RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2022/1254 DE LA COMMISSION

du 19 juillet 2022

modifiant le règlement (UE) 2015/640 en ce qui concerne l'introduction de nouvelles exigences de navigabilité supplémentaires

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ([1]), et notamment son article 17, paragraphe 1, point h),

considérant ce qui suit:

(1) Conformément à l'article 76, paragraphe 3, du règlement (UE) 2018/1139, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») publie des spécifications de certification et les met régulièrement à jour afin de garantir qu'elles restent adaptées à leur finalité. Un aéronef dont la conception a déjà été certifiée n'est toutefois pas soumis à l'obligation de respecter la version actualisée des spécifications de certification applicables s'il est en cours de construction ou en service. Afin de contribuer au maintien de la navigabilité et à l'amélioration de la sécurité des aéronefs, il y a lieu de soumettre ces derniers au respect des exigences de navigabilité supplémentaires qui n'étaient pas incluses dans les spécifications de certification initiales au moment de la certification de leur conception. Le règlement (UE) 2015/640 de la Commission ([2]) fixe de telles exigences de navigabilité supplémentaires.

(2) Avec effet au 26 août 2023, le règlement d'exécution (UE) 2020/1159 de la Commission ([3]) a inséré un nouveau point 26.157 à l'annexe I (Partie 26) du règlement (UE) 2015/640. Conformément à cette disposition, tous les avions de grande capacité en service certifiés par l'Agence et utilisés à des fins de transport aérien commercial à partir du 26 août 2023 doivent satisfaire à des exigences de navigabilité supplémentaires pour la conversion de compartiments de fret ou de bagages de classe D. Toutefois, une analyse plus approfondie a montré que, pour certains types d'exploitations, y compris principalement des exploitations commerciales, certains avions de grande capacité à faible coefficient de remplissage présentent un risque moindre d'incendie en vol ayant un départ de feu dans leur compartiment de fret ou de bagages de classe D et se transformant en un incendie incontrôlable. Afin d'éviter d'imposer des charges disproportionnées et non rentables aux exploitants de ces types d'avions, il conviendrait donc de dispenser ces exploitants de l'obligation de se conformer au point 26.157.

(3) Avec effet au 22 juin 2021, l'Agence a modifié les spécifications de certification pour les avions de grande capacité (CS-25) afin d'introduire une nouvelle spécification exigeant la mise en place de moyens permettant de réduire au minimum le risque que la pression d'un pneumatique soit inférieure, pendant l'exploitation, à sa pression minimale de gonflage en service. Toutefois, cette nouvelle spécification ne s'applique qu'aux avions de grande capacité pour lesquels la demande d'agrément de conception a été introduite après le 22 juin 2021. Considérant que certains avions de grande capacité pourraient ne pas respecter cette nouvelle spécification, il y a lieu d'introduire des exigences de navigabilité supplémentaires. En tenant dûment compte de la nature et des risques des opérations effectuées avec des avions de grande capacité, tout en maintenant un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile dans l'Union, il est proportionné et rentable que ces exigences de navigabilité supplémentaires soient introduites pour tous les avions de grande capacité en service construits sur la base d'une conception déjà certifiée par l'Agence.

([1]) JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

([2]) Règlement (UE) 2015/640 de la Commission du 23 avril 2015 concernant des spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation et modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 (JO L 106 du 24.4.2015, p. 18).

([3]) Règlement d'exécution (UE) 2020/1159 de la Commission du 5 août 2020 modifiant les règlements (UE) n° 1321/2014 et (UE) 2015/640 en ce qui concerne l'introduction de nouvelles exigences de navigabilité supplémentaires (JO L 257 du 6.8.2020, p. 14).

(4) L'Agence a modifié les spécifications de certification pour les petits aéronefs à voilure tournante (CS-27) et pour les grands aéronefs à voilure tournante (CS-29) afin d'introduire de nouvelles spécifications pour les aéronefs à voilure tournante destinés à être utilisés pour l'exploitation en mer. Conformément aux nouvelles spécifications, les aéronefs à voilure tournante doivent être certifiés pour l'amerrissage ou doivent être équipés de systèmes de flottabilité de secours. Compte tenu de la nature et des risques de l'exploitation en mer d'hélicoptères et de la nécessité de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile dans l'Union, il est proportionné et rentable que certaines de ces spécifications soient rendues applicables aux hélicoptères existants exploités dans l'Union et à ceux qui seront construits après l'entrée en vigueur du présent règlement sur la base d'une conception déjà certifiée par l'Agence.

(5) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité établi par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) 2015/640 est modifié comme suit:

1) À l'article 2 du règlement (UE) 2015/640, les points c *bis*), c *ter*) et c *quater*) suivants sont insérés:

«c bis) "hélicoptère de petite capacité", un hélicoptère dont la base de certification comprend les spécifications de certification pour petits aéronefs à voilure tournante (CS-27) ou équivalentes;

c ter) "hélicoptère de catégorie A de petite capacité", un hélicoptère de petite capacité qui possède toutes les caractéristiques de la catégorie A telle que définie au point 17) de l'annexe I du règlement (UE) n° 965/2012 et dont la base de certification comprend les spécifications supplémentaires énoncées dans les spécifications de certification pour grands aéronefs à voilure tournante (CS-29) qui sont applicables en vertu de la référence figurant à l'appendice C aux CS-27, ou équivalentes;

c quater) "état de la mer attesté", l'état de la mer qui a été sélectionné par le demandeur d'un certificat de type ou d'un certificat de type supplémentaire pour la démonstration de la résistance de l'aéronef à voilure tournante au chavirement puis pour la certification par rapport aux exigences d'amerrissage ou de flottabilité de secours.».

2) L'annexe I (Partie 26) est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du 9 septembre 2022, sauf:

a) les points 2) et 6) de l'annexe, qui s'appliquent à partir du 26 août 2023;

b) le point 4) de l'annexe, ainsi que son point 5 en ce qui concerne l'ajout des points 26.410, 26.415, 26.420 a), 26.420 b) et 26.425 de l'annexe I (Partie 26) du règlement (UE) 2015/640, qui s'appliquent à compter du 9 août 2023;

c) le point 5) de l'annexe en ce qui concerne l'ajout des points 26.420 c) et 26.435 a) de l'annexe I (Partie 26) du règlement (UE) 2015/640, qui s'applique à compter du 9 août 2024;

d) le point 5) de l'annexe en ce qui concerne l'ajout du point 26.435 b) de l'annexe I (Partie 26) du règlement (UE) 2015/640, qui s'applique à compter du 9 août 2026.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 19 juillet 2022.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

L'annexe I du règlement (UE) 2015/640 (partie 26) est modifiée comme suit:

1) La table des matières est remplacée par la table suivante:

«TABLE DES MATIÈRES

SOUS-PARTIE A — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

26.10 Autorité compétente

26.20 Équipement temporairement en panne

26.30 Démonstration de la conformité

SOUS-PARTIE B — AVIONS DE GRANDE CAPACITÉ

26.50 Sièges, couchettes, ceintures et harnais de sécurité

26.60 Atterrissage d'urgence — Conditions dynamiques

26.100 Emplacement des issues de secours

26.105 Accès aux issues de secours

26.110 Marquages des issues de secours

26.120 Éclairage intérieur des issues de secours et fonctionnement de l'éclairage de secours

26.150 Intérieurs des compartiments

26.155 Inflammabilité des revêtements intérieurs des compartiments de fret

26.156 Matériaux d'isolation thermique et acoustique

26.157 Conversion de compartiments de classe D

26.160 Protection contre l'incendie des toilettes

26.170 Appareils extincteurs

26.200 Signal acoustique du train d'atterrissage

26.201 Pression de gonflage des pneumatiques

26.205 Systèmes de vigilance et d'alerte en cas de dépassement de piste

26.250 Dispositifs d'actionnement des portes d'accès au compartiment de l'équipage de conduite — incapacité d'un membre de l'équipage

26.300 Programme de maintien de l'intégrité structurelle pour les structures d'avions vieillissants — exigences générales

26.301 Plan de mise en conformité pour les titulaires d'un certificat de type (restreint)

26.302 Évaluation de la tolérance à la fatigue et à la détérioration

26.303 Limite de validité (LOV)

26.304 Programme de prévention et de contrôle de la corrosion

26.305 Validité du programme de maintien de l'intégrité structurelle

26.306 Structure de base critique pour la fatigue (FCBS)

26.307 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de modifications existantes de la structure critique pour la fatigue

26.308 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de réparations existantes apportées à la structure critique pour la fatigue

26.309 Orientations pour l'évaluation de la réparation

26.330 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de certificats de type supplémentaires existants, d'autres modifications majeures existantes et de réparations existantes ayant une incidence sur ces modifications ou sur les certificats de type supplémentaires

26.331 Plan de mise en conformité pour les titulaires d'un certificat de type supplémentaire

26.332 Recensement des modifications ayant une incidence sur la structure critique pour la fatigue

26.333 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de certificats de type supplémentaires et de réparations apportées à ces certificats de type supplémentaires approuvées le 1er septembre 2003 ou après cette date

26.334 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de certificats de type supplémentaires et d'autres modifications et réparations apportées à ces modifications approuvées avant le 1er septembre 2003

26.370 Tâches de maintien de la navigabilité et programme d'entretien de l'aéronef

SOUS-PARTIE C — HÉLICOPTÈRES

26.400 Appareils extincteurs

26.410 Commandes de secours manœuvrées sous l'eau

26.415 Issues de secours sous l'eau

26.420 Équipements de secours pour les vols effectués au-dessus de l'eau

26.425 Fourniture de l'état de la mer attesté

26.430 Résistance aux dommages d'un système de flottabilité de secours

26.431 Détermination de la robustesse de conception des systèmes de flottabilité de secours

26.435 Déploiement automatique d'un système de flottabilité de secours

Appendice 1 — Liste des modèles d'avion non soumis à certaines dispositions de l'annexe I (partie 26)».

2) Le point 26.157 est remplacé par le texte suivant:

«26.157 **Conversion de compartiments de classe D**

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial dont le certificat de type a été délivré le 1er janvier 1958 ou après cette date, à l'exception des exploitants d'un modèle d'avion figurant dans le tableau A.1 de l'appendice 1 de la présente annexe, veillent à ce que:

a) dans le cas des avions dont l'exploitation implique le transport de passagers, chaque compartiment de fret ou de bagages de classe D, quel que soit son volume, soit conforme aux spécifications de certification applicables à un compartiment de classe C;

b) dans le cas des avions dont l'exploitation implique le transport de fret uniquement, chaque compartiment de fret de classe D, quel que soit son volume, soit conforme aux spécifications de certification applicables soit à un compartiment de classe C, soit à un compartiment de classe E.».

3) Le point 26.201 suivant est inséré:

«26.201 **Pression de gonflage des pneumatiques**

Les exploitants d'avions de grande capacité réduisent au minimum le risque que la pression d'un pneumatique soit inférieure, pendant l'exploitation, à sa pression minimale de gonflage en service.».

4) Le titre de la sous-partie C est remplacé par le texte suivant:

«SOUS-PARTIE C — HÉLICOPTÈRES».

5) Les points 26.410, 26.415, 26.420, 26.425, 26.430, 26.431 et 26.435 suivants sont ajoutés:

«26.410 **Commandes de secours manœuvrées sous l'eau**

Les exploitants d'hélicoptères de petite capacité et d'hélicoptères de grande capacité qui, conformément au point CAT.IDE.H.320 a) de l'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012, doivent être conçus pour atterrir sur l'eau ou certifiés pour amerrir, veillent à ce que toutes les commandes de secours qui doivent être manœuvrées sous l'eau soient munies d'un marquage indiquant leur mode de fonctionnement et comportant des rayures jaunes et noires.

26.415 **Issues de secours sous l'eau**

a) Les exploitants d'hélicoptères de petite capacité et d'hélicoptères de grande capacité qui, conformément au point CAT.IDE.H.320 a) de l'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012, doivent être conçus pour atterrir sur l'eau ou certifiés pour amerrir, veillent à ce que:

1) les occupants soient en mesure d'identifier facilement les moyens de manœuvrer toutes les issues de secours sous l'eau afin de faciliter la sortie en cas d'amerrissage ou de chavirement;

2) de chaque côté de l'hélicoptère, pour chaque unité (ou partie d'une unité) de quatre sièges passagers, à moins que l'issue de secours sous l'eau soit suffisamment grande pour permettre la sortie simultanée de deux passagers, une issue de secours sous l'eau soit disponible;

3) par rapport aux issues de secours sous l'eau visées au point 2), les sièges passagers soient situés de manière à faciliter l'évacuation des passagers en cas de chavirement de l'hélicoptère et d'inondation de la cabine.

b) Les exploitants d'hélicoptères de catégorie A de petite capacité et d'hélicoptères de grande capacité qui, conformément au point CAT.IDE.H.320 a) de l'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012, doivent être conçus pour atterrir sur l'eau ou certifiés pour amerrir, veillent à ce que:

1) toutes les issues de secours, y compris les issues de secours de l'équipage de conduite, et toutes les portes, fenêtres et autres ouvertures pouvant être utilisées pour une sortie sous l'eau restent fonctionnelles en cas d'urgence;

2) la présence d'un dispositif automatique permette de repérer facilement la périphérie des ouvertures de toutes les issues de secours sous l'eau dans toutes les conditions d'éclairage; les marquages en question doivent être conçus pour rester visibles si l'hélicoptère a chaviré ou que la cabine est submergée.

26.420 **Équipements de secours pour les vols effectués au-dessus de l'eau**

a) Les exploitants d'hélicoptères de petite capacité et d'hélicoptères de grande capacité qui sont tenus de satisfaire aux exigences du point CAT.IDE.H.300 de l'annexe IV, du point NCC.IDE.H.227 de l'annexe VI ou du point SPO.IDE.H.199 de l'annexe VIII du règlement (UE) nº 965/2012 veillent à ce que chaque canot de sauvetage gonflé soit muni d'un dispositif permettant de le maintenir à proximité de l'hélicoptère, ainsi que d'un dispositif supplémentaire permettant de le maintenir attaché à l'hélicoptère de plus loin, à une distance qui ne constituerait pas un danger pour le canot de sauvetage proprement dit ni pour les personnes se trouvant à bord. En cas de submersion totale de l'hélicoptère, ces deux dispositifs de retenue du canot de sauvetage doivent se rompre avant que l'hélicoptère ne soit submergé, même si le canot de sauvetage est vide.

b) Les exploitants d'hélicoptères de petite capacité et d'hélicoptères de grande capacité qui, conformément au point CAT.IDE.H.320 a) de l'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012, doivent être conçus pour atterrir sur l'eau ou certifiés pour amerrir, veillent à la présence, à portée de main de chaque occupant assis, d'espaces de rangement pour les gilets de sauvetage, à raison d'un gilet par occupant de l'hélicoptère, à moins que les occupants ne soient tenus d'en porter à tout moment pendant qu'ils se trouvent à bord de l'hélicoptère.

c) Les exploitants d'hélicoptères de grande capacité qui sont tenus, en vertu du point SPA.HOFO.165 d), de l'annexe V du règlement (UE) nº 965/2012, d'installer un ou plusieurs canots de sauvetage veillent à ce que le ou les canots de sauvetage:

1) puissent être déployés à distance, le dispositif permettant de les déployer devant se trouver à portée de main de l'équipage de conduite, des occupants de la cabine passagers et de tout survivant dans l'eau, que l'hélicoptère flotte en position verticale ou se trouve en position chavirée;

2) puissent être déployés de manière fiable lorsque l'hélicoptère se trouve dans toute position de flottaison raisonnablement prévisible, y compris en position chavirée, et dans l'état de la mer attesté pour la résistance au chavirement.

26.425 **Fourniture de l'état de la mer attesté**

a) Le titulaire d'un certificat de type pour un hélicoptère de petite capacité ou un hélicoptère de grande capacité veille à ce que l'état de la mer attesté pour la résistance au chavirement et toute information connexe relative à la certification pour l'amerrissage ou aux dispositifs de flottabilité de secours figurent dans le manuel de vol de l'aéronef à voilure tournante (RFM) et soient fournis à tous les exploitants.

b) Le titulaire d'un certificat de type supplémentaire pour un système de flottabilité de secours installé sur un hélicoptère de petite capacité ou un hélicoptère de grande capacité veille à ce que l'état de la mer attesté pour la résistance au chavirement et toute information connexe relative à la certification pour l'amerrissage ou aux dispositifs de flottabilité de secours figurent dans le RFM et soient fournis à tous les exploitants.

26.430 **Résistance aux dommages d'un système de flottabilité de secours**

a) Les exploitants d'hélicoptères de petite capacité ou d'hélicoptères de grande capacité dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré au plus tôt le 9 août 2025 et qui, conformément au point CAT.IDE.H.320 a) de l'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012, doivent être conçus pour atterrir sur l'eau ou certifiés pour amerrir veillent à ce que, si l'hélicoptère possède un système de flottabilité de secours escamotable, les effets sur la réussite du déploiement et la retenue du système de flottabilité de secours à la suite d'éventuels dommages causés par un impact sur l'eau soient réduits au minimum dans la mesure du possible par conception.

b) Les exploitants d'hélicoptères de petite capacité ou d'hélicoptères de grande capacité équipés de systèmes de flottabilité de secours escamotables qui sont installés pour la première fois au plus tôt le 9 août 2025 et qui, conformément au point CAT.IDE.H.320 a) de l'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012, doivent être certifiés pour amerrir veillent à ce que les effets sur la réussite du déploiement et la retenue des systèmes de flottabilité de secours à la suite d'éventuels dommages causés par un impact sur l'eau soient réduits au minimum dans la mesure du possible par conception.

26.431 **Détermination de la robustesse de conception des systèmes de flottabilité de secours**

a) L'exploitant d'un hélicoptère de petite capacité ou d'un hélicoptère de grande capacité qui, conformément au point CAT.IDE.H.320 a) de l'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012, doit être conçu pour atterrir sur l'eau ou certifié pour amerrir peut demander à la personne visée au point b) de fournir les services visés au point c), lorsque les deux conditions suivantes sont remplies:

   1) l'exploitant est tenu de démontrer la conformité avec le point 26.430 de la présente annexe;

   2) la robustesse du système de flottabilité de secours en cas d'impact sur l'eau n'a pas été démontrée dans le cadre du certificat de type ou du certificat de type supplémentaire de cet hélicoptère.

b) Les personnes qui fournissent les services visés au point c) sont les suivantes:

   1) le titulaire du certificat de type, lorsque le système de flottabilité de secours est compris dans la conception de type;

   2) le titulaire du certificat de type supplémentaire, lorsque le système de flottabilité de secours est certifié au moyen d'un certificat de type supplémentaire.

c) La personne visée au point b):

   1) établit que les effets sur la réussite du déploiement et la retenue du système de flottabilité de secours à la suite d'éventuels dommages causés par un impact sur l'eau sont réduits au minimum dans la mesure du possible;

   2) établit que les effets visés au point c) 1) sont pris en considération dans la conception du système de flottabilité de secours;

   3) fournit une évaluation à l'exploitant.

26.435 **Déploiement automatique d'un système de flottabilité de secours**

a) Les exploitants d'hélicoptères de petite capacité qui, conformément au point CAT.IDE.H.320 a) de l'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012, doivent être conçus pour atterrir sur l'eau ou certifiés pour amerrir veillent à ce que, si un système de flottabilité de secours est installé et est escamoté pendant le vol, il se déploie automatiquement à l'entrée dans l'eau.

b) Les exploitants d'hélicoptères de catégorie A de petite capacité et d'hélicoptères de grande capacité qui, conformément au point CAT.IDE.H.320 a) de l'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012, doivent être conçus pour atterrir sur l'eau ou certifiés pour amerrir veillent à ce que, si un système de flottabilité de secours est installé et est escamoté pendant le vol, il se déploie automatiquement à l'entrée dans l'eau et ne dépende d'aucune action du pilote pendant le vol.».

6) L'appendice 1 est remplacé par le texte suivant:

«*Appendice 1*

Liste des modèles d'avion non soumis à certaines dispositions de l'annexe I (partie 26)

Tableau A.1

Titulaire du certificat de type	Type	Modèles	Numéro de série du constructeur	Dispositions de l'annexe I (partie 26) qui NE sont PAS applicables
The Boeing Company	707	Tous		26.301 à 26.334
The Boeing Company	720	Tous		26.301 à 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Tous	26.301 à 26.334
The Boeing Company	DC-8	Tous		26.301 à 26.334
The Boeing Company	DC-9	DC-9-11, DC-9-12, DC-9-13, DC-9-14, DC-9-15, DC-9-15F, DC-9-21, DC-9-31, DC-9-32, DC-9-32 (VC-9C), DC-9-32F, DC-9-32F (C-9A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51	Tous	26.301 à 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Tous	26.301 à 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Tous	26.301 à 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Tous	26.301 à 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Tous	26.301 à 26.334

GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_-V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Tous	26.301 à 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Tous	26.301 à 26.334
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	24, 24A, 24B, 24B-A, 24D, 24D-A, 24F, 24F-A, 25, 25B, 25C, 25D, 25F	Tous	26.301 à 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Tous		26.301 à 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Tous		26.301 à 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Tous	26.301 à 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Tous		26.301 à 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Tous		26.301 à 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Tous	26.301 à 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Tous	26.301 à 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Tous		26.301 à 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Tous	26.301 à 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Tous	26.301 à 26.334
AIRBUS	Série A320	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 et 10360	26.60
AIRBUS	Série A321	A321-271NX	10257, 10371 et 10391	26.60
AIRBUS	Série A330	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 et 2011	26.60

ATR-GIE Avions de Transport Régional	Série ATR 72	ATR72-212A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60
The Boeing Company	Série 737	737-8 et 737-9	43299, 43304, 43305, 43310, 43321, 43322, 43332, 43334, 43344, 43348, 43391, 43579, 43797, 43798, 43799, 43917, 43918, 43919, 43921, 43925, 43927, 43928, 43957, 43973, 43974, 43975, 43976, 44867, 44868, 44873, 60009, 60010, 60040, 60042, 60056, 60057, 60058, 60059, 60060, 60061, 60063, 60064, 60065, 60066, 60068, 60194, 60195, 60389, 60434, 60444, 60455, 61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150	26.60
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Série Gulfstream G100	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Tous	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Série Gulfstream G100	Gulfstream G150	Tous	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Série GALAXY G200	Gulfstream 200/Galaxy	Tous	26.157

TEXTRON AVIATION INC.	Série 650	650	Tous	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Série Cessna 500/550/ S550/560/ 560XL	500 550 560 560XL S550	Tous	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Série Hawker	Série BAe.125 Hawker 750 Hawker 800XP	Tous	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Série CESSNA 750 (Citation X)	750	Tous	26.157»