

- ✓ LOV selon le point 26.370(a)(iii)

Dans le cas des avions de grande capacité certifiés pour un poids maximal au décollage (MTOW) supérieur à 34019 kg, les PE doivent prendre en compte la limite de validité approuvée.

- ✓ CPCP selon le point 26.370(a)(iv)

Les PE doivent prendre en compte un programme de prévention et de contrôle de la corrosion (CPCP) prenant en compte la base de référence définie par le détenteur de la certification.

6.2.2 Dates limites d'échéance

- ✓ **26.370(b)** Les dates limites suivantes s'appliquent à l'obligation visée précédemment au 26.370(a) :
 - i) Le PE des avions est révisé pour tenir compte des exigences sur la DTI, la fatigue et le CPCP, avant le 26 février 2024 ou avant l'exploitation de l'avion, la date la plus tardive étant retenue ;
 - ii) Le PE des avions est révisé pour tenir compte des exigences de la LOV, avant le 26 août 2021 ou 6 mois après la publication de la limite de validité ou avant l'exploitation de l'avion, la date la plus tardive étant retenue.
- ✓ **26.370(c)** Dans le cas d'un modèle d'avion de grande capacité certifié pour la première fois avant le 26 février 2021 et :
 - i) qui n'est plus exploité après le 26 février 2024, la DTI, la fatigue et le CPCP ne sont pas applicables;
 - ii) qui n'est plus exploité après le 26 août 2021, la LOV n'est pas applicable;
 - iii) pour lequel un certificat de type restreint a été délivré avant le 26 février 2021 conformément aux exigences en matière de tolérance à la détérioration, pour autant qu'il ne soit pas exploité au-delà de 75 % de sa DSG (objectif de sa durée de vie de conception) et qu'il soit principalement exploité à l'appui de l'opération de fabrication du titulaire d'agrément, la DTI, la fatigue et le CPCP ne sont pas applicables.
- ✓ **26.370(d)** Dans le cas d'un modèle d'avion de grande capacité pour lequel un certificat de type restreint a été délivré avant le 26 février 2021 et qui a pour finalité première la lutte contre l'incendie, la DTI et la fatigue ne sont pas applicables.

En conséquence, lors de la création ou de l'amendement du PE, le CAMO doit prendre en compte ces exigences dans ses PE.

L'autorité s'assurera par sondage au cours du cycle de surveillance de l'organisme CAMO ou lors de l'approbation du PE, la bonne prise en compte de ces points. En cas de non-conformité constatée, un écart lui sera notifié.

6.5. Cas spécifique de la sollicitation du constructeur

Selon le point M.A302(d)3, le gestionnaire du maintien de navigabilité CAMO a la responsabilité d'intégrer dans son PE les données de maintien de navigabilité définies par le TCH et STCH.

Les données DTI, LOV, fatigue et CPCP font partie intégrante de ces instructions du maintien de navigabilité.

- Si le CAMO n'a pas accès à ces données attendues au titre de la Partie 26, il doit être en mesure de démontrer qu'il a effectué les démarches nécessaires auprès des TCH et STCH pour leur obtention.
- Cette sollicitation auprès du TCH ou STCH est à renouveler tous les ans au moment de la revue du PE selon le M.A.302(h).
- Dans le cas où le CAMO serait dans l'impossibilité de démontrer que les demandes d'accès à ces données ont été effectuées auprès des TCH et STCH et que ces derniers ont refusé ou sont dans l'incapacité de les fournir, un écart au M.A302(d)3 lui sera notifié.