



**UNIVERSIDAD EUROPEA DE MADRID**

**ESCUELA DE ARQUITECTURA, INGENIERÍA Y DISEÑO**

**Máster Universitario en Ingeniería Aeronáutica**

**FINAL PROJECT REPORT**

**Puesta en marcha de una Organización  
de Aeronavegabilidad Combinada CAO**

**Adrián Ángel Pastrana Sancho**

**Curso 2021-2023**



**Título:** Puesta en marcha de una Organización de Aeronavegabilidad Combinada CAO

**Autor:** Adrián Ángel Pastrana Sancho

**Tutor:** Antonio Peláez Portales

**Titulación:** Master Universitario en Ingeniería Aeronáutica

**Curso:** 2021-2023

## RESUMEN

El proyecto resume y expone los requerimientos de poner en marcha una organización de aeronavegabilidad combinada CAO para aviación motopropulsada no compleja con MTOW inferior a 2700 kg en un aeropuerto muy conocido del territorio español. A lo largo del proyecto se expondrá la motivación del proyecto y la normativa aplicable, así como fases y requerimientos a superar para obtener la habilitación CAO. En el anexo se expondrá el manual CAE desarrollado de acuerdo a la normativa vigente para poner en funcionamiento el centro.

## Agradecimientos

A mi familia y a mi pareja, por estar ahí y apoyarme siempre, en los buenos y sobre todo, en los malos momentos. Siempre me han sabido motivar para buscar lo mejor de mí.

A mi tutor Antonio, por estar ahí y facilitarme dar rienda suelta a mi criterio, permitiendo esa libertad que todo estudiante necesita para desarrollar sus ideas.

# Índice de contenidos

RESUMEN .....	4
Agradecimientos .....	5
1. INTRODUCCIÓN .....	7
1.1. Objetivo de proyecto.....	7
1.2. Antecedentes. ....	7
1.3. OACI. Normativa.....	9
1.4. Europa. Normativa .....	12
1.5. España. Normativa .....	13
2. ESTADO DEL ARTE .....	13
2.1. Oportunidad de negocio .....	13
2.2. Volumen de vuelos-escuelas.....	13
2.3. Base de operaciones .....	14
3. Aplicación práctica. ....	14
3.1. Desarrollo de emisión de una aprobación CAO .....	14
3.2. PVC (Plan de Vigilancia Continuada) .....	17
4. CONCLUSIONES .....	19
5. ANEXOS .....	19
5.1. Manual CAE de la organización.....	19
6. REFERENCIAS.....	19

# 1. INTRODUCCIÓN

## 1.1. Objetivo de proyecto

El objetivo inicial del proyecto radica en la apertura de un centro de mantenimiento de aeronavegabilidad combinada CAO en el aeropuerto español de Madrid-Cuatro Vientos, destinado casi en su totalidad a la aviación ligera y ejecutiva.

Pero, ¿Qué es un centro de aeronavegabilidad combinada CAO? Se puede considerar que una organización CAO es la encargada del mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves distintas de las aeronaves motopropulsadas complejas. Estas son aeronaves con una masa máxima de despegue igual o inferior a 2 730 kg y/o giroaviones con una masa máxima de despegue igual o inferior a 1200 kg, certificados para un máximo de hasta cuatro ocupantes.

Este tipo de organizaciones son las responsables de gestionar y mantener una aeronave ligera aeronavegable, bajo los estándares de seguridad aplicables a la normativa con todos sus certificados, registros, documentaciones, etc vigentes dentro de los marcos temporales aplicables.

## 1.2. Antecedentes.

### 1.2.1. Un poco de historia. OACI y cronología.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI, ICAO en inglés) es una organización especializada de las Naciones Unidas, creada en 1944 para promover y velar por el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo. El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (conocido como Convenio de Chicago), fue firmado el 7 de diciembre de 1944 por 52 Estados. La OACI es el órgano permanente encargado de la administración de los principios establecidos en el Convenio.

La OACI cuenta con dos órganos, por un lado, la Asamblea formada por 193 estados, y por otro el Consejo formado por 36 estados. La Asamblea se reúne al menos una vez cada tres años previa convocatoria lanzada por el Consejo. Cada Estado contratante tiene derecho a un voto, y las decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de los votos emitidos.

El Consejo es un órgano permanente, responsable ante la Asamblea y está integrado por representantes de 36 Estados contratantes para un mandato de tres años.

El Consejo y sus órganos subsidiarios fijan la dirección del trabajo de la Organización. Una de sus principales funciones es adoptar normas internacionales y métodos recomendados, e incorporarlos a los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que cubren todos los aspectos de la aviación civil internacional.

La OACI dispone de una serie de anexos técnicos al convenio redactados y aceptados por los estados miembros, siendo algunos de estos de obligado cumplimiento. Sin

embargo, hay otros que tienen carácter de recomendación. Estos anexos son los siguientes.

- Anexo 1. Licencias al personal. Define métodos y normas recomendadas para la adjudicación de licencias y sus habilitaciones al personal aeronáutico (pilotos, otros tripulantes, operacional y de mantenimiento).
- Anexo 2. Reglamento del aire. Define métodos y normas recomendadas que deben seguir los Estados en cuanto a las reglas generales de vuelo y uso del espacio aéreo.
- Anexo 3. Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional. Alberga métodos y normas recomendadas para el suministro de la información meteorológica necesaria para el desempeño de las funciones de los explotadores, miembros de la tripulación de vuelo, dependencias de los servicios de tránsito aéreo y demás interesados en el desarrollo de la navegación aérea internacional.
- Anexo 4. Cartas aeronáuticas. Establece métodos y normas recomendadas para el diseño, difusión y disponibilidad de la cartografía aeronáutica.
- Anexo 5. Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres. Regula la utilización de un sistema normalizado de unidades de medida basado en el Sistema Internacional de Unidades, así como otras unidades que no pertenecen a este sistema, pero cuyo uso se considera necesario para la navegación aérea internacional.
- Anexo 6. Operación de aeronaves. Determina los métodos y normas recomendadas relacionadas con los requisitos, condiciones y limitaciones de operación de aeronaves de acuerdo con cada tipo de explotador autorizado.
- Anexo 7. Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves. Contiene los métodos y normas recomendadas que deben atender los Estados en cuanto al registro de matrícula y nacionalidad de las aeronaves civiles.
- Anexo 8. Aeronavegabilidad. Expone los métodos y normas recomendados que deben cumplirse como mínimo para la certificación e inspección de las aeronaves.
- Anexo 9. Facilitación. Recoge los métodos y normas recomendadas que deben seguir los Estados a fin de suprimir los obstáculos para el libre tránsito de pasajeros, mercancías y correo en el transporte aéreo internacional.
- Anexo 10. Telecomunicaciones aeronáuticas. Dispone los métodos y normas recomendadas referidos al uso de equipos de telecomunicaciones, el espectro radioeléctrico, los procedimientos para las comunicaciones aeronáuticas y ayudas a la navegación aérea internacional.
- Anexo 11. Servicios de tránsito aéreo. Establece los métodos y normas recomendadas relativas al establecimiento y mantenimiento de los servicios de tránsito aéreo (control de tránsito aéreo, información de vuelo y alerta).
- Anexo 12. Búsqueda y salvamento. Define los métodos y normas recomendadas que deben seguir los Estados para la organización y funcionamiento de las dependencias que han de prestar los servicios de búsqueda y salvamento de aeronaves en peligro.
- Anexo 13. Investigación de accidentes e incidentes de aviación. Contiene los métodos y normas recomendadas relacionados con el desarrollo de las actividades de investigación de accidentes e incidentes de aviación, así como los procedimientos para las notificaciones y elaboración de los respectivos informes.

- Anexo 14. Aeródromos. Especifica los métodos y normas recomendadas para el diseño y funcionamiento de los aeródromos.
- Anexo 15. Servicios de información aeronáutica. Fija los métodos y normas recomendadas relacionadas con la recopilación y difusión de la información aeronáutica de interés para la navegación aérea internacional.
- Anexo 16. Protección del medio ambiente. Define los métodos y normas recomendadas encaminados a la reducción de los efectos ambientales producidos por el ruido de las aeronaves y las emisiones de carbono a la atmósfera de los motores de las aeronaves.
- Anexo 17. Seguridad – Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita. Establece los métodos y normas recomendadas que deben seguir los Estados para proteger la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general, salvaguardando la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, y dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad.
- Anexo 18. Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea. Dispone los métodos y normas recomendadas referidas a los controles de seguridad requeridos para el transporte por vía aérea de mercancías consideradas peligrosas.
- Anexo 19. Gestión de la seguridad operacional. Determina los métodos y normas recomendadas que deben seguir los Estados y los explotadores de aeronaves en cuanto a las funciones de administración de los procesos operacionales que sirven de apoyo a la operación segura de las aeronaves.

A continuación, se enumera de forma cronológica la evolución más relevante de la OACI hasta nuestros días.

- 1903. Se celebró la primera convención de la precursora de la OACI, la ICAN (Comisión Internacional de Navegación Aérea) en Berlín. Este consorcio estaba formado por 8 países.
- 1906. Segunda convención de la ICAN celebrada en Berlín. Asistieron 27 países
- 1912. Tercera convención de la ICAN, celebrada en Londres.
- 1944. Primer convenio sobre aviación civil internacional, también conocido como convenio de Chicago. Se estableció la PICAQ, una OACI provisional hasta que el convenio se firmase por los primeros 26 países.
- 1945. Comienza a operar PICAQ sustituyendo a la ICAN.
- 1947. Se disuelve PICAQ y se establece la OACI, convirtiéndose en una agencia de la Organización de las Naciones Unidas.

### 1.3. OACI. Normativa

Como se ha visto anteriormente, el apartado de la OACI referente a la aeronavegabilidad es el Anexo 8, que comenzó a desarrollarse a partir del año 1949 hasta ahora y el cual ha tenido varias evoluciones hasta el anexo que se maneja en la actualidad. Este es el documento matriz del cual nacen el resto de directivas, normativas y regulaciones aeronáuticas, en este caso en materia de aeronavegabilidad.

Este documento tiene la siguiente estructura:

- PARTE I. Definiciones

- **PARTE II. Procedimientos para la certificación y el mantenimiento de la aeronavegabilidad**
  - CAPÍTULO 1. Certificación de tipo
  - CAPÍTULO 2. Producción
  - CAPÍTULO 3. Certificado de aeronavegabilidad
  - **CAPÍTULO 4. Mantenimiento de la aeronavegabilidad**
  - CAPÍTULO 5. Gestión de la seguridad operacional
  
- **PARTE III. Aviones grandes**
  - **PARTE IIIA. Aviones de más de 5 700 kg para los que se solicitó la certificación el 13 de junio de 1960 o más tarde pero antes del 2 de marzo de 2004.**
    - CAPÍTULO 1. Generalidades
    - CAPÍTULO 2. Vuelo
    - CAPÍTULO 3. Estructuras
    - CAPÍTULO 4. Diseño y construcción
    - CAPÍTULO 5. Motores
    - CAPÍTULO 6. Hélices
    - CAPÍTULO 7. Instalaciones del sistema motopropulsor
    - CAPÍTULO 8. Instrumentos y equipo
    - CAPÍTULO 9. Limitaciones de utilización e información
    - CAPÍTULO 10. Mantenimiento de la aeronavegabilidad \_ información sobre el mantenimiento
    - CAPÍTULO 11. Seguridad de la aviación
  
  - **PARTE IIIB. Aviones de más de 5 700 kg para los que se solicitó la certificación el 2 de marzo de 2004 o más tarde.**
    - CAPÍTULO 1. Generalidades
    - CAPÍTULO 2. Vuelo
    - CAPÍTULO 3. Estructura
    - CAPÍTULO 4. Diseño y construcción
    - CAPÍTULO 5. Sistema motopropulsor
    - CAPÍTULO 6. Sistemas y equipo
    - CAPÍTULO 7. Limitaciones de utilización e información
    - CAPÍTULO 8. Resistencia al impacto y seguridad de la cabina
    - CAPÍTULO 9. Ambiente operativo y factores humanos
    - CAPÍTULO 10. Seguridad de la aviación
  
- **PARTE IV. Helicópteros**
  - **PARTE IVA. Helicópteros para los que se solicitó la certificación el 22 de marzo de 1991 o posteriormente, pero antes del 13 de diciembre de 2007.**
    - CAPÍTULO 1. Generalidades
    - CAPÍTULO 2. Vuelo
    - CAPÍTULO 3. Estructuras

- CAPÍTULO 4. Diseño y construcción
  - CAPÍTULO 5. Motores
  - CAPÍTULO 6. Sistemas del rotor y de transmisión de potencia e instalación del sistema motopropulsor
  - CAPÍTULO 7. Instrumentos y equipo
  - CAPÍTULO 8. Sistemas eléctricos
  - CAPÍTULO 9. Limitaciones de utilización e información
- PARTE IVB. Helicópteros para los que se solicitó la certificación el 13 de diciembre de 2007 o más tarde
    - CAPÍTULO 1. Generalidades
    - CAPÍTULO 2. Vuelo
    - CAPÍTULO 3. Estructura
    - CAPÍTULO 4. Diseño y construcción
    - CAPÍTULO 5. Rotores y sistema motopropulsor
    - CAPÍTULO 6. Sistemas y equipo
    - CAPÍTULO 7. Limitaciones de utilización e información
    - CAPÍTULO 8. Resistencia al impacto y seguridad de la cabina
    - CAPÍTULO 9. Ambiente operativo y factores humanos
- PARTE V. Aviones pequeños – Aviones de más de 750 kg pero que no excedan 5700 kg para los que se solicitó la certificación el 13 de diciembre de 2007 o más tarde.
    - CAPÍTULO 1. Generalidades
    - CAPÍTULO 2. Vuelo
    - CAPÍTULO 3. Estructura
    - CAPÍTULO 4. Diseño y construcción
    - CAPÍTULO 5. Sistema motopropulsor
    - CAPÍTULO 6. Sistemas y equipo
    - CAPÍTULO 7. Limitaciones de utilización e información
    - CAPÍTULO 8. Resistencia al impacto y seguridad de la cabina
    - CAPÍTULO 9. Ambiente operativo y factores humanos
- PARTE VI. Motores
    - CAPÍTULO 1. Generalidades
    - CAPÍTULO 2. Diseño y construcción
    - CAPÍTULO 3. Ensayos
- PARTE VII. Hélices
    - CAPÍTULO 1. Generalidades
    - CAPÍTULO 2. Diseño y construcción
    - CAPÍTULO 3. Ensayos e inspecciones

Para la aviación civil internacional empezó muy pronto a ser importante la regulación de la aeronavegabilidad a nivel mundial y se empezó a regular y a tener muy en cuenta con el objetivo de tener y mantener unos estándares de seguridad muy rigurosos.

En caso del proyecto que tenemos entre manos acerca de un centro de aeronavegabilidad combinada CAO, la normativa base matriz proveniente de la OACI nace, sobre todo, en la parte II del anexo, aunque evidentemente el resto de partes y capítulos tienen influencia y aplicación de forma notable.

## 1.4. Europa. Normativa

Como se ha expuesto, el principal reglamento sobre aeronavegabilidad reside en el Anexo 8 de la OACI, aunque hay otros organismos como la FAA (Administración Federal de Aviación, EEUU) y la EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea) establecen sus propias normas, pero al formar parte de los Estados Contratantes del Convenio de Chicago no pueden contradecir el Convenio ni sus anexos.

Respecto a EASA, las especificaciones sobre aeronavegabilidad que se aplican para el desarrollo del presente proyecto vienen expuestas en varios reglamentos, principalmente en los Reglamentos (UE) 2019/1384 y 2019/1383 de la Comisión por los que se modifica y corrige el Reglamento (UE) N. 1321/2014 en lo que respecta a los sistemas de gestión de la seguridad operacional en las organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y a la simplificación de las condiciones aplicables a las aeronaves de aviación general en relación con el mantenimiento y la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Todos estos reglamentos tienen a su vez sus anexos y especificaciones de certificación específicas.

El Reglamento (UE) N. 1321/2014 regula el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas. Contiene 6 anexos, aunque el anexo V ha sido derogado por los reglamentos (UE) 2019/1384 y 2019/1383. Estos anexos son los siguientes:

- ANEXO I – Parte M
  - o Sección A. Requisitos técnicos
  - o Sección B. Procedimientos para las autoridades competentes
- ANEXO II – Parte 145
  - o Sección A. Requisitos técnicos
  - o Sección B. Procedimientos para las autoridades competentes
- ANEXO III – Parte 66
  - o Sección A. Requisitos técnicos
  - o Sección B. Procedimientos para las autoridades competentes
- ANEXO IV – Parte 147
  - o Sección A. Requisitos técnicos
  - o Sección B. Procedimientos para las autoridades competentes
- ANEXO V – Reglamento derogado. Requisitos técnicos
  - o Sección A. Requisitos técnicos
  - o Sección B. Procedimientos para las autoridades competentes
- ANEXO VI – Tabla de correspondencias

## **1.5. España. Normativa**

A nivel estatal, España dispone de su propia organización que vela para que se cumplan las normas de aviación civil en el conjunto de la actividad aeronáutica de España, la AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea). es el organismo del Estado, adscrito a la Secretaría de Estado de Transporte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

La Agencia tiene las misiones de supervisión, inspección y ordenación del transporte aéreo, la navegación aérea y la seguridad aeroportuaria. Evalúa los riesgos en la seguridad del transporte y tiene potestad sancionadora ante las infracciones de las normas de aviación civil.

Por su parte, AESA tiene la potestad de publicar documentación y procedimientos siempre basados en las normas establecidas por el organismo europeo EASA e internacional OACI. Nunca podrá publicar ninguna reglamentación que vaya en contra de estos anteriores.

En cuanto a la aeronavegabilidad que compete al presente proyecto, este organismo es el encargado de realizar todos los trámites necesarios para la puesta en marcha y mantenimiento del centro de mantenimiento que se pretende abrir. Los trabajadores de la agencia velarán para que la normativa europea y así mismo, la normativa internacional OACI se cumpla en toda su amplitud.

## **2. ESTADO DEL ARTE**

### **2.1. Oportunidad de negocio**

El mercado de la aviación ligera está en constante expansión en el territorio español, con alta proliferación de operaciones destinadas a escuelas de pilotos o aviación general deportiva, es por eso que establecer una base de mantenimiento de aeronavegabilidad resulta una buena oportunidad de negocio en un entorno aeronáutico relativamente desconocido para el personal no experto en materia.

No muchas organizaciones de gestión de aeronavegabilidad CAMO tienen interés en mantener aeronaves diferentes de las motopropulsadas complejas, es por eso que una organización destinada al mantenimiento de aeronavegabilidad de este tipo de aeronaves resulta necesario para la industria aeronáutica, máxime con la nueva regulación CAO que relaja sustancialmente las restricciones que sufren los aviones motopropulsados complejos, dando una mayor autonomía a las organizaciones por motivos de facilidad documental, viabilidad del mercado y rapidez en los procedimientos.

Por todo lo descrito anterior, establecer la apertura de un centro CAO supone una apasionante oportunidad de negocio en un entorno de continua expansión a nivel nacional.

### **2.2. Volumen de vuelos-escuelas**

Para tomar la decisión de establecer el centro se ha tenido en cuenta el número de operaciones a lo largo del año 2021 en un aeropuerto conocido como uno de los más reputados

a nivel nacional en términos de aviación ligera y deportiva como es el Aeropuerto de Madrid – Cuatro Vientos, en el cual se han efectuado un total de 60771 operaciones en 2021, número elevado y en aumento, teniendo en cuenta que en el año 2014 por ejemplo, el número de operaciones fueron 33201. Con esta tendencia al alza de operaciones es necesario establecer una base de centro de aeronavegabilidad, puesto que, a día de hoy, solo hay declaradas 4 organizaciones que soporten ese tipo de servicios en el aeropuerto, habiendo 13 escuelas establecidas de manera fija en el mismo, además de aeronaves privadas y un club deportivo aeronáutico con aeronaves en propiedad con multitud de socios con acceso a vuelos.

Si bien, este no es un servicio para el cual sea necesarios operar en el aeropuerto en el que se establece la base. Se puede mantener la gestión de aeronavegabilidad en aeronaves que operen en aeropuertos y aeródromos en todo el territorio nacional, por tanto, las posibilidades de expansión resultan lo suficientemente prometedoras como para emprender la organización.

### **2.3. Base de operaciones**

La base de las operaciones de la organización CAO se encuentra en una oficina en Torrejón de Ardoz, en la cual existen los medios necesarios para desarrollar la actividad de gestión de aeronavegabilidad cubriendo la totalidad de los requisitos que dicta la norma.

Las salidas para realizar inspecciones a las aeronaves a lo largo del territorio nacional serán necesarias y se contempla tener total disponibilidad para realizar las que sean necesarias a las diferentes localizaciones cuando sea conveniente para el propietario/operador/inspectores de AESA, pues el alcance de la aprobación no limita a un aeropuerto, provincia o comunidad. Es perfectamente compatible el mantenimiento de aeronaves en otras provincias y comunidades a lo largo del territorio.

## **3. Aplicación práctica.**

### **3.1. Desarrollo de emisión de una aprobación CAO**

El procedimiento de emisión inicial de aprobación de una CAO se desarrolla a lo largo de las siguientes fases y subfases:

1. Fase de solicitud

APS Aviation, como se ha denominado a la organización CAO, deberá remitir a la Dirección de Seguridad de Aeronaves (División de Aprobaciones y Estandarización de Aeronavegabilidad) la solicitud formal, según el formato de solicitud emisión / modificación CAO, habilitado para tal efecto.

2. Fase de actuaciones materiales.

La fase de actuaciones materiales podrá ser dividida en una subfase de evaluación documental y una subfase de evaluación física.

a. Subfase de evaluación documental

Durante esta subfase se evaluará la documentación presentada por la organización. Antes de iniciar la evaluación documental, el coordinador de equipo actuario, en adelante CEA, podrá comunicar a la organización la necesidad de realizar una reunión de lanzamiento, en la que los cargos propuestos por la organización presenten al equipo evaluador su plan de negocio y los recursos disponibles y se pueda discutir el proceso de aprobación y su calendario, así como los recursos que sean necesarios. Esta reunión también es aprovechada para evaluar la disponibilidad, idoneidad, experiencia y formación del equipo propuesto por la CAO.

Una vez finalizada la evaluación documental, la organización recibirá en formato electrónico las discrepancias detectadas por el equipo evaluador durante esta fase, de acuerdo al formato de Diligencia de actuación/Parte técnico.

b. Subfase de evaluación física

Esta subfase puede solaparse con la anterior, pero normalmente se realiza primero la subfase de evaluación documental y posteriormente la de evaluación física. Esta se inicia con la notificación por parte del CEA a la organización. En ella se verificará el cumplimiento por parte de la organización de la Parte CAO, M y ML. Se evaluarán entre otras cosas las siguientes:

- Gestión y estructura de la organización. Se revisarán medios de cumplimiento, instalaciones, requisitos en cuanto a personal, privilegios de la organización, etc
- Memoria CAE. Se revisarán los puntos y procedimientos albergados en el manual. Este punto será clave pues es el documento matriz que muestra los procedimientos, funcionamiento y alcance de la organización.
- Personal. Se revisará el personal de revisión de aeronavegabilidad de acuerdo al CAE.
- Mantenimiento. En el caso de APS Aviation, no aplica pues no es una actividad contemplada dentro de su alcance.
- Gestión de Aeronavegabilidad continuada. Se revisará el procedimiento descrito en el CAE.
- Revisión de aeronavegabilidad y Permiso de vuelo. Se revisará el procedimiento descrito en el CAE.
- Registros. Se revisará el procedimiento descrito en el CAE.
- Sistemas de calidad. Se revisará el procedimiento descrito en el CAE.
- Entrevista con el director responsable. Se revisará y concretará la entrevista inicial, así como los sucesivos PVC's (Planes de vigilancia continuada)

Finalizadas las actuaciones, se pasará a la Fase de Audiencia al solicitante.

3. Fase de audiencia al solicitante

Una vez finalizada la fase de actuaciones materiales y en el caso de existir deficiencias, la organización recibirá un informe en el que se recogerán estas y se abrirá un periodo de trámite de audiencia de diez días. En este periodo la organización podrá mostrar su conformidad con el informe o presentar alegaciones.

#### 4. Fase de dictamen técnico

Finalizada la evaluación de las alegaciones y teniendo en cuenta las mismas, el equipo evaluador formalizará un dictamen técnico. Dependiendo de la existencia o no de discrepancias, se pasará a la fase de subsanación o a la fase de resolución positiva del procedimiento, respectivamente.

#### 5. Fase de subsanación de discrepancias

Como se muestra en el punto anterior, esta fase solo se lleva a cabo en caso de existir discrepancias. En caso de existir, esta es la fase en la cual la organización debe elaborar el plan de acciones correctoras.

Finalizado el plazo concedido para la subsanación de las discrepancias, o una vez aportadas las evidencias de las acciones correctoras que constatan la subsanación de cada deficiencia, el equipo evaluador decidirá sobre el cierre de las mismas, procediendo de la forma siguiente:

- Si todas las discrepancias son subsanadas se pasará a la fase de resolución de procedimiento.
- Si las discrepancias no han sido subsanadas en el plazo recogido en el informe técnico se podrá proceder a la fase de resolución negativa del procedimiento.

#### 6. Fase de resolución del procedimiento

##### a. Resolución positiva.

Si todas las discrepancias han sido subsanadas, se procederá a la emisión de la aprobación. Es clave tener en cuenta que la aprobación inicial de una organización CAO no se podrá resolver positivamente si existen discrepancias pendientes de subsanación.

Esta aprobación será de duración ilimitada, siempre y cuando la organización mantenga los estándares de la Parte CAO/M/ML. El PCAO (Principal de Aeronavegabilidad Continuada) designado a la organización emitirá la propuesta del PVC (Plan de Vigilancia Continuada) desarrollado de acuerdo al procedimiento que marca la norma. Como información adicional, el PCAO asignado a una organización podrá mantener ese rol como máximo 6 años, a partir de ahí, se designará un nuevo PCAO a la organización.

##### b. Resolución negativa

La organización será notificada de la resolución de denegación de aprobación como CAO. Ésta podrá interponer un recurso si no está conforme con dicha resolución en un plazo de 1 mes.

### 3.2. PVC (Plan de Vigilancia Continuada)

Con el fin de mantener los estándares que marca la norma para una organización CAO, ésta será objeto de una vigilancia continuada por parte de AESA. Dicha vigilancia se recogerá dentro de un PVC mediante el cual AESA revisará todos los aspectos de la organización, al menos una vez cada 24 meses, estableciendo cada 12 meses una inspección del sistema de calidad de la organización.

Como parte del programa de supervisión se evalúan, al igual que para la emisión de la aprobación, los siguientes puntos:

- Gestión y estructura de la organización.
- Memoria CAE.
- Personal.
- Mantenimiento.
- Gestión de Aeronavegabilidad continuada.
- Revisión de aeronavegabilidad y permiso de vuelo.
- Registros.
- Sistemas de calidad.
- Entrevista con el director responsable.

El PVC se desarrolla de acuerdo a las siguientes fases y subfases:

#### 1. Fase de iniciación

Las actuaciones dan comienzo con una comunicación electrónica a la organización CAO que incluirá a los integrantes del equipo auditor ámbito a inspeccionar, lugar y fecha de realización de la auditoría, así como la solicitud de asistencia del personal adecuado de la organización. El equipo de evaluación estará compuesto al menos por un Funcionario Responsable Coordinador (FRC) y un CEA.

#### 2. Fase de actuaciones materiales

##### a. Desarrollo de las actuaciones

Antes de comenzar la evaluación física de la organización, el CEA concretará fechas y tiempos de cada fase de la auditoría, también repartirá trabajo entre el equipo evaluador.

Los miembros de AESA deben estar acompañados en todo momento por al menos uno de los responsables de la organización.

##### b. Procedimiento de actuación en caso de discrepancias nivel 1.

Si durante la actividad de inspección el personal del equipo evaluador detectase una discrepancia que pueda categorizarse de nivel 1 (considerada grave o muy grave), AESA emprenderá una acción inmediata para anular, limitar o suspender, total o parcialmente, en función de la magnitud de la discrepancia, la aprobación de la organización, a menos que la organización haya emprendido una medida correctora efectiva. En caso de mantenerse la discrepancia, AESA iniciará el procedimiento de suspensión, limitación o revocación de la

aprobación CAO de la organización, pudiendo ésta, establecer las alegaciones que considere en el plazo marcado para tal efecto.

### 3. Fase de audiencia al interesado

Una vez finalizada la fase de actuaciones materiales y en el caso de existir deficiencias, la organización recibirá un informe en el que se recogerán estas y se abrirá un periodo de trámite de audiencia de diez días. En este periodo la organización podrá mostrar su conformidad con el informe o presentar alegaciones.

### 4. Fase de acta de inspección

Una vez finalizado el plazo de alegaciones, el equipo de evaluación redactará el acta de inspección que notificará a la organización. Si el acta recoge discrepancias se pasará a la fase de subsanación, en caso contrario el proceso finaliza con en este paso.

### 5. Fase de subsanación

De forma análoga a la fase de subsanación de la emisión de la aprobación, en el PVC la fase es equivalente. Finalizado el plazo concedido para la subsanación de las discrepancias, o una vez aportadas las evidencias de las acciones correctoras que constatan la subsanación de cada deficiencia, el equipo evaluador decidirá sobre el cierre de las mismas, procediendo de la forma siguiente:

- Si todas las discrepancias son subsanadas se pasará a la fase de resolución de procedimiento.
- Si las discrepancias no han sido subsanadas en el plazo recogido en el informe técnico se podrá proceder a la fase de resolución negativa del procedimiento. Cabe destacar que, previo a la fase de resolución negativa, se abre un periodo de alegación de dos días para que la organización formule las alegaciones que considere. En caso de que las alegaciones sean aprobadas se pasará a la fase de resolución del documento, si no son aceptadas se pasara a la fase de resolución negativa.

A lo largo de esta fase es importante tener en cuenta que no se aceptarán planes de acciones correctoras que sólo eliminen los efectos de las discrepancias, sin abordar la causa raíz.

#### a. Extensión de plazo

Antes de la finalización del plazo de subsanación, en el caso de discrepancias de nivel 2 (de moderada gravedad), se podrá prorrogar el plazo inicial de subsanación, siempre y cuando el plan de acciones ya esté aceptado y no por un periodo superior a tres meses. La prórroga deberá ser solicitada por la organización y el equipo evaluador analizará el nuevo escenario. En caso de considerarse viable la extensión, el CEA notificará a la organización la ampliación de plazo

## 4. CONCLUSIONES

A lo largo del presente proyecto se han podido ver lo requerimientos necesarios para establecer la apertura de una nueva organización CAO. Esta obtención de la aprobación no es un proceso sencillo, conlleva una complejidad para nada despreciable. Para poner en marcha una organización de estas características es necesario disponer de un personal altamente cualificado y con experiencia en el sector, de acuerdo a los requerimientos descritos en el manual CAE, además de ser capaz de superar los requerimientos dispuestos por AESA en términos de procedimientos, experiencia, habilitaciones y disponibilidad de documentación actualizada.

La actividad de un revisor de aeronavegabilidad es sumamente importante y la responsabilidad que atañe es de una magnitud enorme, pues es el responsable último de decidir si una aeronave es aeronavegable y segura o no. Un error por su parte supone poner en riesgo la aeronave y sus ocupantes, así como infraestructuras y vidas en la superficie. Es por eso que se trata de una actividad de una complejidad y responsabilidad crítica.

## 5. ANEXOS

### 5.1. Manual CAE de la organización

El manual CAE es el documento matriz a través del cual se muestra y describe la organización, pues contiene las características, alcance y procedimientos utilizados para realizar las tareas de gestión de aeronavegabilidad. Este documento es utilizado por el CEA para comenzar la fase de actuaciones materiales, subfase de evaluación documental.

## 6. REFERENCIAS

<https://www.mitma.gob.es/>  
<https://www.seguridadaerea.gob.es/>  
<https://www.icao.int/Pages/default.aspx>  
<https://www.easa.europa.eu/en/home>  
<https://www.seguridadaerea.gob.es/>

ANEXO

# MANUAL CAE

<b>APS AVIATION</b>	<b>CONTROL DE REVISIONES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

# CONTROL DE REVISIONES

Editado por: Director responsable	CONTROL DE REVISIONES	Página: 1 de 2
--------------------------------------	-----------------------	-------------------



<b>APS AVIATION</b>	<b>LISTADO DE PÁGINAS EN VIGOR</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

# LISTADO DE PÁGINAS EN VIGOR

Editado por:		Página:
Director responsable	LISTADO DE PÁGINAS EN VIGOR	1 de 3

**LISTADO DE PAGINAS EN VIGOR**

<b>PAGINA Nº</b>	<b>FECHA</b>	<b>REVISION Nº</b>	<b>PAGINA Nº</b>	<b>FECHA</b>	<b>REVISION Nº</b>
PV – 1	DIC 2022	E1R0	B – 18	DIC 2022	E1R0
PV – 2	DIC 2022	E1R0	B – 19	DIC 2022	E1R0
PV – 3	DIC 2022	E1R0	B – 20	DIC 2022	E1R0
CR – 1	DIC 2022	E1R0	D – 1	DIC 2022	E1R0
CR – 2	DIC 2022	E1R0	D – 2	DIC 2022	E1R0
A – 1	DIC 2022	E1R0	D – 3	DIC 2022	E1R0
A – 2	DIC 2022	E1R0	D – 4	DIC 2022	E1R0
A – 3	DIC 2022	E1R0	D – 5	DIC 2022	E1R0
A – 4	DIC 2022	E1R0	D – 6	DIC 2022	E1R0
A – 5	DIC 2022	E1R0	D – 7	DIC 2022	E1R0
A – 6	DIC 2022	E1R0	D – 8	DIC 2022	E1R0
A – 7	DIC 2022	E1R0	D – 9	DIC 2022	E1R0
A – 8	DIC 2022	E1R0	D – 10	DIC 2022	E1R0
A – 9	DIC 2022	E1R0	D – 11	DIC 2022	E1R0
A – 10	DIC 2022	E1R0	D – 12	DIC 2022	E1R0
A – 11	DIC 2022	E1R0	D – 13	DIC 2022	E1R0
A – 12	DIC 2022	E1R0	D – 14	DIC 2022	E1R0
A – 13	DIC 2022	E1R0	D – 15	DIC 2022	E1R0
A – 14	DIC 2022	E1R0	D – 16	DIC 2022	E1R0
A – 15	DIC 2022	E1R0	D – 17	DIC 2022	E1R0
A – 16	DIC 2022	E1R0	D – 18	DIC 2022	E1R0
B – 1	DIC 2022	E1R0	D – 19	DIC 2022	E1R0
B – 2	DIC 2022	E1R0	D – 20	DIC 2022	E1R0
B – 3	DIC 2022	E1R0	D – 17	DIC 2022	E1R0
B – 4	DIC 2022	E1R0	D – 18	DIC 2022	E1R0
B – 5	DIC 2022	E1R0	D – 19	DIC 2022	E1R0
B – 6	DIC 2022	E1R0	D – 20	DIC 2022	E1R0
B – 7	DIC 2022	E1R0	E – 1	DIC 2022	E1R0
B – 8	DIC 2022	E1R0	E – 2	DIC 2022	E1R0
B – 9	DIC 2022	E1R0	E – 3	DIC 2022	E1R0
B – 10	DIC 2022	E1R0	E – 4	DIC 2022	E1R0
B – 11	DIC 2022	E1R0	E – 5	DIC 2022	E1R0
B – 12	DIC 2022	E1R0	E – 6	DIC 2022	E1R0
B – 13	DIC 2022	E1R0	E – 7	DIC 2022	E1R0
B – 14	DIC 2022	E1R0	E – 8	DIC 2022	E1R0
B – 15	DIC 2022	E1R0	E – 9	DIC 2022	E1R0
B – 16	DIC 2022	E1R0	E – 10	DIC 2022	E1R0
B – 17	DIC 2022	E1R0	E – 11	DIC 2022	E1R0

PAGINA Nº	FECHA	REVISION Nº	PAGINA Nº	FECHA	REVISION Nº
E – 12	DIC 2022	E1R0			
E – 13	DIC 2022	E1R0			
E – 14	DIC 2022	E1R0			
E – 15	DIC 2022	E1R0			
E – 16	DIC 2022	E1R0			
E – 17	DIC 2022	E1R0			
E – 18	DIC 2022	E1R0			
E – 19	DIC 2022	E1R0			
E – 20	DIC 2022	E1R0			
E – 21	DIC 2022	E1R0			
E – 22	DIC 2022	E1R0			
E – 23	DIC 2022	E1R0			
E – 24	DIC 2022	E1R0			
E – 25	DIC 2022	E1R0			
E – 26	DIC 2022	E1R0			
E – 27	DIC 2022	E1R0			
E – 28	DIC 2022	E1R0			
E – 29	DIC 2022	E1R0			
E – 30	DIC 2022	E1R0			
E – 31	DIC 2022	E1R0			
E – 32	DIC 2022	E1R0			
E – 33	DIC 2022	E1R0			
E – 34	DIC 2022	E1R0			
E – 35	DIC 2022	E1R0			
E – 36	DIC 2022	E1R0			
E – 37	DIC 2022	E1R0			
E – 38	DIC 2022	E1R0			
E – 39	DIC 2022	E1R0			
E – 40	DIC 2022	E1R0			
E – 41	DIC 2022	E1R0			
E – 42	DIC 2022	E1R0			
E – 43	DIC 2022	E1R0			
E – 44	DIC 2022	E1R0			
E – 45	DIC 2022	E1R0			
E – 46	DIC 2022	E1R0			
E – 47	DIC 2022	E1R0			
E – 48	DIC 2022	E1R0			

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE A: DESCRIPCIÓN</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

# PARTE A

## DESCRIPCIÓN

Editado por:	Parte A	Página:
Director responsable	DESCRIPCIÓN	1 de 16

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE A: DESCRIPCIÓN</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

**A.1 COMPROMISO DEL DIRECTOR RESPONSABLE CAO.A.025(a)(1),CAO.A.035(a)**

Como director responsable de la compañía APS AVIATION S.L., localizada en CALLE VIRGEN DE LA PAZ, 8, 28850 TORREJÓN DE ARDOZ. MADRID (España)

DECLARO:

Este Manual define la Organización y procedimientos en los que se basa la aprobación EASA-Parte CAO de esta Compañía, en conformidad con el reglamento **(UE) Nº 1321/2014** de fecha 26 de noviembre de 2014 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas y reglamento de ejecución **(UE) Nº 2019/1383** de fecha 08 de julio de 2019 por el que se modifica y corrige el Reglamento (UE) n.o 1321/2014 en lo que respecta a los sistemas de gestión de la seguridad operacional en las organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y a la simplificación de las condiciones aplicables a las aeronaves de aviación general en relación con el mantenimiento y la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

Estos procedimientos están aprobados por el que firma y deben ser cumplidos con el fin de asegurar que todas las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves gestionadas por APS Aviation se llevan a cabo puntualmente y según los estándares aprobados.

Por la presente, como director responsable soy consciente y responsable de mantener el compromiso de modificar el manual cuando exista alguna reglamentación nueva o modificada publicada por AESA EASA que pueda repercutir y entrar en conflicto con los procedimientos definidos en el siguiente manual.

Fdo.: Adrián Ángel Pastrana Sancho  
Director Responsable

Editado por:	Parte A	Página:
Director responsable	DESCRIPCIÓN	2 de 16

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE A: DESCRIPCIÓN</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

## **A.2 INFORMACIÓN GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN CAO.A.035(a), CAO.A.100(e), GM1 CAO.A.100(e)**

### **A.2.1. PRIVILEGIOS DE LA ORGANIZACIÓN**

De acuerdo a CAO.A.95, la organización APS Aviation tendrá las siguientes atribuciones.

- Gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad.
  - o Gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de cualquier aeronave para la que esté aprobada.
  - o Aprobar el programa de mantenimiento de la aeronave de conformidad con la letra b), apartado 2, del punto ML. A.302, en el caso de las aeronaves gestionadas en virtud del anexo V ter (parte ML).
  - o Realizar tareas limitadas de mantenimiento de la aeronavegabilidad con cualquier organización contratada que trabaje en el marco de su sistema de calidad, según figura en el certificado de aprobación.
  - o Prorrogar, en virtud de la letra c) del punto ML.A.901 del anexo V ter (parte ML), un certificado de revisión de la aeronavegabilidad que haya sido expedido por la autoridad competente, por otra CAO o por una CAMO.
  
- Revisión de la aeronavegabilidad
  - o Una CAO cuya sede social se encuentre en uno de los Estados miembros, cuya aprobación incluya las atribuciones a que se refiere el punto anterior de "Gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad", puede ser aprobada para llevar a cabo revisiones de la aeronavegabilidad, de conformidad con el punto ML.A.903 del anexo V ter (parte ML), según corresponda, y:
    - Expedir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad relacionado o una recomendación para la expedición de dicho certificado;
    - Prorrogar la validez de un certificado de revisión de la aeronavegabilidad existente.

### **A.2.2. BREVE DESCRIPCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN**

La compañía APS Aviation, S.L. está en proceso de constitución para una entrada en servicio estimada en diciembre de 2022, siendo su labor principal proyectada el mantenimiento de aeronaves.

**ORGANIZACIÓN:** La organización está gestionada bajo la dirección del director responsable, del mismo dependen las tres áreas importantes que de acuerdo al organigrama (Apartado 0.4) son responsables de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, responsable de calidad, operatividad ante la AESA.

Editado por:	Parte A	Página:
Director responsable	DESCRIPCIÓN	3 de 16

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE A: DESCRIPCIÓN</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

**LOCALIZACIÓN:** Las oficinas de la organización CAO están ubicadas en en Calle Virgen de la Pazo, 8, Torrejón de Ardoz, Madrid (España). En dichas oficinas desarrollan su actividad el director responsable, el responsable de aeronavegabilidad y el responsable de calidad siendo la base de operación de la organización.

**A.2.3. RELACIÓN CON OTRAS ORGANIZACIONES**

No aplica este punto. La organización APS Aviation no registra ninguna relación con otra organización destinada a gestión de aeronavegabilidad o centro de mantenimiento bajo normativa CAO.

**A.2.4. TIPO DE OPERACIÓN**

El tipo de operación de las aeronaves gestionadas por APS Aviation estarán sujetas a la Parte ML y serán:

- ACTIVIDAD COMERCIAL NO TAC (INCLUIDO ESCUELA Y OPERACIONES ESPECIALES SPO).
- OPERACIÓN PRIVADA (NCO).

**A.3. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS INSTALACIONES CAO.A.025(a)(9), CAO.A.030**

**A.3.1 LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA DE LAS INSTALACIONES**

Las instalaciones son las adecuadas para llevar a cabo las tareas dentro del alcance de la organización. La localización geográfica de las instalaciones es la siguiente:

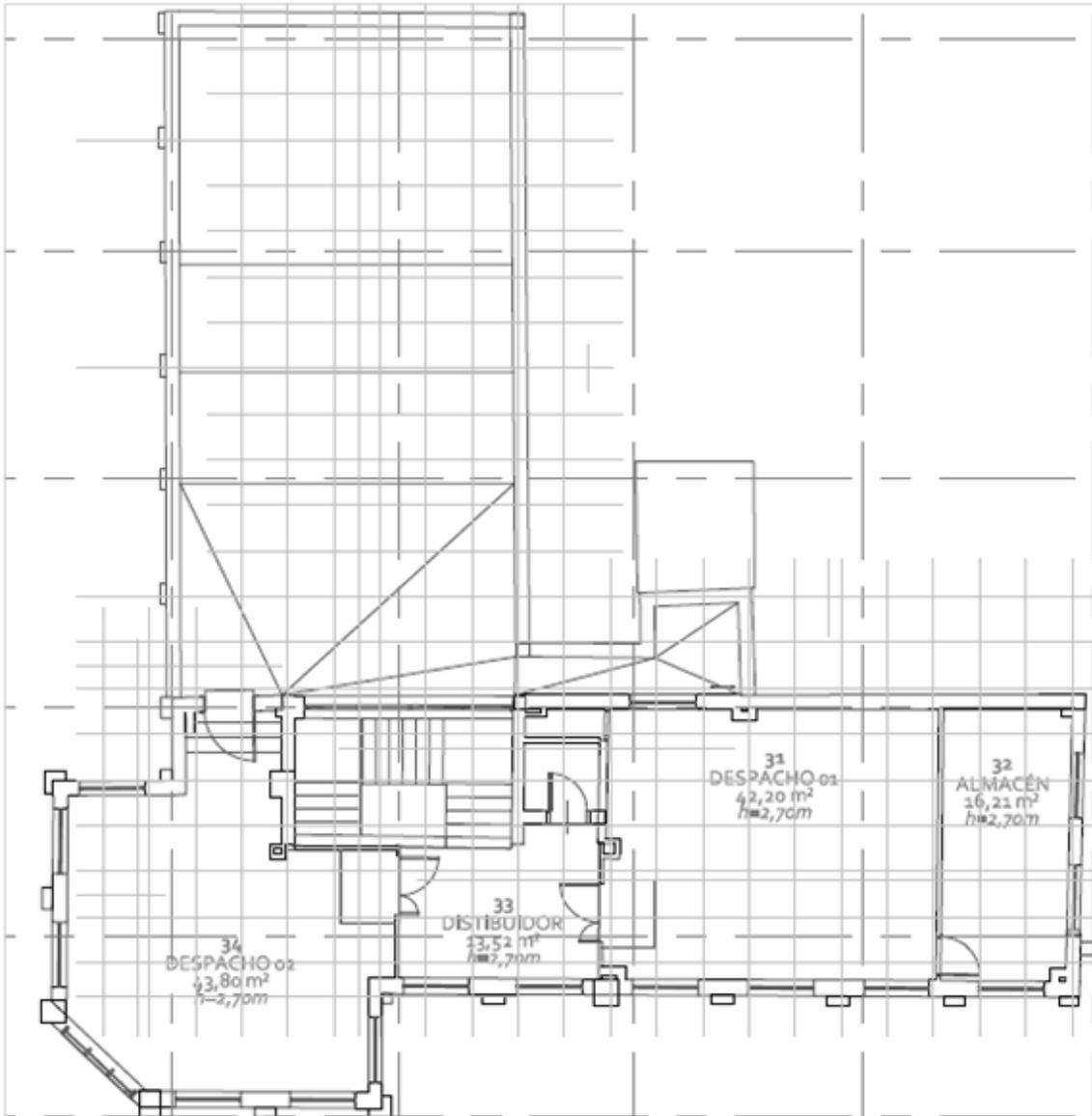
- **Calle Virgen de la Paz, 8, Torrejón de Ardoz, Madrid.**

Las instalaciones están en propiedad del director responsable de la organización.

**A.3.2 PLANO Y DESCRIPCIÓN DE LAS OFICINAS**

Respecto a los planos, se muestra a continuación un plano donde se ubican las oficinas de la CAO APS Aviation.

Editado por:	Parte A	Página:
Director responsable	DESCRIPCIÓN	4 de 16



**A.4. ALCANCE DE LOS TRABAJOS CAO.A.020(a), CAO.A.025(a)(2), CAO.A.095(e)**

El alcance y los límites de los trabajos desarrollados en el presente manual se detalla en el siguiente listado:

CLASE	HABILITACIÓN	ALCANCE	ATRIBUCIONES
	Aviones que no sean motopropulsadas complejas	ELA1, ELA2	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad</li> <li>✓ Revisión de la aeronavegabilidad</li> </ul>

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE A: DESCRIPCIÓN</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>AERONAVE</b>	Aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) igual o inferior a 2730 kg	ELA1, ELA2	✓ Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ✓ Revisión de la aeronavegabilidad
	Helicópteros que no sean aeronaves motopropulsadas complejas	ELA1, ELA2	✓ Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ✓ Revisión de la aeronavegabilidad
	Helicópteros con una MTOM igual o inferior a 1200 kg, certificados para un máximo de hasta cuatro ocupantes	ELA1, ELA2	✓ Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ✓ Revisión de la aeronavegabilidad
	Dirigibles	ELA1, ELA2	✓ Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ✓ Revisión de la aeronavegabilidad
	Globos aerostáticos	ELA1, ELA2	✓ Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ✓ Revisión de la aeronavegabilidad
	Planeadores	ELA1, ELA2	✓ Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ✓ Revisión de la aeronavegabilidad

**A.5. PROCEDIMIENTOS DE REVISIÓN DE LA MEMORIA Y CAMBIOS DE LA ORGANIZACIÓN (CAO.A.025(a)(11)/(c), CAO.A.105)**

El director responsable será el encargado de notificar a la AESA cualquier cambio concerniente a lo que sigue:

Editado por:	Parte A	Página:
Director responsable	DESCRIPCIÓN	6 de 16

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE A: DESCRIPCIÓN</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- Cambios que afecten a la información contenida en el certificado de aprobación (Ref: F-DAEA-CAO-03) y en las condiciones de aprobación
- Cualquiera de las personas pertenecientes a la organización
- Cambio en los tipos de aeronaves en el caso de aviones de más de 2730kg y helicópteros de más de 1200kg o certificados para más de cuatro ocupantes
- Cambios en el procedimiento de control que permite a la organización CAO gestionar otros cambios que no requieren aprobación de AESA.

El procedimiento para notificar a AESA una propuesta de cambio como los descritos anteriormente será el siguiente:

- El director responsable, previo a realizar el cambio propuesto, notificará a AESA la intención de llevar a cabo los cambios mediante el formato correspondiente en función de la modificación propuesta
- En dicha modificación de describirá propiamente el tipo de cambio y razón
- Se enviará la propuesta a AESA
- Una vez recibida respuesta, si es favorable se elaborará la enmienda del CAE de forma indirecta introduciendo los cambios aprobados.
- En caso de surgir discrepancias en la propuesta, estas serán subsanadas en los plazos propuestos por la autoridad. Una vez cerradas las discrepancias, se procederá a elaborar la enmienda.

En caso que el director Responsable/Responsable de Aeronavegabilidad no pudiera notificar dichos cambios a la AESA será el responsable de Calidad el encargado de hacerlo.

#### **A.5.1 PROCEDIMIENTO DE CONTROL (CAO.A.025(a)(11)/(c), CAO.A.105 (b))**

Para gestionar cualquier otro cambio que no requiere aprobación previa de la AESA en el centro, instalaciones, equipos, herramientas, materiales, procedimientos, ámbito de los trabajos y personal de la organización se debe establecer el siguiente procedimiento de control:

- El director responsable, en un plazo de 15 días desde la fecha que tuvo lugar el cambio, llevará a cabo una notificación a AESA mediante el formato correspondiente en función de la modificación desarrollada.
- En dicha modificación de describirá propiamente el tipo de cambio y razón
- La organización tendrá en cuenta cualquier comentario por parte de AESA acerca de la modificación, pudiendo desarrollar, en caso de ser necesario, una enmienda al presente manual

En caso que el director Responsable/Responsable de Aeronavegabilidad no pudiera notificar dichos cambios a la AESA será el responsable de Calidad el encargado de hacerlo.

#### **A.6. PROCEDIMIENTOS PARA LOS MEDIOS ALTERNATIVOS DE CUMPLIMIENTO (CAO.A.017)**

La organización no desempeña una actividad para la cual sea necesario desarrollar medios alternativos de cumplimiento. En un futuro, en caso de ser necesarios, se hará una propuesta a AESA describiendo los procedimientos y el motivo por el cual se necesita adoptarlos mediante la forma y formato adecuados.

Editado por:	Parte A	Página:
Director responsable	DESCRIPCIÓN	7 de 16

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE A: DESCRIPCIÓN</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

**A.7. PERSONAL DE GESTIÓN (CAO.A.025(a)(3), CAO.A.035(b), CAO.A.100(a))**

El personal de gestión de la compañía que tiene responsabilidad reconocida según la Parte ML es el siguiente:

Director Responsable .....Adrián Ángel Pastrana Sancho  
 Responsable de aeronavegabilidad.....Adrián Ángel Pastrana Sancho  
 Responsable de Calidad.....TBD

**A.7.1 DIRECTOR RESPONSABLE CAO.A.035 (a)**

Es el responsable con autoridad corporativa para garantizar que todas las actividades relacionadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves pueden ser financiadas y realizadas de acuerdo a los anexos I (Parte M), Va (Parte ML) y Vd (Parte CAO), incluyendo la disponibilidad de todos los recursos necesarios.

Los requisitos mínimos establecidos que debe de cumplir el director responsable de la organización son los siguientes:

- Licenciatura en ingeniería o en administración de empresas
- Capacidad de gestión y financiera
- Capacidad para garantizar la disponibilidad de todos los recursos necesarios para llevar a cabo el mantenimiento de aeronavegabilidad
- Capacidad de establecer y promover una política de seguridad y calidad
- Conocimiento básico, aunque no técnico, de la Parte ML de EASA

A su vez, el director responsable debe cumplir las siguientes funciones

- Asegurar de que todos los recursos (financieros, humanos y materiales) necesarios estén disponibles para hacer frente a los requisitos que debe cumplir la organización, con el fin de propiciar la aprobación según la Parte ML de la compañía, y será el responsable del cumplimiento de esta normativa y sus posteriores revisiones.
- Ser responsable de la vigilancia y actuación de todos los aspectos económicos de la empresa, tanto de índole jurídica, fiscal o cualquier otra que resulte necesaria para el buen funcionamiento de la compañía.
- Asumir la dirección y supervisión del funcionamiento de las instalaciones.
- Ser el responsable último frente a la AESA.
- Ser el responsable final del "Sistema de Calidad", y por tanto tener la última responsabilidad de financiar las acciones correctivas y asegurar, mediante el responsable de calidad, que estas reestablecen el cumplimiento con los requisitos establecidos.
- Ser el responsable de la política de calidad, fijar los objetivos del Sistema de Calidad y vigilar su consecución.
- Ser el responsable del nombramiento de las personas que ocupan las áreas operativas (responsable de aeronavegabilidad, Gestión de la Calidad y personal de la Revisión de la Aeronavegabilidad) y debe, en caso de ausencia de cualquiera de ellas, asumir personalmente la responsabilidad asignada a las mismas.

Editado por:	Parte A	Página:
Director responsable	DESCRIPCIÓN	8 de 16

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE A: DESCRIPCIÓN</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

### **A.7.2 RESPONSABLE DE AERONAVEGABILIDAD CAO.A.035 (b)**

Es el responsable de la gestión y supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de acuerdo a los requisitos de las partes M/ML y CAO, garantizando que se cumplen los estándares impuestos, determinando el mantenimiento requerido y asegurando que se realiza convenientemente a tiempo de acuerdo a estándares aprobados

Los requisitos mínimos establecidos que debe de cumplir el responsable de aeronavegabilidad de la organización son los siguientes:

- Ingeniero Aeronáutico o Ingeniero Técnico Aeronáutico u otra titulación universitaria en mecánica, electrónica, electricidad o cualquier otra rama relacionada con el mantenimiento y la aeronavegabilidad continuada de aeronaves; o técnico de mantenimiento de aeronaves con formación adicional aceptable.
- Formación específica:
  - o Conocimientos de la Parte CAO de EASA
  - o Conocimientos de la Parte ML de EASA
  - o Conocimientos de la Parte M de EASA
  - o Conocimientos de la Parte 145 de EASA
  - o Conocimientos del manual CAE de la organización
  - o Cursos de aeronaves de una muestra relevante de los tipos gestionados por la CAO. Estos cursos deben ser al menos equivalentes a los cursos de Familiarización requeridos en la Parte 66, Apéndice III, nivel 1 y, pueden ser impartidos por una organización Parte 147, fabricante o cualquier otra organización aceptada por AESA (ver anexo I).
  - o Conocimientos de Sistemas de Calidad.
  - o Conocimiento de los requisitos y procedimientos operacionales.
- Experiencia:
  - o Al menos 5 años de experiencia laboral relevante, de los cuales 2 deberían ser en la industria aeroespacial en un puesto apropiado, bien como responsable de mantenimiento, director técnico, adjunto al responsable de aeronavegabilidad o similar en un centro de mantenimiento o en una CAMO/CAO, o en puestos dependientes de estos últimos, con responsabilidades claramente asignadas.

La comprobación del cumplimiento de los requisitos se realizará mediante el análisis de los registros acreditativos presentados y mediante una entrevista física (F-DAEA-CAO-39) en la que se evalúen dichos requisitos y la idoneidad para el puesto a desempeñar.

En caso de que exista la posibilidad de incompatibilidad debido a que el cargo propuesto lleva a cabo actividades en diferentes organizaciones, ya sean del sector aeronáutico o no, se solicitará la vida laboral del cargo propuesto y se evaluará la compatibilidad en base a ella.

La aprobación del CAE, en el que figurará el listado el/los Responsable/s de Aeronavegabilidad, será la aceptación formal del/de los mismo/s.

Editado por:	Parte A	Página:
Director responsable	DESCRIPCIÓN	9 de 16

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE A: DESCRIPCIÓN</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

A su vez, el responsable de aeronavegabilidad debe cumplir las siguientes funciones.

- Desarrollar y controlar un programa de mantenimiento adecuado para la aeronave mantenida incluyendo cualquier programa de fiabilidad aplicable.
- Presentar el programa de mantenimiento desarrollado junto con los anexos a la autoridad cuando competente para su aprobación, así como proporcionar una copia del mismo al propietario de la aeronave para vuelos no comerciales, y asegurar el mantenimiento de la validez del mismo.
- Garantizar que el mantenimiento desarrollado para la aeronave se realiza adecuadamente según el Programa de Mantenimiento aprobado, y que las puestas en servicio cumplen con la normativa Parte ML.
- Verificar que el centro EASA Parte 145 contratado continúa manteniendo habilitaciones y licencias necesarias para seguir siendo el mantenedor, indicándole los trabajos a efectuar. El vínculo quedará sellado mediante un contrato de mantenimiento y los trabajos se solicitarán mediante una Work Order (en el caso de centros de mantenimiento contratados)
- Gestionar la aprobación de modificaciones y reparaciones mandatarias y de los criterios de incorporación de las no mandatarias. Asegurar así mismo que junto con los defectos descubiertos durante el mantenimiento o comunicados son efectuadas/corregidos por una organización de mantenimiento aprobada EASA Parte 145 ó EASA Parte 21 (DOA/POA).
- Verificar la cumplimentación de todas las directivas de aeronavegabilidad (AD's) y boletines de servicio (SB's) mandatarios.
- Gestionar la contratación de mantenimiento a terceros y vigilar que se cumplen los estándares impuestos por la autoridad y el propio operador de la aeronave.
- Coordinar el mantenimiento programado (control de inspección de componentes, la aplicación de AD's y SB's mandatarios y el recambio de componentes con vida de servicio límite en función de horas/ciclos/calendario de uso de los mismos),
- Gestionar y almacenar todos los registros de la aeronavegabilidad continuada, así como de los partes de vuelo.
- Garantizar la aeronavegabilidad de la aeronave y el correcto funcionamiento de los equipos operativos y de emergencia.
- Garantizar la continua validez del "Certificado de Aeronavegabilidad" de cada aeronave, cumpliendo lo estipulado en la EASA Parte ML.
- Definir la política de mantenimiento de las aeronaves de la flota, determinando los recursos necesarios y definiendo los procedimientos y métodos para la correcta realización del mismo.
- Gestionar y controlar toda la documentación técnica necesaria para la incorporación, matriculación y baja de unidades en la flota.
- Representar y ser el interlocutor principal de la organización frente a otras organizaciones, autoridades aeronáuticas y organismos administrativos de su área de actividad, en cuanto a relaciones mercantiles, requerimientos normativos, notificaciones, informaciones y documentos oficiales relacionados con las aeronaves o el personal del departamento.
- Ser responsable del cumplimiento de los procedimientos establecidos, manteniendo los niveles de seguridad y calidad exigidos por la organización, las autoridades aeronáuticas y la normativa aplicable.

Editado por:	Parte A	Página:
Director responsable	DESCRIPCIÓN	10 de 16

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE A: DESCRIPCIÓN</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- Gestionar la dirección del personal adjunto al departamento, aprobar la contratación de nuevo personal, y definir la política de personal, garantizando unas condiciones de trabajo adecuados.
- Asegurar y definir el contenido y cumplimiento de las inspecciones pre-vuelo y la calificación del personal que las realiza (si aplicasen).

**A.7.3 PERSONAL DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD CAO.A.045**

El personal de revisión de aeronavegabilidad (PRA) de APS Aviation son las únicas personas dentro de la organización CAO que tienen autoridad para realizar por sí mismo la revisión de la aeronavegabilidad (RA) y las tareas tanto documental, como física y vuelo, si se considera, y firmar los certificados de revisión de aeronavegabilidad o recomendaciones, en nombre de la organización de acuerdo a la norma.

- Aceptación de un PRA

De acuerdo a la norma, antes de que la CAO emita una autorización a un PRA para realizar revisiones de aeronavegabilidad, la CAO propondrá a la persona, que realizará una revisión de aeronavegabilidad de una aeronave bajo la supervisión de AESA o bajo la supervisión de una persona ya aceptada como PRA de la CAO, de acuerdo con el requisito CAO.A.045(b). Si esta supervisión resulta satisfactoria, AESA aceptará formalmente al PRA. Cabe destacar que con carácter previo a la supervisión deberán existir los procedimientos adecuados de la organización para la realización de revisiones de aeronavegabilidad.

Para mantener la validez de la autorización, dicho personal deberá tener experiencia reciente en aeronavegabilidad continuada. Se cumple según AMC1 CAO.A 045 si:

- ✓ Haber estado involucrado en actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad al menos durante 6 meses en cada periodo de 2 años, o
- ✓ Haber realizado al menos 1 revisión de la aeronavegabilidad en los últimos 12 meses.

En caso de un PRA sin validez de autorización, éste podrá reactivarla. Para ello, el PRA deberá realizar una revisión a un nivel aceptable, bajo supervisión de AESA o, si es aceptado por ésta, bajo la supervisión de personal de dicha organización CAO con su autorización en vigor acorde al procedimiento aprobado al efecto (AMC1 CAO.A.045 (d)).

La aceptación del Personal de Revisión de la aeronavegabilidad por parte de AESA, se hará a través de la aprobación del CAE, que deberá contener una lista nominativa del personal de revisión de aeronavegabilidad (CAO.A.045 (d)), dándose una referencia distinta para cada una de las personas aceptadas como personal de RA, dentro de una misma organización CAO.

Los requisitos mínimos establecidos que debe de cumplir el responsable de aeronavegabilidad de la organización son los siguientes

- Será aceptable la siguiente formación básica:
  - o Ingeniero Aeronáutico/Ingeniero Técnico Aeronáutico o,

Editado por:	Parte A	Página:
Director responsable	DESCRIPCIÓN	11 de 16

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE A: DESCRIPCIÓN</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- Titulación universitaria en ingeniería de mecánica, electrónica, electricidad, aviónica o estudios relevantes de mantenimiento y aeronavegabilidad continuada de aeronaves o componentes de avión (AMC1 CAO.A.045(e)) o.
- Titular de una licencia apropiada expedida de conformidad con el artículo 5 del Reglamento (UE) 2019/1383.
- Formación adecuada en mantenimiento aeronáutico.

En caso de no tener formación básica (titulación reconocida) se reconocerá como tal la experiencia profesional, siempre y cuando, además de la experiencia requerida, se posea experiencia en aeronavegabilidad continuada de al menos 4 años para las aeronaves descritas en el alcance de la organización.

- A su vez, se deberá acreditar la siguiente formación específica:
  - Conocimientos de la Parte CAO de EASA..
  - Conocimientos de las Partes M/ML de EASA..
  - Conocimientos de la Parte 21 de EASA
  - Conocimientos de la Parte 145 de EASA.
  - Conocimientos del manual CAE de la organización
  - Para las aeronaves de MTOM menor o igual de 2730 Kg y globos, no usadas en transporte aéreo comercial, conocimiento de una muestra relevante de los tipos de aeronaves para los que se pide aprobación
  - Conocimiento de los requisitos y procedimientos operacionales
- Experiencia

El personal de revisión de aeronavegabilidad debe haber adquirido experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad de al menos 1 año para planeadores y globos y al menos 3 años para el resto de aeronaves

**A.7.4 RESPONSABLE DE CALIDAD CAO.A.100 (a)**

El responsable de calidad de acuerdo a la Parte ML estará reconocido por la autoridad aeronáutica, garantizando que se cumplen los estándares impuestos por EASA.

En particular supervisará:

1. Que todas las actividades se realizan de acuerdo a los procedimientos aprobados.
  2. Que todas las tareas de mantenimiento contratado se realizan de acuerdo al contrato.
  3. Que la organización continúa cumpliendo con los requisitos de la Parte CAO.
- Aceptación de un responsable de calidad.

La comprobación del cumplimiento de los requisitos se realizará mediante el análisis de los registros acreditativos presentados y mediante una entrevista física, de acuerdo a Formato F-DAEA-CAO-39, en la que se evalúen dichos requisitos y la idoneidad para el puesto a desempeñar.

Editado por:	Parte A	Página:
Director responsable	DESCRIPCIÓN	12 de 16

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE A: DESCRIPCIÓN</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

Los requisitos mínimos establecidos que debe de cumplir el responsable de calidad de la organización son los siguientes:

- Ingeniero Aeronáutico, Ingeniero Técnico Aeronáutico u otra titulación universitaria en mecánica, electrónica, electricidad o cualquier otra rama relacionada con mantenimiento y la aeronavegabilidad continuada de aeronaves; o técnico de mantenimiento de aeronaves con formación adicional aceptable,
- A su vez, se deberá acreditar la siguiente formación específica.
  - Conocimientos de la Parte CAO de EASA.
  - Conocimientos de la Parte ML de EASA
  - Conocimientos de la Parte M de EASA
  - Conocimientos de la Parte 145 de EASA
  - Conocimientos del manual CAE de la organización
  - Conocimientos profundos de Sistemas y Auditorías de Calidad
  - Conocimientos a nivel de familiarización de un número significativo de modelos de aeronaves, motores o componentes o ensayos no destructivos del alcance de la aprobación
  - Conocimiento de los requisitos y procedimientos operacionales
- Experiencia:
  - Al menos 3 años de experiencia laboral, de los cuáles 2 años deberán ser recientes (en los últimos 3 años) en la industria aeronáutica en un puesto apropiado. Un “puesto apropiado” se refiere al desempeño de puestos de responsabilidad sobre la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad o la gestión de la calidad de una organización trabajando bajo una norma de calidad o una regulación aeronáutica.

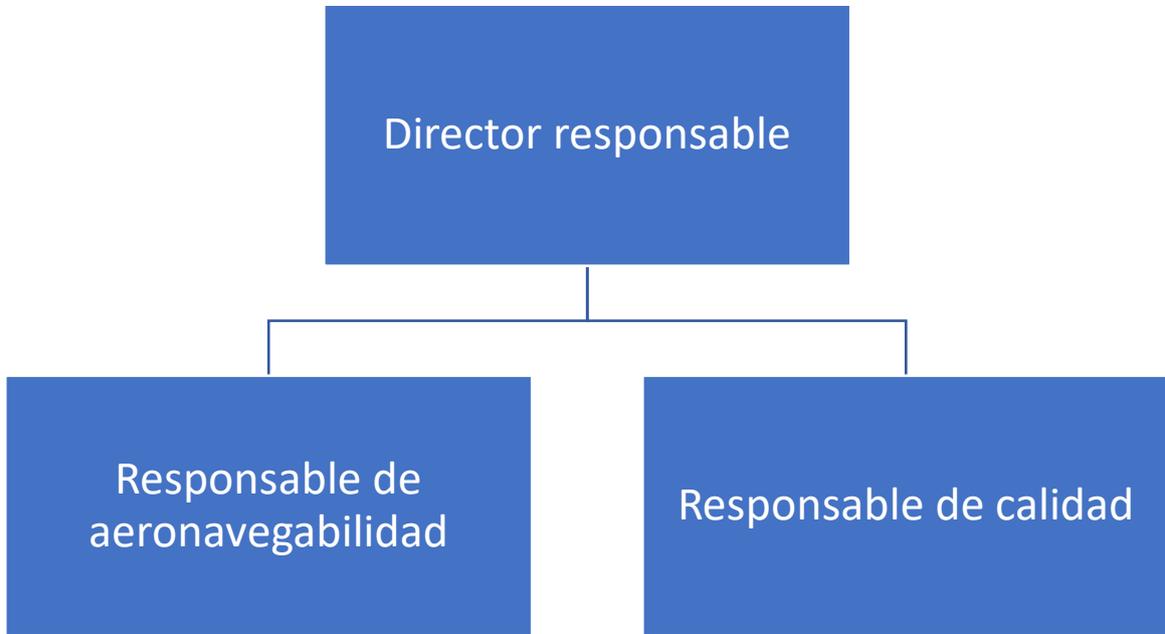
A su vez, el responsable de calidad debe cumplir las siguientes funciones

- Gestionar, verificar y asegurar que todas las actividades establecidas por la normativa EASA Parte ML son desarrolladas de acuerdo a procedimientos aprobados,
- Gestionar el sistema de calidad y garantizar que se establece, implanta y mantiene un programa de aseguramiento de la calidad
- Verificar la idoneidad de los procesos requeridos para garantizar la operación segura de aeronaves y su aeronavegabilidad.
- Planificar las inspecciones y auditorias de calidad.
- Requerir y supervisar las acciones correctoras necesarias.
- Establecer, implantar y mantener un “Programa de Aseguramiento de la Calidad”.
- Planificar la instrucción relativa a Calidad.
- Mantener un registro de la cualificación de todo el personal que esté involucrado en la gestión del mantenimiento.

Editado por:	Parte A	Página:
Director responsable	DESCRIPCIÓN	13 de 16

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE A: DESCRIPCIÓN</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

**A.8. ORGANIGRAMA (CAO.A.025(a)(4))**



**A.9. RECURSOS HUMANOS (CAO.A.035(d))**

A la fecha de edición del presente manual, el personal que forma parte de la CAO de APS AVIATION dedicada al mantenimiento de la aeronavegabilidad detallado en el presente manual es el que se relaciona a continuación:

- Director responsable
- Responsable de aeronavegabilidad
- Responsable de calidad

Para la carga de trabajo establecida a fecha de aprobación de este manual el personal descrito se considera suficiente para el completo desarrollo de las gestiones del mantenimiento de la aeronavegabilidad. En función de las necesidades y variaciones de carga de trabajo, se replanteará la dedicación, realizando nuevas contrataciones o subcontratando personal para desarrollar tareas dentro del alcance. En caso de producirse esta situación se actualizará este apartado.

La organización evaluará y registrará la cualificación del personal con el fin de garantizar su adecuación a las tareas a realizar

Editado por:	Parte A	Página:
Director responsable	DESCRIPCIÓN	14 de 16

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE A: DESCRIPCIÓN</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

**A.10. LISTA DE PERSONAL CERTIFICADOR (CAO.A.025(a)(5))**

No aplica este listado, dado que la organización no tiene en su alcance el mantenimiento de aeronaves.

**A.11. LISTA DE PERSONAL RESPONSABLE DE LA ELABORACIÓN Y LA APROBACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO (CAO.A.025(a)(6))**

Por tratarse de una organización catalogada como pequeña de acuerdo a la norma, (para recordar):

*“Una CAO se considera **pequeña** si se cumple una de las siguientes condiciones:*

- **Solo abarca aeronaves bajo parte ML**
- **No tiene más de 10 trabajadores equivalentes a jornada completa que participan en las tareas de mantenimiento**
- **No tiene más de 5 trabajadores equivalentes a jornada completa que participan en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.**

*Una misma CAO puede ser considerada pequeña para un privilegio y no para otro.”*

El listado de personal responsable de la elaboración y la aprobación de los programas de mantenimiento es el siguiente

Nombre	Alcance de la aprobación	Cargo dentro de la organización
Adrián Ángel Pastrana Sancho	De acuerdo al alcance de la organización descrito en el punto A.4 de este mismo manual	Responsable de aeronavegabilidad y director responsable

En todo caso en el que el presente listado de personal se amplie por cualquier motivo, se elaborará una enmienda al presente manual en los plazos y condiciones descritos anteriormente.

**A.12. LISTA DE PERSONAL DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAO.A.025(a)(7), CAO.A.045(d))**

El listado de personal de revisión de la aeronavegabilidad es el siguiente

Nombre	Alcance de la aprobación	Cargo dentro de la organización
Adrián Ángel Pastrana Sancho	De acuerdo al alcance de la organización descrito en el punto A.4 de este mismo manual	Responsable de aeronavegabilidad y director responsable

Editado por:	Parte A	Página:
Director responsable	DESCRIPCIÓN	15 de 16

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE A: DESCRIPCIÓN</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

En todo caso en el que el presente listado de personal se amplie por cualquier motivo, se elaborará una enmienda al presente manual en los plazos y condiciones descritos anteriormente.

**A.13. LISTA DE PERSONAL RESPONSABLE DE LA EXPEDICIÓN DE PERMISOS DE VUELO (CAO.A.025(a)(8))**

El listado de personal de revisión de la aeronavegabilidad es el siguiente

Nombre	Alcance de la aprobación	Cargo dentro de la organización
Adrián Ángel Pastrana Sancho	De acuerdo al alcance de la organización descrito en el punto A.4 de este mismo manual	Responsable de aeronavegabilidad y director responsable

En todo caso en el que el presente listado de personal se amplie por cualquier motivo, se elaborará una enmienda al presente manual en los plazos y condiciones descritos anteriormente.

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

**PARTE B**

**PROCEDIMIENTOS GENERALES**

Editado por: Director responsable	Parte B PROCEDIMIENTOS GENERALES	Página: 1 de 20
--------------------------------------	-------------------------------------	--------------------

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

**B.1 SISTEMA DE CALIDAD (O REVISIÓN DE LA ORGANIZACIÓN) (CAO.A.100(a)/(b)/(d)/(e)/(f) )**

Al tratarse de una CAO pequeña, formada por menos de 5 trabajadores a tiempo completo participando en tareas de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad, el sistema de calidad es desarrollado por medios de revisiones organizativas periódicas, sujetas a la aprobación de AESA. La organización APS Aviation no subcontratará tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad con otras organizaciones.

**B.1.1 SISTEMA DE CALIDAD**

El objetivo del sistema de calidad de APS Aviation es el de supervisar que todo el mantenimiento se efectúa de acuerdo con los requisitos, estándares y procedimientos aplicables según la normativa de la Parte ML con el fin de asegurar la aeronavegabilidad de las aeronaves. De la misma manera se supervisará que se cumplen los requisitos, estándares y procedimientos recogidos en este manual y que han sido especificados por la compañía.

**1. Definición del sistema de calidad, descripción del sistema, revisión de los resultados y registro de los informes**

El plan de calidad de la compañía consiste en la realización de una auditoría completa anual compuesta de una serie de auditorías individuales (normalmente dos) que cubrirán todas las áreas involucradas en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. El número definitivo de auditorías anuales y la fecha concreta de cada una de las auditorías individuales que componen cada anual completa quedará recogido en el programa de auditorías internas de calidad de la compañía.

Las responsabilidades del personal relacionado con la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad respecto a la calidad serán las expuestas a continuación:

- Director responsable
  - Aprobar el programa de auditorías de calidad
  - Aprobar el manual de calidad
  - Conocer el resultado de las auditorías de calidad
  
- Responsable de Calidad
  - Elaborar el programa de auditorías de calidad y distribuirlo a los departamentos/personalidades afectadas.
  - Elaborar el plan específico de la auditoría y las listas de comprobación.
  - Realizar la auditoría y elaborar el informe correspondiente.
  - Realizar el seguimiento de las acciones correctoras propuestas para la resolución de las no conformidades detectadas en la auditoría.
  - Archivar y controlar toda la documentación y registros generados por la aplicación de este procedimiento.
  - Establecer la necesidad de realizar auditorías no programadas y llevarlas a cabo.
  
- Personal auditado

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	2 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- Conocer el plan de las auditorías que afecte al departamento en el que desarrollan su actividad.
- Colaborar con el responsable de calidad durante la realización de la auditoría.
- Conocer el informe de la auditoría.
- Proponer e implantar las acciones correctoras para la resolución de las no conformidades detectadas en la auditoría.

El programa de auditorías de calidad de APS Aviation será elaborado anualmente por el responsable de calidad y aprobado por el director responsable para que quede constancia de que la compañía está conforme con la/las fechas y se da por enterada de ello y cubrirán todas las áreas involucradas en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

El citado programa contendrá las auditorías programadas, pero estas se podrán complementar con otras no programadas cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- ✓ Cuando sea necesario verificar la implantación y eficacia de las soluciones propuestas
- ✓ Cuando se encuentren indicios de alguna deficiencia en el Sistema de Calidad
- ✓ Cuando se produzca algún cambio importante en la compañía

El Programa de auditorías de calidad incluirá referencia de la auditoría, áreas a auditar, puntos de la normativa que afectan, fecha aproximada.

Las fases que componen una auditoría de calidad son las siguientes:

- ✓ Preparación de la auditoría.
- ✓ Reunión inicial
- ✓ Realización de la auditoría
- ✓ Elaboración del informe de auditoría
- ✓ Resolución de las no conformidades detectadas
- ✓ Seguimiento de las acciones correctoras y cierre de la auditoría.

**a) Preparación de la auditoría:**

El responsable de calidad elaborará el plan de auditoría con una antelación de 15 días a la fecha de inicio contenida en el programa de auditorías de la organización y contendrá información relativa a:

- ✓ Auditor
- ✓ Objeto y alcance de la auditoría
- ✓ Departamentos a auditar y responsables de los mismos
- ✓ Apartados de la normativa de referencia que aplican
- ✓ Calendario de desarrollo de la auditoría
- ✓ Identificación de las listas de comprobación o check-list

El responsable de calidad distribuirá el plan de la auditoría a los departamentos afectados y elaborará las listas de comprobación o check-list que una vez cumplimentadas durante la realización de la auditoría serán firmadas por el mismo y archivadas como parte

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	3 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

integrante de los registros generados en la realización de la auditoría junto con las evidencias recogidas.

**b) Reunión inicial:**

Se establecerá una reunión inicial entre el responsable de calidad y los responsables de los departamentos a auditar con el propósito de presentar el plan de la auditoría y comentar los puntos contenidos en el mismo.

**c) Realización de la auditoría:**

El auditor, utilizando las listas de comprobación elaboradas a tal efecto o check-list, deberá:

- ✓ Verificar la concordancia entre la organización de la compañía y la descrita en el manual.
- ✓ Verificar que las responsabilidades, funciones y tareas del personal afectado son llevadas a cabo por las personas asignadas, de la manera especificada y manteniendo los flujos de información prescritos.
- ✓ Verificar que las tareas y actividades realizadas se ajustan a los procedimientos aprobados y a la normativa aplicable.
- ✓ Verificar que el personal tiene adecuado conocimiento de los procedimientos y dispone de las cualificaciones requeridas en cada caso.
- ✓ Verificar que los manuales y documentación del sistema de calidad están actualizados, incluyen todas las revisiones y son accesibles a todo el personal.
- ✓ Verificar que el archivo y registro de los documentos del sistema de calidad se mantiene actualizado y se conserva durante los periodos que exige la normativa.
- ✓ Verificar que las acciones correctoras propuestas para la corrección de las no conformidades detectadas se implantan, son eficaces y siguen los procedimientos establecidos.

**d) Elaboración del Informe de Auditoría:**

A la finalización de la auditoría, el responsable de calidad mantendrá una nueva reunión con el responsable del área auditada en la que se presentarán las no conformidades encontradas, se procederá a la aceptación de estas por parte del responsable, se buscarán las posibles causas raíces de las mismas y se determinarán, si es posible en ese momento, las acciones correctoras y acciones preventivas para su cierre, al menos una primera estimación será evaluada.

En un plazo no superior a 15 días desde la realización de la auditoría, el responsable de calidad elaborará un Informe de auditoría interna de calidad, lo presentará al director responsable para que lo firme y a continuación enviará copia al responsable del área afectada.

El Informe de auditoría de calidad contendrá, al menos, la siguiente información:

- ✓ Alcance y finalidad de la auditoría
- ✓ Documentación de referencia
- ✓ Nombre del Auditor
- ✓ Nombre y cargo del responsable del área auditada

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	4 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- ✓ Descripción de las no conformidades detectadas indicando el nivel de las mismas y la fecha propuesta de cierre
- ✓ Posibles acciones de mejora observadas

En base a lo especificado por la normativa EASA Parte-ML, quedan establecidos los siguientes niveles de no conformidad con los plazos de corrección máximos asignados:

Nivel	Consideración	Criterio	Plazo resolución
Nivel 1	Grave	Aquel no cumplimiento con la EASA Parte-M Subparte G que disminuya los estándares de seguridad y ponga en peligro el vuelo seguro.	Inmediato
Nivel 2	Moderadamente grave	Aquel no cumplimiento con la EASA Parte-M Subparte G que podría disminuir los estándares de seguridad y pueda poner en peligro el vuelo seguro.	3 meses
Nivel 3	Recomendación de mejora	Cualquiera distinta de las anteriores.	6 meses

#### e) Resolución de las no conformidades detectadas

Junto con el Informe de auditoría de calidad, el responsable de calidad entregará al responsable del departamento afectado los correspondientes Informes de no conformidad, uno por cada no conformidad encontrada donde se recogen:

- ✓ No conformidad detectada
- ✓ Análisis de las causas
- ✓ Acciones correctoras propuestas
- ✓ Responsable de la implantación
- ✓ Plazo de implantación
- ✓ Fecha de cierre y firma del responsable de calidad

A lo largo del proceso de resolución, el responsable de calidad tendrá informado del avance del proceso al director responsable de forma regular.

#### f) Seguimiento de las acciones correctoras y cierre de la auditoría

Una vez finalizado el plazo de implantación de la acción correctora propuesta se podrán realizar de inmediato auditorías de seguimiento o aprovechar el resto de auditorías programadas para comprobar el resultado de su implantación y su eficacia.

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	5 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

Por último, si procede, el responsable de calidad cerrará con su firma cada Informe de no conformidad y los remitirá al director responsable para que proceda también a su firma.

En caso de que una o varias no conformidades no se cierren en plazo, el auditado deberá solicitar con un margen de 7 días naturales previos a la fecha debida de cierre la ampliación del plazo por un tiempo propuesto, que el responsable de calidad evaluará dentro de ese plazo de 7 días naturales. El auditor podrá aceptar o proponer otra ampliación de fecha debida que considere suficiente para llevar a cabo el cierre de la no conformidad.

### Listas de comprobación o check-list

Las listas de comprobación o check-list utilizadas en la auditoría seguirán una estructura matriz como la que se muestra a continuación:

- a) Actividades del personal de gestión de aeronavegabilidad y de su cumplimiento con sus responsabilidades:
  - a. Conocimiento del personal de gestión de aeronavegabilidad de sus funciones y Responsabilidades
  - b. Cumplimiento del personal de gestión de aeronavegabilidad de sus funciones y Responsabilidades
- b) Cumplimiento con la Parte-M y ML:
  - 1) Procedimientos de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad:
    - Sistema de registro del mantenimiento de la Aeronavegabilidad de la aeronave
    - Aprobación y desarrollo de modificaciones de programas de mantenimiento de la aeronave
    - Registros del mantenimiento de la aeronavegabilidad, responsabilidades sobre los mismos, acceso y conservación
    - Cumplimiento y control de las directivas de aeronavegabilidad
    - Política de implementación de modificaciones no obligatorias
    - Criterios de tratamiento de modificaciones mayores
    - Informes de defectos encontrados
    - Actividades de ingeniería
    - Procedimientos para realizar vuelos de prueba
  - 2) Sistema de calidad:
    - Política de calidad del mantenimiento de la aeronavegabilidad y procedimiento de planificación y de auditorias
    - Seguimiento de las actividades de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	6 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- Seguimiento de todo el mantenimiento llevado a cabo por una organización de mantenimiento contratada
- Comprobación de que todo el mantenimiento contratado se lleva a cabo de acuerdo a dicho contrato, incluyendo los subcontratistas empleados por la organización de mantenimiento contratada.
- Personal auditor de calidad

3) Mantenimiento contratado:

- Auditoria previa a contratistas
- Selección de contratistas de mantenimiento
- Lista de contratistas de mantenimiento
- Contratos en vigor
- Gestión de cambios
- Notificación a las autoridades
- Cumplimiento de contratos

c) Cumplimiento con la Parte-M y ML de las actividades de gestión del mantenimiento subcontratado:

- Auditoria previa a subcontratistas
- Selección de subcontratistas
- Lista de subcontratistas
- Contratos en vigor
- Gestión de cambios
- Cumplimiento de contratos

**Registro de los informes de auditoría**

Todos los registros generados en cada una de las auditorías de calidad o auditorías a la calidad serán archivados en formato físico en la sede social de APS Aviation y en formato digital en un dispositivo de almacenamiento encriptado para tal uso. Los registros se mantendrán un mínimo de 48 meses.

**Auditoría al sistema de calidad**

Al menos una vez al año, se realizará una auditoria al sistema de calidad para comprobar que los apartados expuestos en este manual y el seguimiento de gestión de la aeronavegabilidad y la revisión de aeronavegabilidad por parte del personal responsable se está llevando a cabo de acuerdo a la parte ML y que se cumple el programa anual de auditorías internas.

Esta auditoria será realizada por el director responsable y se incluirá en el programa anual de auditorías internas.

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	7 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

**B.2 PLAN DE AUDITORÍA (O FRECUENCIA Y CONTENIDO DE LAS REVISIONES DE LA ORGANIZACIÓN) (CAO.A.100(b)/(f))**

La organización APS Aviation velará para que se lleve a cabo el programa anual de auditorías, dejando registro del mismo de acuerdo al formato establecido a tal efecto. Se verificará que todos los aspectos de la organización son auditados en periodos no superiores a 12 meses, incluyendo todas las actividades subcontratadas (si en un futuro las hubiere). Estas auditorías cubrirán también al departamento de calidad.

**B.3 SUPERVISIÓN DE LOS CONTRATOS DE MANTENIMIENTO (CAO.A.100(b)(2))**

El sistema de calidad de APS Aviation seguirá una serie de puntos de chequeo para asegurar que la realización del mantenimiento contratado está de acuerdo con el contrato firmado.

Las auditorías a las organizaciones de mantenimiento contratadas tendrán una periodicidad anual y estarán incluidas en el programa de auditorías internas de calidad de APS Aviation. Los puntos principales que se revisarán son los siguientes:

- Verificación de que la aprobación de las organizaciones de mantenimiento contratadas es pertinente para el mantenimiento que está siendo llevado a cabo en la flota del operador.
- Verificación de que los contratos con organizaciones de mantenimiento incluyen el compromiso inmediato de dichas organizaciones de informar a APS Aviation de cualquier enmienda/modificación de sus aprobaciones con el fin de asegurar que el sistema de mantenimiento mantiene su validez y para anticipar cualquier cambio necesario en los acuerdos de mantenimiento.
- Verificación de que todo el personal involucrado en el contrato es informado de cualquier enmienda/modificación de la aprobación de una organización de mantenimiento contratada
- Verificación de que todas las personas involucradas en el contrato entienden y están de acuerdo con los términos del contrato y entiende perfectamente sus responsabilidades

A su vez, si una vez realizada la auditoría se encuentran discrepancias, se trabajará con un proceso análogo al de auditorías internas de calidad.

**B.4 CUALIFICACIÓN, EVALUACIÓN DE COMPETENCIAS Y FORMACIÓN DEL PERSONAL (CAO.A.035(c)/(d)/(e)/(f))**

En el punto A.7 del presente manual se describen los requerimientos de formación, experiencia y competencias o funciones de cada uno de los integrantes de la organización. En toda nueva incorporación de personal a la organización, el procedimiento a llevar a cabo por el responsable de calidad será evaluar y chequear punto por punto que el candidato/a cumple con los requerimientos exigidos por la organización.

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	8 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

Este punto solo es susceptible de ser auditado en caso de nuevas incorporaciones, en caso de no haber ninguna actualización en la estructura de la organización, no se auditará este punto, pues el personal ya estará aprobado.

El procedimiento para expedir autorizaciones al personal de aeronavegabilidad consistirá en chequear que los requerimientos descritos en el punto B.10 del presente manual son debidamente superados.

Respecto al personal de revisión de aeronavegabilidad, el responsable de calidad desarrollará el mismo procedimiento. La organización APS Aviation, autorizará al personal de revisión de la aeronavegabilidad a través del responsable de calidad, que será el encargado de comunicar a la AESA la solicitud de aceptación de dicha persona y en caso de aprobación, emitir las autorizaciones correspondientes. Para ello valorará si el personal cumple los requisitos expuestos en el punto A.7 del presente manual.

**B.5 AUTORIZACIÓN DE CERTIFICACIÓN ONE-OFF (CAO.A.040(b))**

No aplicable para el alcance de la organización de aeronavegabilidad combinada APS Aviation

**B.6 AUTORIZACIÓN DE CERTIFICACIÓN LIMITADAS (CAO.A.040(c))**

No aplicable para el alcance de la organización de aeronavegabilidad combinada APS Aviation

**B.7 SUBCONTRATACIÓN (CAO.A.095(a)(2)/(b)(3))**

La organización de aeronavegabilidad combinada APS Aviation no subcontratará ninguna tarea.

**B.8 DATOS DE MANTENIMIENTO Y DE GESTIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA (CAO.A.055(a))**

La organización mantendrá y utilizará los datos de mantenimiento aplicables de acuerdo al punto ML.A.401 del anexo Vb (parte ML) para la realización de las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

Los datos de mantenimiento históricos o registros históricos de la aeronave serán proporcionados por el propietario/operador, de acuerdo a las cláusulas del contrato de mantenimiento de aeronavegabilidad.

Respecto a los datos de mantenimiento (manuales del fabricante, etc) APS Aviation tendrá un contrato de suscripción a los manuales del fabricante dentro del alcance de las aeronaves contratadas, estableciendo un periodo de renovación anual.

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	9 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

### **B.9 GESTIÓN Y CONSERVACIÓN DE REGISTROS (CAO.A.035(e); CAO.A.040(d); CAO.A.045(e))**

APS Aviation gestionará y conservará los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad mediante dos formas:

- ✓ En formato físico (en papel) debidamente archivado en el dossier de la matrícula correspondiente en un armario cerrado en las oficinas de la sede.
- ✓ En formato digital, realizando un backup automático de su nube de archivos de forma semanal todos los domingos del año de 23:00 a 00:00 en una nube de la empresa y en un disco duro físico

La documentación archivada en la sede almacenará en un armario bajo llave debidamente controlado lejos de cualquier fuente de ignición, al cual solo tendrán acceso el director responsable y el responsable de aeronavegabilidad, para evitar filtraciones de documentación.

A su vez, la documentación almacenada en el disco duro físico de back-up y la nube de datos estará protegida por una contraseña a la cual solo tienen acceso el director responsable y el responsable de aeronavegabilidad, para evitar filtraciones de documentación.

Toda documentación en cualquiera de los formatos que maneja la organización debe ser custodiada y almacenada por un periodo de al menos dos años.

Cuando la organización transfiera la gestión de la aeronavegabilidad de una aeronave a otra organización o persona, transferirá todos los registros de gestión de la aeronavegabilidad y de la emisión de ARC (si aplica) a la nueva organización o persona.

### **B.10 REALIZACIÓN DE REVISIONES DE AERONAVEGABILIDAD (CAO.A.085)**

Para asegurar la validez del certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves, deberá realizarse con una periodicidad anual una revisión de aeronavegabilidad de las mismas, y sus registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

APS Aviation podrá realizar estas Revisiones de Aeronavegabilidad, siempre de acuerdo a lo indicado en:

- Reglamento CE nº 216/2008,
- Reglamento (UE) nº 748/2012,
- La parte M del Reglamento (UE) nº 1321/2014 en su última modificación.
- La parte ML del reglamento (UE) nº 2019/1383.
- Otras instrucciones de la autoridad.

Las revisiones de aeronavegabilidad siempre se realizarán de acuerdo con los procedimientos recogidos en este manual y para aeronaves de los modelos incluidos en su aprobación.

En el plan de producción del personal de RA., se recogerán las revisiones de aeronavegabilidad previstas para cada año. El dueño y/o operador de la aeronave solicitará, por

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	10 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

escrito, y con, al menos un mes de antelación, al personal de RA la modificación de alguna de estas fechas previstas, o la inclusión de una nueva, proponiendo las fechas para la realización de las inspecciones documentales y físicas. La organización decidirá si es posible esta modificación del plan de producción.

**La organización no subcontratará las tareas de revisión de la aeronavegabilidad.**

Tras realizar esta revisión de la aeronavegabilidad, con resultado satisfactorio, la organización emitirá la correspondiente Recomendación de Revisión de la Aeronavegabilidad (RRA) o el Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (CRA), en su caso, de acuerdo a lo establecido en la Parte ML, y a los procedimientos establecidos.

Cuando las circunstancias revelen la existencia de un riesgo potencial para la seguridad, APS Aviation se reserva el derecho de no llevar a cabo la RA y en este caso será la autoridad competente quien deberá realizar la revisión de la aeronavegabilidad y expedir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad. En este caso, el propietario u operador deberá facilitar a la autoridad competente lo siguiente de conformidad con el apartado ML.A.901 (Revisión de la aeronavegabilidad de aeronaves) letra e):

- La documentación requerida por la autoridad competente,
- Alojamiento adecuado en el lugar apropiado para su personal, y
- Cuando sea necesario, el apoyo de personal debidamente cualificado de conformidad con la parte 66,

Las incidencias que pudieran surgir en el desarrollo de la RA, se calificarán y se tratarán de acuerdo a lo indicado en ML.A.907 (Incidencias):

1. Una incidencia de nivel 1 es cualquier incidencia de incumplimiento significativo de los requisitos de este anexo que reduzca el estándar de seguridad y amenace gravemente la seguridad del vuelo.
2. Una incidencia de nivel 2 es cualquier incidencia de incumplimiento de los requisitos de este anexo que podría reducir el estándar de seguridad y amenazar la seguridad del vuelo.

Tras recibir la notificación de incidencias de acuerdo con el punto ML.B.903 (Incidencias), la persona u organización que tenga las responsabilidades de conformidad con el punto ML.A.201 (Responsabilidades) definirá un plan de acción correctiva y demostrará dicha acción correctiva a la autoridad competente en el período acordado con esta autoridad, con vistas a evitar la reaparición de la incidencia y su causa fundamental.

De acuerdo a ML.A 903 (d), por motivo de programación de la operación de la aeronave o de las tareas del taller parte 145, la RA podrá adelantarse 90 días a la fecha de caducidad del CRA.

En el caso de una RA de una aeronave no adscrita a contrato CAO con APS Aviation, el dueño, operador y/o CAMO/CAO de la aeronave solicitará por escrito a la organización APS Aviation, la realización de la RA, dentro del plazo arriba indicado. En el caso de que la RA se programe durante una revisión de mantenimiento, tanto la inspección física como documental

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	11 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

de la aeronave se realizarán con posterioridad a la finalización de dicha revisión de mantenimiento, y se tendrán en cuenta las acciones de mantenimiento tomadas durante la misma para determinar el estado real de la aeronave en el momento de realizar la RA.

Toda documentación o registro necesario para la realización de las actividades del responsable de aeronavegabilidad y que sea solicitado por el mismo, será accesible para la realización de las tareas y tendrá que ser aportado por el dueño, operador y/o CAMO/CAO para realizar las tareas de revisión de la aeronavegabilidad. Asimismo, será responsabilidad del dueño, operador y/o CAMO/CAO aportar dichos documentos y registros actualizados hasta el momento de la revisión de aeronavegabilidad y conformes a la legislación vigente.

#### **B.10.1. Registros de revisión documental de la aeronave.**

Para satisfacer los requisitos de la norma *MLA. 901 "Airworthiness review of an aircraft"*, se debe efectuar una inspección documental de los registros de mantenimiento de la aeronave de acuerdo a los siguientes puntos:

##### **a.- Evaluación de registros**

Las tareas de análisis y evaluación de los registros serán efectuadas directamente por el personal de revisión de aeronavegabilidad. Estas tareas se realizarán basándose en:

- La documentación actualizada del fabricante.
- El programa de mantenimiento de la aeronave actualizado y aprobado.
- Publicaciones de A/D's correspondientes al país propietario del certificado de tipo de la aeronave y a las publicadas por EASA que afecten a célula, motor, hélice.
- Registros informáticos o en otro soporte donde se controlen por parte de la organización la gestión de la aeronavegabilidad o documentación aportada por el propietario, CAMO/CAO, operador, etc.

##### **b.- Procedimiento para realizar la inspección documental**

Con vistas a satisfacer los requisitos de revisión de la aeronavegabilidad de una aeronave a que se refiere el punto ML. A.901, el personal de revisión de la aeronavegabilidad de APS Aviation llevará a cabo una revisión documentada de los registros de la aeronave para verificar que:

1. Las horas de vuelo de la célula, motor y hélice y sus correspondientes ciclos si aplicable, se han registrado correctamente en el libro de la aeronave y/o partes de vuelo desde la última revisión de la aeronavegabilidad.
2. El manual de vuelo es aplicable a la configuración de la aeronave y refleja el último estado de revisión.
3. Se han realizado todas las tareas de mantenimiento de la aeronave conforme al programa de mantenimiento aprobado desde la última revisión de la aeronavegabilidad.

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	12 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

4. Se han corregido todos los defectos conocidos o, cuando corresponda, se ha diferido dicha corrección de forma controlada.
5. Se han aplicado y registrado todas las directivas de aeronavegabilidad aplicables.
6. Se han registrado y aprobado de conformidad con el reglamento indicado anteriormente todas las modificaciones y reparaciones de la aeronave desde la última revisión de la aeronavegabilidad.
7. Todos los elementos con vida útil limitada instalados en la aeronave están debidamente identificados y registrados, y no han superado su límite de vida útil aprobado.
8. Todo el mantenimiento se ha realizado de conformidad con la Parte ML.
9. El informe de masa y centrado refleja la configuración actual de la aeronave y está dentro de fecha.
10. La aeronave cumple la última revisión de su diseño de tipo aprobado por la agencia.
11. La aeronave posee, si así está prescrito, un certificado de nivel de ruido correspondiente a la configuración actual de la aeronave de conformidad con el reglamento vigente.

**c.-. Descripción de los registros de aeronave**

La evaluación de cada uno de los 11 puntos enumerados en el apartado anterior se reflejará en el formato de “Inspección Registros Técnicos Aeronave (IRTA)” queda incluido en la Parte E “Documentos de apoyo” y que tiene por objeto listar todos los registros junto con su nivel de detalle durante la inspección, de modo que se verifiquen durante una revisión de la aeronavegabilidad.

**1)** Las horas de vuelo de la célula, motor, hélice y sus correspondientes ciclos si aplicable, se han registrado correctamente en el Libro de la aeronave/motor y partes de vuelo.

- Se verificará que las anotaciones coincidan en los partes de vuelo y en los libros de aeronave y motor, se comprobará el listado de vuelos del último año, si el número de vuelos es menor de 25 se verificarán el 100%, entre 25 y 50 se comprobará el 50% entre 50 y 100 se comprobará el 30% y más de 100 el 15%.

**2)** El manual de vuelo es aplicable a la configuración de la aeronave y refleja el último estado de revisión.

- Se revisará que el Manual de Vuelo corresponde al modelo de aeronave, que la configuración es la que refleja la documentación y que la fecha de revisión es la última que el fabricante ha publicado, se comprobará en el status revisión o en la documentación aplicable del fabricante.

**3)** Se han realizado todas las tareas de mantenimiento de la aeronave conforme al programa de mantenimiento aprobado.

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	13 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- Se comprobará que, desde la última revisión de la aeronavegabilidad, todas las inspecciones contempladas en el programa de mantenimiento aprobado están efectuadas o dentro de horas, fecha o ciclos. Se verificará que el registro técnico del operador está al día. Esta evaluación se realizará en el registro de estatus de inspecciones de la aeronave que tenga la organización, trazando con los libros de aeronave y motor y partes de vuelo si aplicable, así mismo se verificará al menos un paquete de trabajo desde el último ARC, comprobando O/T correspondiente, que las tareas relacionadas se han realizado en las horas, fecha o ciclos programadas, que los componentes sustituidos están soportados por el correspondiente documento de servicialidad EASA FTO 1 o equivalente y se han emitido el CRS.
- 4)** Se han corregido todos los defectos conocidos o, cuando corresponda, se ha diferido dicha corrección de forma controlada;
- Se verificará el último parte de vuelo, comprobando que no hay defectos anotados o si los hay están controlados, si se han corregido, que existe una acción correctora y una puesta en servicio o en el caso de no haberse corregido, se han pasado al parte de diferidos indicando el nº de defecto y la fecha. Para anotar en el parte de diferidos se tendrá en cuenta la MEL o CDL si aplicable, en caso contrario habrá que corregir el defecto antes de despachar la aeronave.
- 5)** Se han aplicado y registrado todas las directivas de aeronavegabilidad aplicables.
- Se verificarán a la fecha, las AD's publicadas por el país poseedor del certificado de tipo de la aeronave, motor, hélice y componentes y las publicadas por EASA, se compararán con el registro de A/D's que la organización posee para esa aeronave, están relacionadas todas las directivas publicadas, que debe contener la aplicabilidad, estado de cumplimentación y la periodicidad cuando aplicable. Se comprobará en ese listado que todas las A/D's aplicables están cumplimentadas o dentro de plazo. Se comprobará el 100% de todas las directivas aplicadas desde el último ARC, verificando desde la O/T, cumplimentación, material empleado y certificado de puesta en servicio.
- 6)** Se han registrado y aprobado de conformidad con reglamento aplicable todas las modificaciones y reparaciones estructurales de la aeronave.
- Se comprobará en los registros de la aeronave las reparaciones y modificaciones aplicadas desde la última revisión de aeronavegabilidad y si estas se han efectuado de acuerdo a datos aprobados por el fabricante SRM o mediante STC's. Se verificará el 100% de las modificaciones o reparaciones revisando O/T, datos aprobados, componentes instaladas, pruebas si aplicable y puesta en servicio
- 7)** Todos los elementos con vida útil limitada instalados en la aeronave están debidamente identificados y registrados, y no han superado su límite de vida útil aprobado.
- Se verificará el listado de componentes sujetos a límite de vida o TBO por horas, calendario y ciclos que posee la organización, se comprobará que ningún componente ha alcanzado el límite de vida de acuerdo al programa de mantenimiento aprobado y al

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	14 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

capítulo 4 y 5 del AMM (ALS, TBO, OTL, etc). Se comprobará el 100% de los cambios desde la última revisión de aeronavegabilidad, verificando O/T, vida útil por horas, calendario o ciclos documentación de servicialidad y puesta en servicio.

**8)** Todo el mantenimiento se ha realizado de conformidad con la Parte ML.

- De acuerdo a ML.A.201, el propietario es el responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y deberá asegurar que no realice ningún vuelo a menos que:
  1. La aeronave mantenga las condiciones de aeronavegabilidad.
  2. Cualquier equipo de operaciones y emergencia esté correctamente instalado y en condiciones de servicio o claramente identificado como fuera de servicio.
  3. El certificado de aeronavegabilidad mantenga su validez.
  4. El mantenimiento de la aeronave se realice conforme al programa de mantenimiento aprobado que se especifica en ML.A.302.

Cuando se arrenda una aeronave la responsabilidad se transfiere al arrendatario, esto deberá constar en el certificado de registro o en el contrato de arrendamiento.

El propietario de la aeronave para satisfacer las responsabilidades antes expuestas podrá contratar los trabajos asociados al mantenimiento de la aeronavegabilidad a una organización aprobada como CAMO o CAO, en virtud del anexo V quater (parte CAMO) o del anexo V quinquies (parte CAO). En ese caso, la organización contratada asumirá la responsabilidad de la correcta ejecución de esos trabajos,

**9)** El informe de masa y centrado refleja la configuración actual de la aeronave y está dentro de fecha.

- Se verificará el último informe de peso y centrado, comprobando la fecha en que se efectuó y que la próxima pesada está dentro de plazo de acuerdo al programa de mantenimiento y a la Parte ML. También se comprobará que la configuración de la aeronave corresponde con la del informe, para ello verificaremos que la aeronave no ha sufrido ninguna modificación o reparación desde el último informe.

**10)** La aeronave cumple la última revisión de su diseño de tipo aprobado por la Agencia.

- Se verificará el certificado de tipo de la aeronave comprobando que está incluida en el mismo, así como el motor, hélice o cualquier otro componente instalado y que contemple el TC.

**11)** La aeronave posee, si así está prescrito, un certificado de nivel de ruido correspondiente a la configuración actual de la aeronave de conformidad con el reglamento vigente.

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	15 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- Se verificará la existencia del certificado de niveles de ruido. En caso que no se haya emitido se confirmará que no le aplica de acuerdo a TCDSN emitido por EASA.

**d.- Responsable que asistirá al PRA**

En el caso de RA a terceros, el responsable de aeronavegabilidad o el propietario/operador asistirá en las tareas que pueda requerir y suministrará los registros necesarios al personal de Revisión de Aeronavegabilidad. En el caso de RA de aeronaves pertenecientes a la flota gestionada por la CAO de APS Aviation, como el RA es el responsable de aeronavegabilidad, tiene a su disposición los registros necesarios para llevar a cabo esta inspección documental, aunque podrá ser asistido por el responsable de calidad.

**e.- Formato del informe de RA**

El formato que se utiliza para realizar la inspección documental y el informe es el documento “Inspección Registros Técnicos Aeronave (IRTA)” se cumplimentará como sigue, indicando las discrepancias que puedan surgir, el nivel de las mismas (de acuerdo con ML.A. 907) y las acciones correctoras realizadas. Este formato está dividido en los siguientes apartados.

- Bloque 1: Se anotará el número de registro/matricula
- Bloque 2: Se anotará el número de inspección documental que corresponda
- Bloque 3: Se anotará el día de la inspección
- Bloque 4: Se anotará la información del solicitante
- Bloque 5: Se anotará la información de la aeronave objeto de la revisión del ARC
- Bloque 6: Se anotará la información de motor(es)
- Bloque 7: Se firmará por el personal de revisión de la aeronavegabilidad, anotando nombre, firma y sello y fecha de emisión
- Bloque 8: Se cumplimentará la checklist
- Bloque 9: Se anotarán las discrepancias y acciones correctoras derivadas de la checklist
- Bloque 10: Resultado de la inspección

En el informe de revisión de los registros de la aeronave (revisión documental), se incluirán todos los documentos analizados.

**f.- Discrepancias encontradas**

Las discrepancias encontradas inmediatamente después de su detección, dependiendo de la gravedad de las mismas, se tomarán las acciones correctoras necesarias inmediatamente sin esperar a la emisión completa del informe. En este caso no se categorizarán de acuerdo a ML.A. 907 como de nivel 1 o 2.

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	16 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

**g.- Informe al responsable de la organización CAO/CAMO**

El personal de revisión de aeronavegabilidad informará al responsable de la aeronavegabilidad o al director responsable de la organización CAMO/CAO de las discrepancias encontradas y estos tendrán la autoridad del cierre de las mismas, clasificadas de nivel 1 o de nivel 2 en caso de RA a terceros.

Una vez recibido el informe de discrepancias por parte de la CAMO/CAO del operador, este tendrá que seguir el procedimiento aprobado a su centro para subsanar las discrepancias **en un plazo máximo de un mes**. Cuando estas se hayan corregido, el responsable de la CAMO/CAO lo comunicará al PRA entregando el informe con las acciones correctoras y las evidencias de las correcciones.

- La discrepancia de nivel 1 es cualquier incidencia de incumplimiento significativo de los requisitos que reduzca el estándar de seguridad y amenace gravemente la seguridad del vuelo. Por tanto, el propietario/CAMO/CAO ha de ser notificado para no realizar ningún vuelo hasta la corrección. La notificación se realizará mediante copia del formato de inspección documental con el resultado de la inspección y la acción correctiva necesaria para el cierre de dicha discrepancia.
- La discrepancia de nivel 2 es cualquier incidencia de incumplimiento de los requisitos de este anexo que podría reducir el estándar de seguridad y amenazar la seguridad del vuelo.

**h.- Subsanación de discrepancias**

La no subsanación de las discrepancias en el plazo de un mes, llevará a la resolución negativa de la RA, dando un plazo de acuerdo con el operador para iniciar un nuevo proceso de RA. Esta situación deberá comunicarse a la autoridad aeronáutica del estado de registro de la aeronave y al operador en un plazo máximo de 72 horas.

**i.- Procedimiento para establecer la fecha de inspección física.**

Cuando se haya efectuado la revisión documental con resultados satisfactorios, se acordará una fecha para realizar la inspección física, para ello se coordinará con el operador y con el personal LMA que cumpla con la parte 66 para la aeronave a inspeccionar. Para realizar tanto la inspección documental como la física, la aeronave no podrá estar en una revisión de mantenimiento programado, si se diera este caso las inspecciones documental y física hay que posponerlas a la fecha de finalización de la revisión programada y se tendrán en cuenta los registros y acciones de mantenimiento realizadas en la misma.

**j. Sistema de control de los ARC**

APS Aviation llevará a cabo el control siguiendo el formato (Control de ARC's), donde se anotarán los registros de todos los ARC's emitidos.

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	17 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

**B.10.2. Inspección física**

**a.- Personal que realiza la inspección física**

La inspección física de la aeronave se llevará a cabo por el personal de revisión de la aeronavegabilidad autorizado por APS Aviation. El personal de RA es el responsable de realizar la inspección física y de verificar que no hay incongruencias entre la aeronave y la inspección documental realizada. El PRA podrá ser asistido por personal LMA que cumpla con la parte 66 para la aeronave a inspeccionar. La función del personal de apoyo se limitará a realizar y a dar la puesta en servicio de las acciones de mantenimiento requeridas por el PRA.

**b.- Procedimiento para realizar la inspección física**

El PRA durante la inspección física de la aeronave debe asegurarse que:

- 1) Todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados
- 2) La aeronave cumple su manual de vuelo aprobado
- 3) La configuración de la aeronave cumple la documentación aprobada
- 4) No se encuentran defectos evidentes que no se hayan tratado de conformidad con ML.A.403
- 5) No se encuentran discrepancias entre la aeronave y la revisión documental de registros

Para realizar la inspección física, el PRA cumplimentará el formato “Inspección Física Aeronave (IFA)” que queda incluido en la Parte E del presente manual y que tiene por objeto listar todos los ítems a ser revisados junto con su nivel de detalle durante la inspección.:

**c.- Como se lleva a cabo la inspección física**

En el apartado anterior se expone que la inspección física de la aeronave se llevará a cabo siguiendo el formato “Inspección Física Aeronave (IFA)” de modo que durante la inspección se revisen:

1. **Marcas y Rótulos:** comprobar correcta instalación tanto de las externas como de las internas de acuerdo al AMM, IPC, AFM, STC, ... y que estas son legibles. Así mismo se comprobará que cumplen con las legislaciones aeronáuticas vigentes,
2. **Manual de Vuelo:** la aeronave cumple con lo dispuesto en el Manual de Vuelo aprobado por la autoridad competente en cuanto a actualización, configuración y suplementos,
3. **Configuración de Aeronave:** cumple con la documentación aprobada y lo estipulado en el Manual de Vuelo correspondiente,
4. **Inspección exterior:** revisión del estado externo de la estructura del avión, así como motores y hélices (si instaladas),

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	18 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

5. **Inspección interna:** revisión del estado interno de cabina de pasajeros y tripulación de vuelo, comprobar equipo de emergencia.
6. **Funcionamiento de sistemas:** se revisará que todos los sistemas de la aeronave funcionan correctamente, entre los que se incluyen los sistemas eléctricos, combustible, aceite, hidráulico, frenos, motor, tren de aterrizaje, equipos de aviónica, luces de indicación, etc...
7. **Defectos:** no deben ser detectados defectos que no estén previamente controlados de acuerdo a la norma ML.A. 403 "Aircraft defects".
8. **Resultado final:** se revisará que no existen discrepancias entre la aeronave y la revisión documental, principalmente en cuanto a A/D's, componentes de vida limitada, configuración y reparaciones estructurales.

#### **d.- Responsable que asistirá al PRA**

En el caso de RA a terceros, el responsable de aeronavegabilidad o propietario/operador asistirá en las tareas que pueda requerir el personal de revisión de aeronavegabilidad. En el caso de RA de aeronaves pertenecientes a la flota gestionada por la CAO de APS Aviation, como el RA es el responsable de aeronavegabilidad, tiene a su disposición los medios de que dispone la organización para llevar a cabo esta inspección física.

#### **e.- Formato del informe de RA**

El formato que se utiliza para realizar la inspección física y el informe es el documento "Inspección Física de Aeronave (IFA)" se cumplimentará como sigue, indicando las discrepancias que puedan surgir, el nivel de las mismas (de acuerdo con ML.A. 907) y las acciones correctoras realizadas. Este formato se ha desarrollado en los apartados anteriores.

- Bloque 1: Se anotaré cumplimentará de igual modo que la primera página del formato "Registros Técnicos Aeronave (IRTA)".
- Bloque 2: Se cumplimentará la información del nº de ARC, fecha de caducidad, fecha de inspección física, marca/modelo y s/n, matrícula y horas de aeronave,
- Bloque 3: Se cumplimentará la inspección general según corresponda en cada caso,
- Bloque 4: Se cumplimentará la inspección externa según corresponda en cada caso,
- Bloque 5: Se cumplimentará la inspección interna según corresponda en cada caso,
- Bloque 6: Se realizará vuelo de prueba según corresponda en cada caso.
- Bloque 7: Se anotarán las discrepancias y las acciones correctoras derivadas de la checklist.
- Bloque 8: Resultado de la inspección.

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	19 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE B: PROCEDIMIENTOS GENERALES</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

**f.- Discrepancias encontradas**

Las discrepancias encontradas inmediatamente después de su detección, dependiendo de la gravedad de las mismas, se tomarán las acciones correctoras necesarias inmediatamente sin esperar a la emisión completa del informe. En este caso no se categorizarán de acuerdo a ML.A.907 como de nivel 1 o 2.

**h.- Fecha de inspección física**

Cuando se haya efectuado la revisión documental con resultados satisfactorios, se acordará una fecha para realizar la inspección física. Para realizar tanto la inspección documental como la física, la aeronave no podrá estar en una revisión de mantenimiento programado, si se diera este caso las inspecciones documental y física hay que posponerlas a la fecha de finalización de la revisión programada y se tendrán en cuenta los registros y acciones de mantenimiento realizadas en la misma.

**i.- Adelanto de la RA.**

De acuerdo a ML.A.901 como máximo APS Aviation adelantará la revisión de aeronavegabilidad 90 días (sin pérdida del patrón de RA) con respecto de la fecha de caducidad del ARC con objeto de hacer coincidir la inspección física después de una parada de mantenimiento. Se remitirá una copia del ARC al estado miembro de matrícula a la mayor brevedad posible y en todo caso en un plazo no superior a 10 días.

**j.- Vuelo de prueba**

El vuelo de prueba se efectuará como norma general en cada una de las revisiones de aeronavegabilidad que se efectúen y sus respectivas dos prórrogas, siendo obligatorio al menos en una de las prórrogas. Se efectuarán de acuerdo a la prueba que indique el fabricante de la aeronave cuya aeronavegabilidad se está revisando en sus respectivos manuales de mantenimiento y manuales de operación.

Editado por:	Parte B	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS GENERALES	20 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

# PARTE D

# PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Editado por: Director responsable	Parte D PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	Página: 1 de 20
--------------------------------------	---	--------------------

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

**D.1. GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD - GENERAL (Ref CAO.A.025(10); CAO.a.095(b)(1); CAO.A.075(a)/(b)(7)/(b)(9))**

**D.1.1 INTRODUCCIÓN Y NORMATIVA**

El propósito de llevar un registro técnico de la aeronave es conocer en todo momento cual es el estado de aeronavegabilidad de acuerdo al programa de mantenimiento aprobado y poder mantener ese estado de aeronavegabilidad, cumpliendo y actualizando dichos registros.

Para llevar a cabo una correcta gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de acuerdo a lo establecido en la Subparte C de la Parte ML, (ML.A 305 - Sistema de registro del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave), se tendrá en cuenta lo siguiente.

- a) Cada vez que se lleve a cabo una tarea de mantenimiento, se incorporará al sistema de registro de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave el certificado de aptitud para el servicio prescrito en el punto ML.A.801. Cada entrada se hará tan pronto como sea posible, pero a más tardar **30 días** después de la fecha de finalización de la tarea de mantenimiento.
- b) Los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave constarán de un libro de vuelo de la aeronave, uno o varios libros de vuelo del motor o tarjetas de registro del módulo del motor, uno o varios libros de vuelo y tarjetas de registro de la hélice, para cada elemento con vida útil limitada, según proceda.
- c) En los libros de vuelo de la aeronave y partes de vuelo quedarán registrados el tipo y la matrícula de la aeronave, la fecha y el tiempo total de vuelo, ciclos de vuelo y/o aterrizajes, según corresponda.
- d) Los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave contendrán lo siguiente:
  - 1. Estado de las directivas de aeronavegabilidad y medidas adoptadas por la autoridad competente como reacción inmediata a un problema de seguridad
  - 2. Estado de las modificaciones y reparaciones,
  - 3. Estado de cumplimiento del programa de mantenimiento,
  - 4. Estado de los componentes con vida útil limitada,
  - 5. Informe de masa y centrado,
  - 6. Lista de mantenimiento aplazado (PARTE DE DIFERIDOS).
- e) Además del documento de aptitud para el servicio, el formato EASA FORM 1 o equivalente, deberá registrarse la siguiente información, pertinente para cualquier componente instalado, en el libro de vuelo del motor, o en la tarjeta de registro del módulo del motor o del elemento con vida útil limitada, según corresponda:
  - 1. Identificación del elemento,

Editado por:	Parte D	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	2 de 20

<p><b>APS AVIATION</b></p>	<p><b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b></p>	<p>EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022</p>
<p><b>CAO ES.XX-XXX</b></p>		

2. Tipo, número de serie y matrícula, según proceda, de la aeronave, motor, hélice, módulo del motor o elemento con vida útil limitada en el que está instalado el elemento, junto con la referencia a su instalación y retirada,
  3. La fecha, junto con el tiempo total de vuelo acumulado por el elemento, los ciclos de vuelo, los aterrizajes y el tiempo de calendario que sean pertinentes para el elemento,
  4. La información actualizada aplicable al componente.
- f) APS Aviation será responsable de la gestión de las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves con las cuales tenga un contrato firmado, de conformidad con el punto ML.A.201 (Responsabilidades). APS Aviation deberá controlar los registros detallados en el punto ML.A.305 y presentar los registros a la autoridad competente cuando esta lo solicite
- g) Todas las anotaciones efectuadas en los registros de mantenimiento de aeronavegabilidad de la aeronave deberán ser claras y precisas. Cuando sea necesario corregir una anotación, la corrección deberá hacerse de forma que refleje claramente la anotación original.
- h) La organización CAO APS Aviación garantizará que se ha establecido un sistema para conservar los siguientes registros durante los períodos que se especifican:
1. Todos los registros detallados del mantenimiento de la aeronave y cualquier elemento con vida útil limitada instalado en ella, hasta que la información contenida en los mismos haya sido sustituida por información nueva de ámbito y detalle equivalentes y, en todo caso, durante un período mínimo de **36 meses** contados desde la fecha en que la aeronave o elemento hayan sido declarados aptos para el servicio;
  2. El tiempo total en servicio (horas, tiempo de calendario, ciclos y aterrizajes) de la aeronave y de todos los elementos con vida útil limitada, al menos **12 meses** contados desde la fecha en que la aeronave o el elemento se hayan retirado permanentemente de servicio;
  3. El tiempo en servicio, es decir, horas, tiempo de calendario, ciclos y aterrizajes, según corresponda, desde el último mantenimiento del elemento con vida útil limitada, al menos hasta que el mantenimiento programado del elemento haya sido sustituido por otro mantenimiento programado de ámbito y detalle equivalentes;
  4. El estado actual de cumplimiento del programa de mantenimiento de la aeronave, al menos hasta el mantenimiento programado de la aeronave o del elemento haya sido sustituido por otro mantenimiento programado de ámbito y detalle equivalentes, en cuyo caso se actualizaría, dejando de tener validez la versión anterior.
  5. El estado actual de las directivas de aeronavegabilidad aplicables a la aeronave y sus elementos, al menos **12 meses** contados desde la fecha en que la aeronave o elemento se hayan retirado permanentemente del servicio;
  6. Detalles de las modificaciones y reparaciones actuales de la aeronave, motor(es), hélice(s) y cualesquiera otros elementos de la misma vitales para la seguridad del vuelo,

<p>Editado por:</p>	<p>Parte D</p>	<p>Página:</p>
<p>Director responsable</p>	<p>PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</p>	<p>3 de 20</p>

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

al menos **12 meses** contados desde la fecha en que dichos elementos se hayan retirado permanentemente del servicio.

### D.1.2 PROCEDIMIENTO DE REGISTRO DE PARTES DE VUELO

El parte de vuelo es un registro que funciona como medio de comunicación entre operador y la organización CAO. Las anotaciones en el mismo deben ser claras y precisas y limitarse exclusivamente a los efectos para los que está concebido. Cada parte de vuelo está compuesto por un original y dos copias

El control de los partes de vuelo que se generen será tanto del responsable de aeronavegabilidad de la organización CAO como del operador/propietario de la aeronave, para ello en el libro de partes de vuelo habrá una copia para cada uno.

El responsable de la aeronavegabilidad recibirá por parte del operador/propietario de la aeronave una copia de cada parte de vuelo generado al menos una vez por semana. El método de envío será vía fax o correo electrónico. Así mismo se enviará una vez al mes los originales generados por correo postal. Si existe alguna discrepancia, algún incidente o cualquier otra circunstancia que esté fuera de la operación normal, la comunicación será **inmediata**, vía mail, teléfono o cualquier otro medio, con objeto de controlar los datos del mismo y que la gestión sea lo más efectiva posible

APS Aviation tiene su modelo propio de parte de vuelo, aunque tiene contemplado aceptar los partes de potenciales operadores, siempre y cuando reúnan los campos necesarios.

El comandante antes de salir rellenará los campos necesarios como son matrícula de aeronave, fecha, aeropuerto de salida etc. y firmará la aceptación de la aeronave. Durante el vuelo anotará los datos correspondientes al perfil del vuelo y cualquier observación que estime oportuno. Al terminar el vuelo, completará el resto de campos como son tiempo de vuelo, ciclos/aterrizajes etc.

En caso de existir discrepancias, las anotará en las casillas correspondientes y las firmará. Mantenimiento anotará las acciones tomadas respecto a dichas discrepancias, que se pueden corregir antes del próximo vuelo o pasarlas al parte de diferidos.

- a) En caso de cambio de componentes se anotará la descripción P/N, S/N OFF y P/N, S/N ON. El Form 1 o formato aprobado del componente instalado se unirá a la hoja blanca y se etiquetará convenientemente el componente desmontado.
- b) En caso de otra reparación, se anotará una breve descripción de la misma evitando descripciones generales (Por ejemplo "Se repara")
- c) En caso de diferirse, se anotará lo siguiente "Anotado en la Lista de Defectos Diferidos con el número ..., de acuerdo con el MEL punto XX-XX categoría XXX, fecha de caducidad XX - XX - XXXX"

Editado por:  Director responsable	Parte D  PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	Página:  4 de 20
--	---	------------------------

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

En todos los casos anotaré su número de licencia y firmará en las columnas previstas al efecto.

Antes de que la aeronave inicie el vuelo siguiente, el comandante realizará la inspección “prevuelo” y lo anotaré y firmará en la casilla correspondiente.

Igualmente se anotaré y firmará el combustible repostado y total a la salida. Si por parte de mantenimiento se descubriera alguna discrepancia, ésta se anotaré en la casilla correspondiente y se tomará la acción de mantenimiento adecuada.

Al terminar un block, éste permanecerá a bordo durante dos vuelos más. Al ser retirado se archivaré por el operador.

Con la información de la copia del parte de vuelo que llega al CAO, se actualizarán los registros técnicos de mantenimiento, anotando las horas y ciclos volados, cuando aplique en registros de módulos de motor y en todos los componentes que estén sujetos a límites de vida o TBO.

El libro de vuelo de aeronave y motor se rellenan siempre por el piloto.

### **D.1.3 PROCEDIMIENTO DE INCLUSIÓN AL PARTE DE DIFERIDOS**

Cuando un defecto no pueda ser reparado por alguna causa (falta de tiempo, falta de repuestos, falta de medios) el certificador consultará la MEL (listado de equipo mínimo) de la aeronave si es aplicable o al responsable de la gestión de aeronavegabilidad para saber si el defecto es diferible o no. En caso de no ser diferible, la aeronave quedará en situación de AOG. Esta situación se comunicará inmediatamente al responsable de aeronavegabilidad para tomar las acciones correspondientes.

Si el defecto fuera diferible se anotaré en el parte de vuelo que pasa al parte de defectos diferidos con el número ..... de acuerdo con la MEL punto X-XX categoría .... Fecha de caducidad dd-mm-aa o si la MEL no es aplicable, de acuerdo al manual de vuelo o a la documentación aplicable.

El certificador firmará esta anotación en el parte de vuelo

En el parte de diferidos, se anotaré el número correlativo de defecto diferido, la fecha, el número del parte de vuelo en el que se reportó y el defecto tomado literalmente del parte de vuelo, la fecha en que se difiere, la categoría y la fecha de caducidad.

A partir de los partes de vuelo, APS Aviation estará en coordinación con el centro de mantenimiento, que mantendrán al día el parte de defectos diferidos de cada aeronave.

Cuando se haga la reparación, ésta se anotaré en la columna acción correctiva, se firmará y se anotaré el número de autorización del certificador que lo haya realizado. A continuación, se anotaré lo siguiente en el Parte de Vuelo “Diferido nº XXXX y se copiará literalmente la corrección anotada en el parte de defectos diferidos, firmándose de nuevo por parte del certificador que haya hecho la reparación.

Editado por:	Parte D	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	5 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

El responsable aeronavegabilidad de APS Aviation será el responsable de la gestión del mantenimiento no programado y la rectificación de defectos. También será quien se ocupe de coordinar la parada del avión con el departamento de operaciones y notificar con antelación al centro de mantenimiento contratado EASA-Parte 145 para que prepare el trabajo correspondiente.

Cuando el centro de mantenimiento haya corregido los defectos y dada la puesta en servicio de la aeronave, informará a APS Aviation de esta circunstancia, esta revisará toda la documentación y actualizará los registros de mantenimiento y si la evaluación es correcta, comunicará al operador que la aeronave queda en servicio.

#### **D.1.4 PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DEL REGISTRO TÉCNICO DE LA AERONAVE**

La persona responsable de la gestión de las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave deberá controlar los registros detallados en este apartado y presentar los registros a la autoridad competente para su aprobación y cuando ésta lo solicite.

Los registros se conservarán durante los períodos que se especifican en el punto D.1.1 f), almacenándolos de manera digital en un repositorio adecuado en el ordenador de trabajo, a su vez se llevará a cabo una copia de seguridad fija repetitiva semanal para evitar el extravío de información referente a aeronavegabilidad relevante.

El operador de la aeronave garantizará que el sistema de registros técnicos de su organización conservará 36 meses todos los registros de la aeronave.

#### **D.1.4 PROCEDIMIENTO DE REGISTRO DE TIEMPO Y DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD Y CONSERVACIÓN**

Los tiempos, de vuelo, son registrados por la tripulación en el cuaderno de la aeronave y en el parte de vuelo correspondiente, como se ha descrito en el punto D.1.2. Estos tiempos se introducen posteriormente en un programa de ordenador, el cual actualiza de forma permanente la situación de cada aeronave respecto de su programa de mantenimiento. Es responsabilidad de la tripulación el realizar estas anotaciones en el Cuaderno de Aeronave y en el Parte de Vuelo. Es responsabilidad del responsable de aeronavegabilidad, su introducción en el programa de ordenador de control de mantenimiento.

El Cuaderno de Aeronave está situado permanentemente a bordo del avión. El acceso a los datos está restringido a las tripulaciones técnicas y personal de mantenimiento de aeronavegabilidad y Parte 145.

Los documentos que se registran relativos a la aeronavegabilidad son los siguientes:

- Certificado de aptitud para el servicio (RTS)
  - Control de revisiones periódicas.
  - Control de componentes
  - Control de A/D's

Editado por:	Parte D	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	6 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- Partes de vuelo
- Parte de diferidos.
- Listado de SB's
- Listado de modificaciones
- Control de daños y reparaciones mayores

La generación de registros de mantenimiento por centros contratados es de acuerdo al contrato que el propietario/operador tenga contratado con el centro 145, el cual tendrá un contacto directo con el responsable de aeronavegabilidad de APS Aviation.

Respecto a la conservación de registros, los documentos que se registran son los que afectan a la aeronavegabilidad, control de revisiones periódicas, control de componentes, control de A/D's y los relativos a operación, partes de vuelo y parte de diferidos. Los originales se mantienen protegidos en la oficina técnica de APS Aviation guardados en una zona protegida contra el fuego, inundaciones y otros agentes externos.

En cuanto a los registros informáticos se mantiene doble copia de seguridad, que se realiza semanalmente de forma ininterrumpida, de igual modo que los registros técnicos. Estos archivos estarán protegidos mediante clave para que solo pueda acceder a ellos el personal responsable de aeronavegabilidad.

Estos registros se conservarán al menos 3 años desde la última anotación.

#### **D.1.5 PROCEDIMIENTO DE TRANSFERENCIA DE REGISTROS DE AERONAVEGABILIDAD**

Dependiendo del caso (venta, arrendamiento de corta duración (inferior a 6 meses) o arrendamiento de larga duración (superior a 6 meses)) se actuará de forma diferente en relación a la transferencia de registros. En cualquier caso, se transferirán los registros suficientes para que el nuevo operador pueda asegurar la aeronavegabilidad continuada. El responsable de la coordinación de transferencia es responsable de aeronavegabilidad y el director responsable.

**Venta/Compra.** - Se realiza una transferencia completa de los registros de mantenimiento de aeronavegabilidad al nuevo operador para que este pueda iniciar y asegurar la aeronavegabilidad continuada de la aeronave.

**Arrendamiento de larga duración (superior a 6 meses).** El operador debe realizar una transferencia de aquellos registros que necesite el nuevo operador para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad entre dos revisiones de base de la aeronave. La responsabilidad del mantenimiento de la aeronavegabilidad recae en el arrendatario. En cualquier caso, a petición del arrendatario en caso de tener que solventar alguna duda por nuevos requerimientos de mantenimiento o directiva de aeronavegabilidad, se le permite el acceso a todos los registros.

**Arrendamiento de corta duración (inferior a 6 meses).** Se transfieren exclusivamente aquellos registros que pueda necesitar el nuevo operador para el mantenimiento de la aeronavegabilidad durante un periodo de 6 meses. La responsabilidad del mantenimiento de la aeronavegabilidad recae en el arrendatario. En cualquier caso, a petición del arrendatario en caso de tener que

Editado por:	Parte D	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	7 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

solventar alguna duda por nuevos requerimientos de mantenimiento o directiva de aeronavegabilidad se le permite el acceso a todos los registros.

**CRS/RTS:** El responsable de aeronavegabilidad debe asegurarse de recibir los informes, CRS's y FORM ONE's completos de la organización de mantenimiento aprobada y contratada por el propietario/operador de la aeronave que tenga contrato de aeronavegabilidad con APS Aviation, emitidos de acuerdo a la documentación aplicable y especificando en la casilla apropiada el tipo de trabajo que se ha realizado.

**D.2. APLICACIÓN DE LA LISTA DE EQUIPO MÍNIMO (MEL) Y LISTA DE DESVIACIÓN DE CONFIGURACIÓN (CDL) (Ref CAO.A.75(a))**

No aplica de acuerdo al alcance de la organización.

**D.3. PROGRAMA DE MANTENIMIENTO: DESARROLLO CONTROL Y REVISIÓN PERIÓDICA (Ref CAO.A.075(a)/(b)(1)/(b)(2); CAO.A.095(b)(2); ML.A.302)**

La organización APS Aviation para cada uno de los aviones dentro de su alcance desarrollará y controlará el programa de mantenimiento, teniendo capacidad, de acuerdo a su alcance, de aprobarlo y elaborar de manera indirecta automática tantas enmiendas como sea necesario para tener los programas actualizados de acuerdo a la norma.

El objeto de este punto es describir el procedimiento para el desarrollo, control y revisión del programa de mantenimiento de las aeronaves que APS aviación tiene en su alcance. En un programa de mantenimiento realizado por la organización se describen los siguientes puntos.

- a) General. El propósito del programa de mantenimiento es proporcionar las instrucciones necesarias para planificar el mantenimiento de las aeronaves necesario para una operación segura.
- b) Contenido. El programa de mantenimiento de una aeronave, de acuerdo a ML.A 302, (Programa de mantenimiento de la aeronave) indicará lo siguiente:
  - 1. Indicará con claridad el propietario de la aeronave y la aeronave a la que hace referencia, incluidos los motores y hélices instalados
  - 2. Las instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad emitidas por el titular de la aprobación de diseño
  - 3. Puede incluir medidas de mantenimiento adicionales o medidas de mantenimiento alternativas a propuesta del propietario, la CAMO o la CAO. Las medidas de mantenimiento alternativas no serán menos restrictivas que las establecidas en el programa mínimo de inspección aplicable.
  - 4. Incluirá toda la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad, como las directivas de aeronavegabilidad repetitivas, la sección de limitaciones de aeronavegabilidad («ALS») de las instrucciones de

Editado por:	Parte D	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	8 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- mantenimiento de la aeronavegabilidad y los requisitos de mantenimiento específicos contenidos en la hoja de datos del certificado de tipo («TCDS»)
5. Identificará todas las tareas de mantenimiento adicionales que deban realizarse por el tipo de aeronave específico, la configuración de la aeronave y el tipo y la especificidad de la operación
  6. identificará si los pilotos-propietarios están autorizados para llevar a cabo el mantenimiento
  7. Declaración firmada por el responsable de aeronavegabilidad, en la que se comprometerá, entre otros, a mantener registros con la justificación de las desviaciones introducidas a las recomendaciones del titular de la aprobación de diseño
  8. El programa deberá incluir la necesidad de ser revisado al menos de forma anual

La estructura estándar que seguirán los programas de mantenimiento llevados a cabo por la organización APS Aviation tendrán, de forma genérica, la siguiente estructura:

1. EVALUACION Y ENMIENDA DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO
2. DECLARACIÓN DIRECTOR RESPONSABLE
3. BASE DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO
4. RESPONSABILIDADES Y PROCEDIMIENTOS
5. INTERVALOS DE INSPECCIÓN
6. INSPECCIÓN PREVUELO
7. MANTENIMIENTO PROGRAMADO
8. TAREAS AUTORIZADAS AL PILOTO PROPIETARIO
9. PROGRAMA DE FIABILIDAD

A su vez, contendrá los anexos siguientes:

- Anexo\_1: Listado AD's
- Anexo\_2: Listado modificaciones/repares mayores
- Anexo\_3: Listado de tareas

c) Desarrollo.

1. Fuentes. Los programas de mantenimiento están basados en el manual del fabricante
2. Responsabilidades. El responsable del desarrollo del programa de mantenimiento es el responsable de aeronavegabilidad
3. Enmiendas al Manual. Cualquier información relevante recibida por parte de alguien de la organización, del fabricante o de la autoridad, así como actualización de documentación, implicará la actualización del programa de mantenimiento.
4. Aprobación: De acuerdo con la norma EASA Part. ML, cuando el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave sea gestionado por una CAMO/CAO, el Programa de Mantenimiento y sus enmiendas o modificaciones podrán ser aprobados a través de un procedimiento de "Aprobación indirecta".

Editado por:	Parte D	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	9 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

APS Aviation aprobará de forma indirecta la emisión y las actualizaciones de los programas de mantenimiento de las aeronaves gestionadas de acuerdo al siguiente procedimiento, de acuerdo al Procedimiento de Aprobación de Programas de Mantenimiento P-DSM-PMTO-01 de AESA.

5. Comunicación a AESA. APS Aviation enviará una copia de los programas de mantenimiento y las revisiones aprobadas a la unidad de supervisión, según corresponda, en un plazo máximo de 10 días desde su incorporación.
  6. Comunicación al propietario/operador. Una vez emitida la aprobación del Programa de mantenimiento, se entregará copia del mismo al propietario/operador
- d) El presente manual, en el apartado contendrá la lista de programas de mantenimiento de aeronaves aprobados. Estos estarán particularizados con su referencia correspondiente.

Respecto a la ampliación puntual de los intervalos de mantenimiento, APS Aviation, basándose en la experiencia y la documentación del fabricante, podrá crear una ampliación de un intervalo de una tarea de mantenimiento. Las ampliaciones puntuales máximas permitidas para estos intervalos fijados en el programa de mantenimiento serán las que figuran a continuación:

Tareas controladas por	Intervalo de la tarea	Ampliación (*)
HORAS	Igual o menor a 5000 horas	10%
	Más de 5000 horas	500 horas
CALENDARIO	Igual o menor a 1 año	10% o 1 mes, (lo que sea menor)
	Entre 1 y 3 años	2 meses
	Más de 3 años	3 meses
ATERRIJAJES/CICLOS	Igual o inferior a 5000	5%
	Más de 5000	250
VARIOS LÍMITES	Para estos casos se aplicará el límite más restrictivo de los reflejados arriba.	

Las ampliaciones no serán acumulativas. Es decir, si una tarea con intervalo de 100 horas se amplía en 5, la siguiente realización de la tarea se efectuará a las 95 horas y no a las 100 horas

El proceso para evaluar la justificación técnica de una ampliación puntual se define a continuación:

El personal responsable de aeronavegabilidad será el encargado de evaluar la necesidad de una ampliación puntual. Las ampliaciones se podrán hacer siempre y cuando:

1. La ampliación del intervalo de una tarea no afecte a la aeronavegabilidad de la aeronave.
2. Que no haya ningún impedimento técnico que no permita la ampliación del intervalo

Editado por:	Parte D	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	10 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

3. Que sea necesaria por causas ajenas al operador, tales como la no disponibilidad de hangar, retraso en la recepción del componente, etc
4. Por causas inherentes a la operatividad de la compañía, como programación de vuelos, disponibilidad de personal para realizar el trabajo, etc

La ampliación de intervalos de inspección / mantenimiento no será utilizada como herramienta de planificación del mantenimiento sino como un método excepcional de permitir la operación de la aeronave hasta la realización de la inspección

El control de la ampliación de potencial de las tareas de mantenimiento se efectuará mediante el status de la aeronave y se registrará en el libro de aeronave, motor o ficha del componente si aplica.

#### **D.4. CUMPLIMIENTO Y CONTROL DE DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD Y OTROS REQUERIMIENTOS DE AERONAVEGABILIDAD OBLIGATORIOS (Ref CAO.A.075(a)/(b)(5)/(b)(8))**

##### **D.4.1 INFORMACIÓN SOBRE DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD**

Las Directivas de Aeronavegabilidad (AD's) son un documento de obligado cumplimiento para toda aeronave que no se pueden extender salvo que se disponga de una autorización expresa de la Autoridad competente. Afectan tanto a la aeronave como a sus componentes, se considerarán aplicables las siguientes (cada una dispone de puntos de información):

- **AD's emitidas por el estado del titular del certificado de tipo (aeronave o componente).** En la mayoría de los casos serán o Europa o los E.E.U.U., para lo que se revisarán a través de sus páginas web.
- **AD's emitidas por el estado del titular de registro del operador aéreo (caso de trabajos aéreos).** Para el caso de países de la Unión Europea serán las emitidas por la EASA, se revisarán a través de su página web,
- **AD's emitidas por el estado del Certificado de Matrícula.** Para el caso de aeronaves Matriculadas EC- será a través de su página web.

Es responsabilidad del responsable de la aeronavegabilidad el análisis, control, gestión y planificación del cumplimiento de las AD's aplicables para cada aeronave.

##### **D.4.2 DECISIONES SOBRE DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD**

Una vez se tiene conocimiento de las AD's aplicables a la aeronave o sus componentes es el responsable de la aeronavegabilidad el encargado del análisis, control, gestión y planificación de las mismas. Se analizará su aplicabilidad, tiempo y modo de cumplimentación, necesidad de material para ello, su recurrencia en caso de existir y si existiendo, tiene acción final.

Como resultado de este análisis el responsable de la aeronavegabilidad se pondrá en contacto con el propietario/operador de la aeronave para, en función de la operación, planificar

Editado por:	Parte D	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	11 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

la cumplimentación de la AD. En la mayor parte de los casos se planificará, siempre y cuando sea posible, para hacerla coincidir con el mantenimiento programado por horas/ciclos.

Una vez se tiene esta planificación contactará con el centro de mantenimiento autorizado EASA Parte145 para contratar los trabajos necesarios. Para ello gestionará conjuntamente con el responsable de mantenimiento del centro la necesidad de material para su ejecución, el tiempo estimado de finalización de los trabajos y la emisión de un Certificado de Retorno al Servicio (CRS) que incluya las horas, ciclos/aterrizajes y fecha en que se ha llevado a cabo. Todo con objeto de mantener el nivel de seguridad de la aeronave y cumplir con el programa de mantenimiento aprobado.

En caso de tratarse de una Directiva de Aeronavegabilidad de emergencia (EAD) se agilizará el proceso todo lo posible, analizando en primer lugar la naturaleza de la emergencia, el impacto sobre la operación de la aeronave y la forma más óptima de su cumplimentación. En caso de no poder realizarse en el periodo de tiempo establecido la aeronave quedará automáticamente parada hasta que se pueda efectuar a menos que la autoridad competente estime lo contrario mediante una autorización excepcional, como podría ser el hecho de volar a un centro con capacidad para su ejecución.

**D.4.3 CONTROL SOBRE LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD**

Para comprobar que se sigue cumplimentando el Programa de Mantenimiento aprobado en lo que a AD se refiere se seguirá un control semanal de las diferentes autoridades aeronáuticas emisoras de directivas de aeronavegabilidad que apliquen, con motivo de estudiar su posible aplicabilidad, tiempo y método de cumplimentación.

Se dispondrá, a su vez, de un listado de AD por aeronave, motor y hélice, justificando tanto las no aplicables como las aplicables, y dentro de estas las recurrentes y las no recurrentes. En ellas se indicará las horas, ciclos/aterrizajes, fecha y número de orden de trabajo del centro de mantenimiento, en función de lo anotado por el centro de mantenimiento en su CRS. Dicho listado se encontrará junto con el estatus de la aeronave en posesión del responsable de la aeronavegabilidad.

**D.5. MODIFICACIONES Y REPARACIONES (Ref CAO.A.075(b)(3))**

Toda modificación que no posea una aprobación EASA requiere de una aprobación antes de ser implementada. La responsabilidad y por tanto la decisión de incorporar modificaciones/reparaciones mayores en aeronaves gestionadas por APS Aviation será de esta última y la tomará el responsable de aeronavegabilidad junto con el director responsable y el propietario de la aeronave en caso de privadas o el director de operaciones en caso de trabajos aéreos.

Cuando se plantea aplicar una **modificación mayor**, sea o no obligatoria, esta debe estar contemplada y aprobada en la documentación técnica del fabricante (SB, SI, AMM... etc.). APS Aviation seguirá los procedimientos descritos en ellos. En caso de que el origen de la modificación sea otro, deberá estar aprobado (Certificado) por EASA o por una organización de diseño con el alcance apropiado, según proceda.

Editado por:	Parte D	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	12 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

En el caso de **reparaciones** sobre aeronave sólo se realizarán aquellas cubiertas por el *Aircraft Maintenance Manual (AMM)*. En caso de no estar contemplada la reparación se recurrirá al titular del certificado de tipo o a una organización de diseño aprobada que realice el informe bajo el cual se efectúe la modificación mayor.

El responsable de aeronavegabilidad será el encargado del análisis, control, gestión y planificación de las mismas. Se analizará su aplicabilidad, tiempo y modo de cumplimentación, necesidades de material y organización aprobada que la efectúe.

Para la ejecución de la modificación, el centro contratado Parte 145, abrirá orden de trabajo y seguirá los procedimientos aprobados, dando el certificado de puesta en servicio de la aeronave, después de terminado.

En el caso de que la modificación varíe el certificado de tipo, ésta dispondrá de un STC convalidado por EASA o bien la homologación directa por parte de EASA, que en cualquier caso será informada por el responsable de aeronavegabilidad de la modificación que se va a introducir, para proceder a su aprobación y realización.

#### **D.6. INSPECCIÓN PRE-VUELO (Ref CAO.A.075(a))**

Las inspecciones pre-vuelo se realizan de acuerdo con las instrucciones del fabricante, normalmente por la tripulación de vuelo habilitada.

El personal que realiza la pre-vuelo se ha asegurado de que todas las tareas necesarias para realizar el vuelo que se pretende han sido realizadas y lo certificará mediante la firma en el apartado correspondiente del parte de vuelo de la aeronave.

En el *Aircraft Flight Manual (AFM)* o *Pilot Operating Handbook (POH)* se detallan los puntos de la inspección pre-vuelo, que en ningún momento tendrán como finalidad la reparación de defectos, sino el detectar su aparición (en caso de existir). La inspección pre-vuelo se realizará siempre de acuerdo a las publicaciones emitidas por el fabricante en estos manuales.

#### **D.7. INFORMES DE DEFECTOS (Ref CAO.A.075(b)(6))**

##### **D.7.1. ANÁLISIS**

Todos los defectos reportados mediante los partes de vuelo o como consecuencia de cualquier tarea de mantenimiento, se registrarán y catalogarán en la oficina técnica para su análisis. El responsable de aeronavegabilidad será el encargado del análisis, control, gestión y planificación de la resolución de los mismos.

En función del tipo de defecto se estudiará una revisión del programa de mantenimiento o se introducirá una modificación no obligatoria de acuerdo al apartado D.5.

##### **D.7.2. RELACIÓN CON LOS FABRICANTES Y CON AESA**

Editado por:	Parte D	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	13 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

La organización informará por escrito de acuerdo a Reglamento (UE) nº 376/2014, de 3 de abril de 2014 en el plazo establecido de todo defecto encontrado en las aeronaves gestionadas por APS Aviation que suponga la pérdida de condición de aeronavegabilidad. Cabe mencionar que la información a EASA, se realiza a través de la AESA. La información al fabricante y al operador se realiza de forma directa.

La tipología de anomalías a comunicar serán, entre otras, grietas serias, deformaciones permanentes, zonas quemadas, sobre calentadas o con corrosiones serias de la estructura, encontradas durante el mantenimiento programado de la aeronave, motor, hélices o sistema rotor, y también los fallos en cualquier sistema de emergencia durante un test programado, y demás condiciones que constituyan un riesgo serio para la aeronave.

El responsable de aeronavegabilidad será el responsable de elaborar el informe escrito en el que se describirán todos los datos de la aeronave y horas de vuelo, descripción detallada y fecha en que se encontró la anomalía, así como una serie de observaciones y comentarios de las acciones requeridas.

#### **D.7.3. POLÍTICA DE DEFECTOS DIFERIDOS**

En el caso que aparezcan defectos estructurales no contemplados en la MEL o en otro documento aprobado pero que puede ser necesario diferir su resolución, se consultará al fabricante titular del certificado tipo para buscar la confirmación de que la aeronave puede seguir operando sin afectar a la seguridad

#### **D.7.4. SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DE SUCESOS**

El tratamiento de los informes se hará de acuerdo al reglamento (UE) nº 376/2014, de 3 de abril de 2014, por el que se establece el sistema de notificación obligatoria de sucesos en la aviación civil. La notificación del suceso será obligación del responsable de aeronavegabilidad, que contará con el apoyo del responsable de calidad.

El plazo para ser presentada no será superior a 72 horas desde el momento en el que se tuvo conocimiento del suceso, salvo que lo impidan circunstancias excepcionales o en los casos en los que las normas exijan un plazo menor.

#### **D.8. CONTRATOS DE MANTENIMIENTO Y ÓRDENES DE TRABAJO (Ref CAO.A.075(a)/(b)(4)/(b)(7))**

La organización APS Aviation será responsable de garantizar que todo el mantenimiento se lleva a cabo según el programa de mantenimiento y es declarado apto según la Parte M/Parte ML/Parte 145, según corresponda.

Asimismo, APS Aviation garantizará que el mantenimiento lo realiza una organización de mantenimiento debidamente aprobada o un certificador independiente, según corresponda.

Editado por:	Parte D	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	14 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

Con el fin de asegurar que la aprobación de las organizaciones de mantenimiento contratadas es pertinente para el mantenimiento que está siendo llevado a cabo en la flota del operador se seguirá el procedimiento descrito en el punto B.3 del presente CAE.

La lista de contratistas estará incluida en el manual CAE, toda vez la organización firme un contrato con alguno.

En aquellos casos en los que sea necesario recurrir de manera puntual a otros centros de mantenimiento con los que no se tiene un contrato se procederá en forma de órdenes de trabajo puntuales independientes. Se procederá teniendo en cuenta la siguiente estructura.

- Verificación de que el centro de mantenimiento tiene capacidad para realizar los trabajos contratados de manera puntual.
- Verificación de que las tareas de mantenimiento contratadas sobre la aeronave las lleva a cabo personal cualificado y autorizado para las mismas.
- Emisión por parte del centro APS Aviation de la correspondiente orden de trabajo para el centro contratado.
- Recepción, análisis y registro de la documentación emitida por el centro de mantenimiento tras la realización de las tareas contratadas, así como
- Registro de la referencia de orden de trabajo en los registros de la aeronave.

La orden de trabajo emitida por la APS Aviation contendrá todas las tareas de mantenimiento necesario. Así mismo, tendrá una estructura ordenada y precisa, de acuerdo al *template* adjuntado en el anexo de formatos de este manual.

**D.9. COORDINACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO (Ref CAO.A.075(b)(8))**

Será responsabilidad del responsable de aeronavegabilidad comprobar para cada orden de trabajo que las tareas de mantenimiento contratadas se realizan de acuerdo al contrato de mantenimiento.

Con el fin de asegurar el cumplimiento de este apartado se seguirá el procedimiento descrito a continuación:

- El responsable de aeronavegabilidad emitirá la orden de trabajo y se la enviará al responsable de mantenimiento del centro de mantenimiento programado, previa solicitud de orden por el mismo en un plazo de 24 horas hábiles. A su vez, para ordenes de trabajo referentes a potenciales cercanos a su fecha de inspección, directivas de aeronavegabilidad, sustitución de componentes con vida útil limitada o inspección de elementos será el responsable de aeronavegabilidad quien de aviso al centro de mantenimiento y al propietario/operador para que la aeronave se desplace al centro de mantenimiento como máximo 72 horas hábiles antes de la fecha de fin de plazo para poder organizar las tareas con antelación.

Editado por:	Parte D	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	15 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- El responsable de aeronavegabilidad verificará para cada orden de trabajo que todo el mantenimiento contratado se lleva a cabo de acuerdo al contrato, incluyendo los subcontratistas empleados por la organización de mantenimiento aprobada y todos sus registros.
- Tras la realización de la inspección, la organización de mantenimiento remitirá el paquete de trabajo completo al responsable de aeronavegabilidad, que procederá a la realización de una comprobación cruzada de los datos incluidos en la orden que recoge las tareas solicitadas, la información aportada por la organización de mantenimiento contratada y los registros de las actividades que hayan podido realizar organizaciones subcontratadas del centro de mantenimiento.
- Tras comprobar que no hay ninguna tarea pendiente, el responsable de aeronavegabilidad cerrará los registros de la aeronave.

Este procedimiento es aplicable tanto para tareas de inspección como para aplicación de A/D's, sustitución de componentes (motores/hélices), revisiones regulares o mantenimientos no programados.

**D.10. DECLARACIÓN DE MASA Y CENTRADO (Ref CAO.A.075(a)/(b)(10))**

Las aeronaves se pesan de acuerdo a las instrucciones del fabricante definidas en el Weight/Balance Manual. Las aeronaves se pesarán como mínimo cada 4 años. Adicionalmente, se pesará después de ser pintado o de haberle incorporado modificaciones o reparaciones estructurales cuya influencia en el peso se considera relevante.

El pesado de las aeronaves será efectuado por una organización de mantenimiento EASA Parte145 aprobada contratada que entregará a la finalización del mismo un informe con los resultados obtenidos, indicando nueva posición del *Centro de Gravedad (CG)* y el peso y momento total. A su vez anotará las condiciones en que se pesó (vacío, configuración, etc...). El informe será remitido por el responsable de aeronavegabilidad al propietario/operador para que sea éste el encargado de actualizar el *Peso/Centrado* incluido en el *AFM* así como cualquier otra documentación que tenga relación con el mismo.

**D.11. EMISIÓN DE CERTIFICADO DE REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD O RECOMENDACIÓN PARA LA EMISIÓN DE CERTIFICADO DE REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD (Ref CAO.A.095(c)(1)(i))**

Una vez se ha efectuado la revisión de la aeronavegabilidad por parte del personal correspondiente se procederá a la emisión del informe del Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (en adelante *ARC "Airworthiness Review Certificate"*) de acuerdo con lo establecido en cada uno de los puntos y procedimientos de la norma ML.A.901.

- a) APS Aviation emitirá un ARC de acuerdo con el Apéndice IV, (formulario EASA 15c) firmado por el personal de revisión de la aeronavegabilidad autorizado y tendrá una duración máxima de 12 meses, salvo que la autoridad aeronáutica correspondiente

Editado por:	Parte D	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	16 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

(AESA) estime lo contrario. Se realizará vía Web EASA, mediante firma electrónica aceptada.

- b) Se podrá emitir un ARC en aeronaves dentro del alcance de la organización, descrito en el punto A.4 del presente manual. Para aeronaves fuera de este punto, APS Aviation podrá emitir una recomendación.
- c) Para toda aeronave que esté bajo el entorno controlado de la organización APS Aviation y según los requisitos de la ML.A.901 se emitirá un ARC y a su vez éste podrá ser prorrogado en dos ocasiones sucesivas de una duración de 12 meses cada una. En caso de tratarse de una prórroga, la organización podrá realizarla, aunque el emisor del certificado haya sido una organización de gestión de aeronavegabilidad ajena.
- d) No obstante lo dispuesto en la letra c), la prórroga del certificado de revisión de la aeronavegabilidad se puede anticipar por un período máximo de treinta días sin pérdida de continuidad del patrón de revisiones de la aeronavegabilidad, para que la aeronave esté disponible con el objetivo de colocar el certificado de revisión de la aeronavegabilidad original a bordo.
- e) En todo momento sólo se emitirá un ARC una vez se haya efectuado la revisión de la aeronavegabilidad (inspección de registros e inspección física) y el resultado de la misma haya sido satisfactorio,
- f) Se remitirá una copia del ARC a la autoridad aeronáutica correspondiente al estado miembro de matrícula a la mayor brevedad posible y en todo caso en un plazo no superior a 10 días. Para ello enviará dicha copia vía fax e e-mail solicitando justificante de recibo por parte de la misma. Estos certificados junto con su justificante de envío se almacenarán siguiendo los procedimientos descritos en el presente manual respecto al registro de la documentación
- g) En ningún momento se subcontratarán tareas incluidas en los formatos de revisión de aeronavegabilidad.

#### **D.11.1. TRATAMIENTO DE LAS DISCREPANCIAS ENCONTRADAS**

El responsable de aeronavegabilidad tendrá la autoridad del cierre de las discrepancias encontradas a lo largo de la inspección de registros de aeronave o inspección física, que serán clasificadas de nivel 1 o de nivel 2.

- Las discrepancias de **nivel 1** describen cualquier incumplimiento de la Parte ML que reduzca el estándar de seguridad en vuelo de tal manera que ponga en **peligro la seguridad del vuelo**. Por tanto, el propietario/operador ha de ser notificado para no realizar ningún vuelo hasta la corrección. La notificación se realizará mediante copia del formato de inspección física con el resultado de la inspección y la relación de discrepancias.
- Las discrepancias de **nivel 2** son aquellas que pondrían el estándar de seguridad en vuelo de tal manera que **podrían poner en peligro la seguridad del vuelo**.

Editado por:	Parte D	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	17 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

Una vez finalizado el informe de discrepancias, el propietario/operador tendrá que acudir a su centro de mantenimiento contratado o a la organización CAMO/CAO con la que tenga contrato (en caso de no ser APS Aviation) para subsanar las discrepancias en un plazo máximo de un mes. Cuando estas se hayan corregido, el responsable de la CAMO/CAO/centro Parte 145 se lo comunicará al responsable de aeronavegabilidad de APS Aviation entregando el informe con las acciones correctoras y las evidencias de las correcciones.

La no subsanación de las discrepancias en el plazo de un mes, llevará a la resolución negativa de la RA, dando un plazo de acuerdo con el operador para iniciar un nuevo proceso de RA.

#### **D.11.2 RECOMENDACIÓN PARA LA EMISIÓN DE CERTIFICADO DE REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD**

Cuando se produzcan alguno de los casos que se describirán a continuación la organización APS Aviation, elaborará recomendaciones de emisión de un ARC que remitirá a la autoridad aeronáutica competente para que esta emita el ARC. Los casos serán:

- Aeronaves que se emita el primer certificado de aeronavegabilidad EASA, de acuerdo a ML.A.901.
- Para todas las aeronaves con licencia de operador aéreo de conformidad con el Reglamento (CE) n. ° 1008/2008 y aeronaves por encima de 2730 kg MTOM que
  - I. No están en un ambiente controlado, o
  - II. Que el mantenimiento de la aeronavegabilidad sea gestionado por una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad que no tenga el privilegio de llevar a cabo revisiones de aeronavegabilidad,

AESA expedirá el certificado de revisión de la aeronavegabilidad previa evaluación satisfactoria basada en una recomendación formulada por el responsable de aeronavegabilidad de APS Aviation. Esta recomendación se basará en una revisión de aeronavegabilidad llevada a cabo de conformidad con el punto ML.A.901;

En caso de producirse esta situación APS Aviation emitirá un comunicado a la autoridad competente (AESA) bajo el formato “Certificado Recomendación Revisión Aeronavegabilidad” en el que se detallarán los motivos/causas de la recomendación, el estado de la aeronave y de su documentación, así como el resultado satisfactorio de las inspecciones realizadas. Este informe será emitido y firmado por el responsable de aeronavegabilidad. Toda recomendación vendrá soportada por la siguiente documentación:

1. Comunicado remitido a la AESA de la recomendación formato “Recomendación Certificado Revisión Aeronavegabilidad (RCRA)”
2. Informe de la revisión de la documentación técnica de la aeronave (registros) “Inspección Registros Técnicos Aeronave (IRTA)”,

Editado por:	Parte D	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	18 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

3. Informe de la inspección física de la aeronave “Inspección Física Aeronave (IFA)”.
4. Informe de las tareas adicionales que se hayan efectuado cuando se trate de aeronaves importadas (incluidas en formato Recomendación Certificado Revisión Aeronavegabilidad (RCRA)).

El formato “Recomendación Certificado Revisión Aeronavegabilidad (RCRA)” queda incluido en la Parte 5 Anexos 5.1.10 y se cumplimentará como sigue:

- Bloque 1: Se anotará la matrícula de la aeronave,
- Bloque 2: Se anotará el número de registro de la recomendación,
- Bloque 3: Se anotará la fecha de emisión de la recomendación,
- Bloque 4: Se anotará la información del actual ARC e información de la aeronave,
- Bloque 5: Se anotará el lugar y fecha en que se emite el certificado,
- Bloque 6: Se anotará el destinatario de la recomendación,
- Bloque 7: Se anotará el responsable de aeronavegabilidad.
- Bloque 8: Se anotará la información del solicitante,
- Bloque 9: Se anotará la información de la aeronave objeto de la revisión del ARC,
- Bloque 10: Se anotará la información de motor/motores,
- Bloque 11: Se firmará por el responsable de aeronavegabilidad.
- Bloque 12: Se cumplimentará la checklist.
- Bloque 13: Se anotarán las discrepancias y las acciones correctoras derivadas de la checklist.
- Bloque 14: Resultado de la inspección.

**D.12. EXTENSIÓN DEL CERTIFICADO DE REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD (Ref CAO.A.095(b)(4)/(c)(1)(ii))**

APS Aviation, podrá realizar la extensión de validez de un ARC, para aeronaves a las que aplica Parte M o Parte ML, que hayan sido emitidos por la Autoridad competente, otra CAO u otra CAMO, cuando se den las condiciones establecidas en ML.A.901(c).

Si hay evidencias de que la aeronave no es aeronavegable, APS Aviation no efectuará la extensión del ARC de acuerdo a ML.A.901 y comunicará este hecho a la autoridad aeronáutica.

El responsable de gestionar y realizar la prórroga dentro de la organización será el responsable de aeronavegabilidad.

Editado por:	Parte D	Página:
Director responsable	PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	19 de 20

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE D: PROCEDIMIENTOS DE GESTION DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

**D.13. VUELOS DE PRUEBA (Ref CAO.A.075(a))**

Se realizará el vuelo completo definido por el fabricante en los siguientes casos:

- ✓ Por inspección de heavy maintenance.
- ✓ Por anomalías serias que afecten a la seguridad en vuelo.
- ✓ Por sustitución de componentes estructurales mayores
- ✓ Por modificación o reparación estructural importante que pueda producir un cambio en la posición del centro de gravedad.
- ✓ Por cambio o desmontaje de superficies de control de vuelo.

Se realizará un procedimiento parcial tomado de la definición del fabricante para vuelo de pruebas completa en los siguientes casos:

- ✓ Por sustitución o reinstalación de motor
- ✓ Por operaciones de mantenimiento en los sistemas de controles de vuelo que puedan dar origen a un mal ajuste.

Siempre y cuando el vuelo de prueba sea obligatorio porque así lo define la documentación de mantenimiento, las tareas realizadas antes del vuelo deberán estar certificadas, reflejando que la aeronave está a falta del vuelo de pruebas. Una vez finalice dicho vuelo, se certificarán todas las pruebas realizadas durante el mismo, así como se anotarán las posibles anomalías que pudiesen haber surgido a lo largo del mismo, siendo necesario subsanarlas antes del próximo vuelo.

Si se tratase de un vuelo de pruebas no obligatorio, éste será tratado como un vuelo normal, las tareas realizadas antes del vuelo deberán estar certificadas y el vuelo se realizará como un vuelo normal, sin necesidad de certificar las pruebas realizadas durante el mismo.

Ante la posibilidad de cualquier anomalía detectada durante el vuelo de prueba, se anotará en la guía de pruebas y será subsanada antes del próximo vuelo.

En cualquier caso, se realizarán los vuelos de prueba requeridos de acuerdo a la documentación técnica del fabricante y siempre después de las tareas de mantenimiento apropiadas que garanticen la seguridad del vuelo.

Editado por:  Director responsable	Parte D  PROCEDIMIENTOS DE GESTION DEL MTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	Página:  20 de 20
--	---	-------------------------

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

# PARTE E

## DOCUMENTOS DE APOYO

Editado por: Director responsable	Parte E DOCUMENTOS DE APOYO	Página: 1 de 48
--------------------------------------	--------------------------------	--------------------

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

**E.1 RELACIÓN DE FORMATOS.**

- E.1.1 ORDEN DE TRABAJO
- E.1.2 RELACIÓN DE COMPONENTES
- E.1.3 PARTE DE VUELO
- E.1.4 PARTE DE DIFERIDOS
- E.1.5 CONTROL DE REVISIONES
- E.1.6 CONTROL DE A/D's
- E.1.7 REVISIÓN ANUAL DEL PM
- E.1.8 IRTA
- E.1.9 IFA
- E.1.10 RCRA
- E.1.11 ARC 15b
- E.1.12 CERTIFICADO PRORROGA
- E.1.13 PERSONAL RA
- E.1.14 PLAN PRODUCCION CAO
- E.1.15 PLAN PRODUCCION PRA
- E.1.16 CONTROL DE ARC'S
- E.1.17 DICTAMEN APROBACIÓN PROGRAMA DE MANTENIMIENTO
- E.1.18 APROBACIÓN PROGRAMA DE MANTENIMIENTO
- E.1.19 APROBACIÓN DE AMPLIACIÓN DE POTENCIAL DE MOTORES ALTERNATIVOS
- E.1.20 APROBACIÓN DE AMPLIACIÓN PUNTUAL DE UNA TAREA DE MANTENIMIENTO
- E.1.21 ACTA REUNIÓN SEMESTRAL GERENTE SISTEMA DE CALIDAD CAO

**E.2 LISTA DE LOS SUBCONTRATISTAS APROBADOS CONTRATADOS.**

**E.3 LISTA DE ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS CONTRATADAS.**

**E.4 COPIA DE LOS CONTRATOS DE LOS TRABAJOS SUBCONTRATADOS.**

**E.5 COPIA DE LOS CONTRATOS CON ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS.**

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	2 de 48

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- E.1.1 ORDEN DE TRABAJO

**ORDEN DE TRABAJO SOBRE AERONAVE**

<b>APS AVIATION</b>		
<b>CENTRO CAO ES.XX-XXX</b>		
FECHA DE APERTURA: .....	<b>O/T N°:</b> .....	
FECHA DE <u>CIERRE</u> : .....		
<b>DATOS DEL CLIENTE</b>		
EMPRESA:	DIRECCION:	
REPRESENTANTE:		
Tfn:	NIF:	
<b>DATOS DE LA AERONAVE</b>		<b>DATOS DEL MOTOR</b>
MATRICULA:	HORAS	DENOMINACION:
MARCA:	AERONAVE:	MARCA:
MODELO:	MOTOR 1 (LH):	MODELO/P.N:
Nº DE SERIE:	MOTOR 2 (RH):	NUMERO DE SERIE:
<b>DOCUMENTOS QUE SE RECIBEN</b>		
<input type="checkbox"/> CUADERNO DE AERONAVE <input type="checkbox"/> LIBRO/S DE MOTOR/ES		
<b>RELACION DE TRABAJOS A EFECTUAR</b>		<b>CERTIFICADOR</b>
ORDEN LANZADA POR:		CONFORME POR EL CENTRO MTO, CLIENTE O SU REPRESENTANTE:
FIRMADO:		FIRMADO:











<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- **E.1.7 REVISIÓN ANUAL DEL PM**

**APS AVIATION**  
CAO ES.XX-XXX

**REVISION ANUAL DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO**

REVISION ANUAL DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO				
REFERENCIA PM	EDICION/REVISION	FECHA	MODELO AERONAVE	MATRICULA
EL RESPONSABLE DE AERONAVEGABILIDAD:			FECHA	



<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Inspección Registros Técnicos Aeronave IRTA</b>
--	--

8.- REVISIÓN DOCUMENTAL REGISTROS AERONAVE		CUMPLE		N/A
		SI	NO	
<b>1</b>	<b>Horas de vuelo de la célula, motor y hélice y sus correspondientes ciclos</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Antes de comprobar las horas de vuelo, verificaremos la existencia de los siguientes documentos: <ul style="list-style-type: none"> <li>• C d M de aeronave.</li> <li>• C d A</li> <li>• ARC</li> <li>• L d E de aeronave</li> <li>• Certificado de niveles de ruidos.</li> <li>• Aprobación programa de mantenimiento.</li> <li>• Libros de aeronave y motor/es</li> </ul> </li> <li>- Comprobar que las horas de vuelo de la célula, motor y hélice y sus correspondientes ciclos si aplicable, se han registrado correctamente en el Libro de la aeronave/motor y/o partes de vuelo.</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verificar que las anotaciones coincidan en los partes de vuelo y en los libros de aeronave y motor.</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se verificará que las anotaciones coincidan en los partes de vuelo y en los libros de aeronave y motor, se comprobará el listado de vuelos del último año, si el número de vuelos es menor de 25 se verificarán el 100%, entre 25 y 50 se comprobará el 50% entre 50 y 100 se comprobará el 30% y más de 100 el 15%.</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>2</b>	<b>Manual de vuelo</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verificar que el Manual de Vuelo corresponde al modelo de aeronave, la configuración es la que refleja la documentación y la fecha de revisión es la última que el fabricante ha publicado, se comprobará en el status revisión o en la documentación aplicable del fabricante.</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>3</b>	<b>Tareas de mantenimiento</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se comprobará que el programa de mantenimiento aprobado esté actualizado de acuerdo a la documentación del fabricante.</li> <li>- Se comprobará que, desde la última revisión de la aeronavegabilidad, todas las inspecciones contempladas en el programa de mantenimiento aprobado están efectuadas o dentro de horas, fecha o ciclos. Se verificará que el registro técnico del operador está al día. Esta evaluación se realizará en el registro de estatus de inspecciones de la aeronave que tenga la Organización, trazando con los libros de aeronave y motor y partes de vuelo si aplicable, así mismo se verificará al menos un paquete de trabajo desde el último ARC, comprobando O/T correspondiente, que las tareas relacionadas se han realizado en las horas, fecha o ciclos programadas, que los componentes sustituidos están soportados por el correspondiente documento de servicialidad EASA FTO 1 o equivalente y se ha emitido el CRS.</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4</b>	<b>Defectos</b>			

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	11 de 48

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Inspección Registros Técnicos Aeronave IRTA</b>
--	--

8.- REVISIÓN DOCUMENTAL REGISTROS AERONAVE		CUMPLE		N/A
		SI	NO	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se verificará el último parte de vuelo, comprobando que no hay defectos anotados o si los hay están controlados, si se han corregido, que existe una acción correctora y una puesta en servicio o en el caso de no haberse corregido, se han pasado al parte de diferidos indicando el nº de defecto y la fecha. Para anotar en el parte de diferidos se tendrá en cuenta la MEL o CDL si aplicable, en caso contrario habrá que corregir el defecto antes de despachar la aeronave.</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>5</b>	<b>Directivas de Aeronavegabilidad:</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se verificarán a la fecha, las A/D's publicadas por el país poseedor del certificado de tipo de la aeronave, motor, hélice y componentes y las publicadas por EASA, se compararán con el registro de A/D's que la organización posee para esa aeronave, están relacionadas todas las directivas publicadas, que debe contener la aplicabilidad, estado de cumplimentación y la periodicidad cuando aplicable. Se comprobará en ese listado que todas las A/D's aplicables están cumplimentadas o dentro de plazo. Se comprobará el 100% de todas las directivas aplicadas desde el último ARC, verificando desde la O/T, cumplimentación, material empleado y certificado de puesta en servicio.</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6</b>	<b>Modificaciones y reparaciones:</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se comprobará en los registros de la aeronave las reparaciones y modificaciones aplicadas desde la última revisión de aeronavegabilidad y si estas se han efectuado de acuerdo a datos aprobados por el fabricante SRM o mediante STC's. Se verificará el 100% de las modificaciones o reparaciones revisando O/T, datos aprobados, componentes instaladas, pruebas si aplicable y puesta en servicio</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>7</b>	<b>Componentes con vida útil limitada:</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se verificará el listado de componentes sujetos a límite de vida o TBO por horas, calendario y ciclos que posee la organización, se comprobará que ningún componente ha alcanzado el límite de vida de acuerdo al programa de mantenimiento aprobado y al capítulo 4 y 5 del AMM (ALS, TBO, OTL ...). Se comprobará el 100% de los cambios desde la última revisión de aeronavegabilidad, verificando O/T, vida útil por horas, calendario o ciclos documentación de servicialidad y puesta en servicio.</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8</b>	<b>Mantenimiento realizado de conformidad la Parte ML:</b>			

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	12 de 48

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Inspección Registros Técnicos Aeronave IRTA</b>
--	--

8.- REVISIÓN DOCUMENTAL REGISTROS AERONAVE		CUMPLE		N/A
		SI	NO	
	- Verificar el Certificado de Matricula comprobando su titular	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Verificar que el contrato de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad cumple con la parte ML (Acuerdo del mantenimiento de la aeronavegabilidad)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>9</b>	<b>Informe de masa y centrado</b>			
	- Se verificará el último informe de peso y centrado, comprobando la fecha en que se efectuó y que la próxima pesada está dentro de plazo de acuerdo al programa de mantenimiento y a la Parte ML. También se comprobará que la configuración de la aeronave corresponde con la del informe, para ello verificaremos que la aeronave no ha sufrido ninguna modificación o reparación desde el último informe.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>10</b>	<b>Certificado de tipo de la aeronave</b>			
	- Se verificará el certificado de tipo de la aeronave comprobando que está incluida en el mismo, así como el motor, hélice o cualquier otro componente instalado y que contemple el TC.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>11</b>	<b>Certificado de niveles de ruido</b>			
	- La aeronave posee, si así está prescrito, un certificado de nivel de ruido de conformidad con la Subparte I del anexo (parte 21) del Reglamento (CE) nº 1702/2003. - Se verificará la existencia del certificado de niveles de ruido. En caso que no se haya emitido se confirmará que no le aplica de acuerdo a TCDSN emitido por EASA (Según Reglamento (CE) nº 1702/2003).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	13 de 48

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Inspección Registros Técnicos Aeronave IRTA</b>
--	--

<b>9.-SEGUIMIENTO DE DISCREPANCIAS</b>					
	DISCREPANCIA	ACCION CORRECTIVA	Pto. checklist	NC	
				NIVEL 1	NIVEL 2
1.				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Como consecuencia de la inspección realizada por el Personal de Revisión de Aeronavegabilidad relacionada en este formato, esta aeronave necesita ser sometida a los trabajos necesarios, derivados de las acciones correctoras.</p>					
<p>ENTERADO: REPRESENTANTE ORGANIZACIÓN CAO</p>			<p>PERSONAL REVISIÓN AERONAVEGABILIDAD (PRA)</p>		
<p>FIRMADO:</p>			<p>FIRMADO:</p>		

<p>Editado por: Director responsable</p>	<p>Parte E DOCUMENTOS DE APOYO</p>	<p>Página: 14 de 48</p>
--	--	-----------------------------

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Inspección Registros Técnicos Aeronave IRTA</b>
--	--

<p><b>10. Resultado Inspección</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Teniendo en cuenta las No Conformidades y sus Acciones Correctoras asociadas a este informe, la organización se compromete a proceder según lo establecido en el CAE en vigor y normativa aplicable.</li> <li>2. Las Acciones Correctoras se refieren a incumplimientos de los requisitos de la Norma de referencia/especificación aplicables, o de los documentos del Operador.</li> <li>3. Las Acciones Correctoras han sido cerradas por el Responsable de Revisión de Aeronavegabilidad.</li> </ol> <p style="text-align: right;">En ....., a:</p> <p>Representante Organización CAO                      Responsable Revisión Aeronavegabilidad</p>
---

Editado por: Director responsable	Parte E DOCUMENTOS DE APOYO	Página: 15 de 48
--------------------------------------	--------------------------------	---------------------



<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Inspección Física Aeronave IFA</b>
--	---------------------------------------

3. INSPECCIÓN GENERAL.		CUMPLE		
		SI	NO	N/A
1.	<b>Luces, Marcas y Rótulos:</b> - Verificar de acuerdo al Manual de Vuelo, Manual de Mantenimiento, certificado de tipo, modificaciones o STC 's. Las marcas y rótulos han de estar presentes y legibles.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	<b>Manual de Vuelo:</b>			
	- Comprobar que esté a bordo, su aplicabilidad y actualización.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Comprobar configuración aplicable de la aeronave, equipamiento opcional, suplementos y modificaciones.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	<b>Configuración aeronave de acuerdo a la documentación aprobada :</b>			
	- Verificar Configuración Cabina.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Motor/es.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Modificaciones.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- MEL. Comprobar que esté abordo si aplica.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Verificar que la configuración de la última pesada es la de la aeronave.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	<b>Defectos:</b>			
	- Verificar que no existen defectos evidentes en el exterior del fuselaje.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.	<b>Verificar que no hay discrepancias entre la inspección documental y la física:</b>			
	- Registro de daños y reparaciones	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Listado de equipamiento (MEL)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Registro de modificaciones (STC's)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	17 de 48

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION CAO ES.XX-XXX</b>	<b>Inspección Física Aeronave IFA</b>
---	---------------------------------------

4. INSPECCIÓN EXTERNA.		CUMPLE		N/A
		SI	NO	
<b>1</b>	<b>Estructura Fuselaje :</b>			
	- Puertas acceso compartimentos por condición y seguridad de fijaciones.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Capot Motor/es por condición y evidencia de delaminación, pérdidas broches, pasadores y grietas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Compartimentos de aviónica por evidencias de humedad. Condición y seguridad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>2</b>	<b>Alas:</b>			
	- Estructura exterior y revestimiento, borde de ataque, por condición, daño y corrosión.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Alerones por condición, holguras y recorrido.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Flaps por condición, holguras y recorrido.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Compensadores por daños, condición y holguras.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Bocas de los depósitos de combustible por daños, condición comprobar cierre de tapones.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Bordes marginales por condición y daños.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Antenas por condición y seguridad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>3</b>	<b>Estructura de cola:</b>			
	- Estructura exterior y revestimiento estabilizador horizontal y vertical, por condición, daño y corrosión.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Timones de profundidad y dirección por condición, holguras y recorrido.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Compensadores por daños, condición y holguras.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Antenas por condición y seguridad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4</b>	<b>Hélice</b>			
	- Spinner por condición general, grietas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Palas por grietas, picaduras, mellas, corrosión y otros daños	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Comprobar seguridad de instalación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Comprobar hub por condición, fugas y otros daños	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	18 de 48

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Inspección Física Aeronave IFA</b>
--	---------------------------------------

5	Motor/es :	CUMPLE		N/A
		SI	NO	
	- Estado general del compartimento motor, por grietas, áreas abombadas, puntos calientes y estado general de los accesorios.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Tuberías de aceite, combustible y de hidráulico, por raspaduras, fugas y seguridad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Escape por daño y seguridad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Cableado eléctrico por deshilachaduras, raspaduras y seguridad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Nivel aceite motor/es.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Tomas de aire, seguridad y condición.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	<b>Rotor Cola</b>			
	- Cabeza rotor cola, condición y seguridad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Palas rotor cola, por condición, líneas de flexión, grietas, corrosión, erosión borde ataque, daños y seguridad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	<b>Techo Cabina</b>			
	- Estructura cabina carenas/cubiertas por condición. Antenas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Transmisión, sistema aceite de la transmisión por fugas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	<b>Palas Rotor Principal</b>			
	- Superficies Interior y Exterior por condición, líneas de flexión, grietas, corrosión, erosión borde ataque, daños, golpes y seguridad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	<b>Rotor principal.</b>			
	- Inspección Visual Detallada de los elementos que componen la totalidad de la Cabeza del rotor Principal.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Lubricación apropiada.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	<b>Mástil</b>			
	- Seguridad, corrosión y daño mecánico.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	<b>Sistema Hidráulico</b>			
	- Nivel Hidráulico.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Fugas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	<b>Tren de aterrizaje</b>			
	- Amortiguador inspección visual por condición, daños y fugas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Fijación de los elementos de la pata a la estructura , inspección visual por corrosión y otros daños, por seguridad de fijación.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Ruedas insp visual de los neumaticos, llantas, conjunto de frenos por condición, desgaste y fugas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	19 de 48

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Inspección Física Aeronave IFA</b>
--	---------------------------------------

5. INSPECCIÓN INTERNA		CUMPLE		N/A
		SI	NO	
<b>1. Inspección Visual Fuselaje Delantero - Cabina :</b>				
- Estructura Interior Cabina por corrosión y daños.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- Puertas y Ventanas de tripulación y pasaje por corrosión. Daño, distorsión, y mecanismos de bloqueo. Sellos por adherencia, separación, desgarro, y deterioro.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- Paneles Puerta Salida Emergencia Pasajeros, pasadores y mecanismos, por juego excesivo, corrosión, operación y seguridad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- Prueba Funcional paneles escape puerta pasajeros.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- Asientos Tripulación y Pasajeros condición y seguridad. Atalajes.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- Equipamiento seguridad. Botiquín.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>2. Instrumentos:</b>				
- Limpieza panel instrumentos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- Marcas, Placas, presencia y legibilidad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- Brújula condición y seguridad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- Carta desviación actualizada.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>3. Equipamiento Eléctrico y Aviónica:</b>				
- Equipamiento pedestal, condición, limpieza, seguridad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- Luces integradas en paneles serviciales.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- Luces de Alerta, master caution, test fuego, y detector humo compartimento carga.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- Equipos de abordaje COM/NAV, transponder, DME.....Comprobar que no existen discrepancias con la L d E aprobada.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- ELT comprobar fecha caducidad batería	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>4. Extintores portátiles:</b> Estado, carga y seguridad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>5. AFK</b> - Comprobar fecha caducidad y si está de acuerdo con el contenido	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

6. VUELO PRUEBA.		CUMPLE		N/A
		SI	NO	
<b>1. Vuelo de prueba:</b>				
- Si necesario por RA y/o Prórroga.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>2. Formato Vuelo Prueba:</b>				
- De acuerdo al fabricante o al PM aprobado.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	20 de 48

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Inspección Física Aeronave IFA</b>
--	---------------------------------------

7.SEGUIMIENTO DE DISCREPANCIAS					
	DISCREPANCIA	ACCION CORRECTIVA	Pto. checklist	NC	
				NIVEL 1	NIVEL 2
1.				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Como consecuencia de la inspección realizada por el Personal de Revisión de Aeronavegabilidad relacionada en este formato, esta aeronave necesita ser sometida a los trabajos arriba mencionados, derivados de las acciones correctoras.</p>					
<p>ENTERADO: REPRESENTANTE ORGANIZACIÓN CAO</p>			<p>PERSONAL REVISIÓN AERONAVEGABILIDAD (PRA)</p>		
<p>FIRMADO:</p>			<p>FIRMADO:</p>		

<p>Editado por: Director responsable</p>	<p>Parte E DOCUMENTOS DE APOYO</p>	<p>Página: 21 de 48</p>
--	--	-----------------------------

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Inspección Física Aeronave IFA</b>
--	---------------------------------------

<p><b>8. Resultado Inspección</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Teniendo en cuenta las No Conformidades y sus Acciones Correctoras asociadas a este informe, la organización se compromete a proceder según lo establecido en el CAME en vigor y normativa aplicable.</li> <li>2. Las Acciones Correctoras se refieren a incumplimientos de los requisitos de la Norma de referencia/especificación aplicables, o de los documentos del Operador.</li> <li>3. Las Acciones Correctoras han sido cerradas por el Responsable de Revisión de Aeronavegabilidad.</li> </ol> <p style="text-align: right;">En ....., a:</p> <p>Representante Organización CAO                      Responsable Revisión Aeronavegabilidad</p>
---

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	22 de 48



<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Recomendación Certificado Revisión Aeronavegabilidad RCRA</b>
--	--

<p>e) INSPECCION DE LA AERONAVE</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- LISTADO DE LAS AREAS DE LA AERONAVE QUE FUERON INSPECCIONADAS Y SUS INFORMES:</li> </ul> <p style="text-align: center;">Ver pto 5 "Trabajos adicionales"</p>
<p>f) DISCREPANCIAS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- LISTADO DE TODAS LAS DISCREPANCIAS ENCONTRADAS DURANTE LA REVISION DE LA AERONAVEGANBILIDAD CON LAS ACCIONES CORRECTORAS EFECTUADAS:</li> </ul> <p style="text-align: center;">Ver pag 4 "Seguimiento de discrepancias"</p>
<p>g) DECLARACION</p> <p>El responsable de revisión de aeronavegabilidad recomienda la edición de un certificado de revisión de aeronavegabilidad y certifica que la aeronave en su configuración actual cumple con lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A/D'S QUE APLICAN ESTAN CUMPLIMENTADAS HASTA LA FECHA.</li> <li>- CON LAS ESPECIFICACIONES DEL CERTIFICADO DE TIPO.</li> <li>- PROGRAMA DE MANTENIMIENTO APROBADO</li> <li>- LIMITACIONES DE LIMITE DE VIDA DE SUS COMPONENTES</li> <li>- VALIDED DEL PESO Y CENTRADO CON LA CONFIGURACION ACTUAL DE LA AERONAVE.</li> <li>- PARTE 21 PARA TODAS LAS MODIFICACIONES Y REPARACIONES.</li> <li>- MANUAL DE VUELO Y SUS SUPLEMENTOS ACTUALIZADOS.</li> <li>- REQUERIMIENTOS OPERACIONALES.</li> </ul>
<p>11.PERSONAL REVISIÓN AERONAVEGABILIDAD</p> <p>Firma y Sello:</p> <p style="text-align: right;">Fecha Emisión: <b>DD/MM/AAAA</b></p>

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	24 de 48

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Recomendación Certificado Revisión Aeronavegabilidad RCRA</b>
--	--

05. ITEMS ADICIONALES.		CUMPLE		N/A
		SI	NO	
<b>1.</b>	<b>Certificados:</b> CdA de Exportación.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>2.</b>	<b>Status Mantenimiento Aeronave</b> Horas / Ciclos desde la última intervención, AD´s y método de cumplimentación, rotables e informes incidentes / accidentes.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>3.</b>	<b>Registros Mantenimiento:</b> Periodo mínimo 3 años, Log Card célula y motor.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4.</b>	<b>Registros Componentes:</b> Registro, AD´s / SB´s, aplicabilidad, PMA´s, 8130, FORM – 1, STC´s...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>5.</b>	<b>Manuales a Bordo:</b>			
	- Manual de Vuelo / Suplementos, última revisión, y autoridad que lo aprobó.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Manual de Operación.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- Check List Normal / Emergencia.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.</b>	<b>Documentación Mantenimiento:</b>			
	- Programa Mantenimiento Operador.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- MEL/CDL aprobada.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>7.</b>	<b>Equipamiento Emergencia:</b> Listado y Dotación Equipamiento Emergencia.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8.</b>	<b>Configuración Cabina Pasaje:</b> Configuración aprobada.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>9.</b>	<b>Equipamiento Radio y Navegación :</b> ELT 406 MHz , instrumentos VFR.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	25 de 48

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<h2 style="color: blue;">Recomendación Certificado Revisión Aeronavegabilidad RCRA</h2>
--	---

06.SEGUIMIENTO DE DISCREPANCIAS					
	DISCREPANCIA	ACCION CORRECTIVA	Pto. checklist	NC	
				NIVEL 1	NIVEL 2
<b>1.</b>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>2.</b>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>3.</b>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4.</b>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>5.</b>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.</b>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Como consecuencia de la inspección realizada por el Personal de Revisión de Aeronavegabilidad, relacionada en este formato, esta aeronave necesita ser sometida a los trabajos arriba mencionados, derivados de las acciones correctoras.</p>					
ENTERADO REPRESENTANTE ORGANIZACIÓN CAO  En....., a.....			PERSONAL REVISIÓN AERONAVEGABILIDAD (PRA)  En....., a.....		

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Recomendación Certificado Revisión Aeronavegabilidad RCRA</b>
--	--

<b>07. Resultado Inspección</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Teniendo en cuenta las No Conformidades y sus Acciones Correctoras asociadas a este informe, la organización se compromete a proceder según lo establecido en CAME en vigor y normativa aplicable.</li> <li>2. Las no conformidades se refieren a incumplimientos de los requisitos de la Norma de referencia/especificación aplicables, o de los documentos del Operador.</li> <li>3. Las Acciones Correctoras han sido cerradas por el Responsable de Revisión de Aeronavegabilidad.</li> </ol>	
En ..... a dd/mm/aaaa	
Responsable de la Organización CAO	Responsable Revisión Aeronavegabilidad

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	27 de 48

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- 5.1.11 ARC 15b

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Certificado Revisión Aeronavegabilidad ARC</b>
--	---

**E.1.11.- Certificado Revisión Aeronavegabilidad (ARC).**

ESPAÑA	
Estado miembro de la Unión Europea	
<b>CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD</b>	
Referencia ARC: .....	
De conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, actualmente en vigor, la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad que figura seguidamente, aprobada de conformidad con el anexo 1 (Parte M), Sección A, Subparte G, del Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión	
APS AVIATION	
ES.XX.XXX	
ha realizado una revisión de la aeronavegabilidad, de conformidad con el anexo I, punto M.A.710, del Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión, de la siguiente aeronave:	
Fabricante de la aeronave: .....	
Designación del fabricante: .....	
Matrícula de la aeronave: .....	
Número de serie de la aeronave: ..... La	
aeronave se considera en condiciones de aeronavegabilidad en el momento de la revisión.	
Fecha de expedición: ..... Fecha de expiración: .....	
Firmado: ..... Nº de autorización: .....	
Primera prórroga: La aeronave ha permanecido en un entorno controlado con arreglo a lo dispuesto en el punto M.A.901 del anexo 1 del Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión durante el año pasado. La aeronave se considera aeronavegable en el momento de la expedición.	
Fecha de expedición: ..... Fecha de expiración: .....	
Firmado: ..... Nº de autorización: .....	
Nombre de la empresa: ..... Referencia de la aprobación: .....	
Segunda prórroga: La aeronave ha permanecido en un entorno controlado con arreglo a lo dispuesto en el punto M.A.901 del anexo 1 del Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión durante el año pasado. La aeronave se considera aeronavegable en el momento de la expedición.	
Fecha de expedición: ..... Fecha de expiración: .....	
Firmado: ..... Nº de autorización: .....	
Nombre de la empresa: ..... Referencia de la aprobación: .....	

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	28 de 48

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- **E.1.12 CERTIFICADO PRORROGA**

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Certificado de Prórroga</b>
--	--------------------------------

**E.1.12.-CERTIFICADO DE PRORROGA**

1. FECHA: <b>DD/MM/AAAA</b>	2. AERONAVE	3. MATRÍCULA: <b>EC -</b>
<p>El Responsable de extensión del certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC) de APS AVIATION declara:</p> <p>Que se cumplen todos los requerimientos de acuerdo a la normativa aplicable para efectuar la extensión por 12 meses del ARC de la aeronave Marca/modelo: _____ Matricula: _____</p> <p style="text-align: right;">_____, a ___ de _____ de _____</p> <p style="text-align: center;">EL RESPONSABLE DE EXTENSION DEL ARC</p> <p style="text-align: right;">Fdo: _____</p>		

Editado por: Director responsable	Parte E DOCUMENTOS DE APOYO	Página: 29 de 48
--------------------------------------	--------------------------------	---------------------

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- **E.1.13 PERSONAL RA**

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Personal de Revisión de Aeronavegabilidad</b>
--	--

**LISTADO DE PERSONAL RESPONSABLE DE REVISIÓN DE  
AERONAVEGABILIDAD**

<b>CAO</b>	
ORGANIZACIÓN emisora	ES.XX-XXX
Aprobación	
CONTACTO	APS AVIATION

<b>PERSONAL RESPONSABLE DE R.A.</b>		
Nombre	Habilitaciones	Fecha habilitación

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	30 de 48

- E.1.14 PLAN PRODUCCION CAO

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Plan de Producción CAO</b>
--	-------------------------------

PLAN DE PRODUCCIÓN CAO

CAO	
ORGANIZACIÓN emisora	ES.XX-XXX
Aprobación	
CONTACTO	APS AVIATION

AÑO   20XX  

PERSONAL RESPONSABLE DE A:				
Modelo aeronave	Matrícula aeronave	GESTION AERONAVE RGMA	CALIDAD RC	TOTAL
CALIDAD Y AUDITORIAS DE CALIDAD				
TOTAL HORAS AÑO 20XX				

\_\_\_\_\_ , a \_\_\_ de \_\_\_ de \_20\_\_

El director responsable

- E.1.15 PLAN PRODUCCION PRA

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Plan de Producción del Personal de RA</b>
--	--

**PLAN DE PRODUCCIÓN DEL PERSONAL DE RA**

<b>CAO</b>	
ORGANIZACIÓN emisora	ES.XX-XXX
Aprobación	
CONTACTO	APS AVIATION

AÑO   20XX  

<b>PERSONAL RESPONSABLE DE R.A:</b>			
Modelo aeronave	Matrícula aeronave	Fecha prevista	Rev aeronavegabilidad DEDICACION (HORAS)
TOTAL HORAS AÑO 20XX			

\_\_\_\_\_ , a \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de   20XX  

El director responsable



- 5.1.17 DICTAMEN APROBACIÓN PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Dictamen Aprobación Programa de Mantenimiento</b>
--	--

**DICTAMEN APROBACIÓN PROGRAMA DE MANTENIMIENTO**

**PARTE 1: GENERAL**

Actuación:	<input type="checkbox"/> Aprobación inicial del PM <input type="checkbox"/> Aprobación por variación del PM		
Datos generales:	Propietario / Operador:		
	Dirección del Propietario / Operador:		
	Telf, fax, e-mail:		
	Matrícula A/C:		
	Aeronave:		
	Motor:		
	Hélice:		
	Referencia programa de mantenimiento / Ed. Rev.:		
	Motivo:		
	Número de expediente/referencia de la actuación:		
Fecha:			
Documentación necesaria <b>por parte del propietario</b>	Aprobación inicial	Histórico de mantenimiento	
		Registros status de tareas	
		Status de componentes	
		Status A/D's	
		Listado de modificaciones	
		Certificado de matrícula a nombre del propietario / operador	
		Documentación de a bordo - ARC - LdE - CdR - PM anterior - W&B	
		Aprobación por	Solicitud de modificación por parte del propietario /operador

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Dictamen Aprobación Programa de Mantenimiento</b>
--------------------------------------	--

	modificación	
--	--------------	--

**PARTE 2: PUNTOS DE INSPECCIÓN AL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO**

I	REQUISITOS GENERALES Punto de inspección	CUMPLE SI / NO
1	Adecuada identificación de aeronaves/motores/APU/Hélices	
2	Nombre y dirección del solicitante	
3	Referencia identificativa, fecha y número de edición del Programa de Mantenimiento	
4	Declaración firmada de cumplimiento con el Programa	
5	Índice de contenido, lista de páginas efectivas y estado de revisiones	
6	Intervalos de inspección, según la utilización prevista de la aeronave	
7	Procedimientos de escalada de intervalos de inspección	
8	Tratamiento de enmiendas aprobadas e incorporadas al Programa de Mantenimiento	
9	Detalles de las tareas de mantenimiento de pre-vuelo	
10	Tareas y períodos (intervalos/frecuencias)	
11	Períodos de inspección, limpieza, engrase y lubricación, relleno, ajuste y prueba	
12	Inspecciones de envejecimiento de los sistemas de la aeronave y programas específicos de muestreo	
13	Detalle de inspecciones estructurales	
14	Detalles de CDCCLs (Fuel Tank Safety)	
15	Tareas y periodos del programa de inspección estructural	
16	Períodos de revisión general y sustitución de partes	
17	Componentes con vida límite, Requisitos de Mantenimiento de Certificación (CMR's) y Directivas de Aeronavegabilidad	
18	Detalles o Referencia a Programas de Fiabilidad asociados	
19	Declaración de cumplimiento del Programa de Mantenimiento según las instrucciones de mantenimiento especificadas en el Certificado de Tipo o el Programa Mínimo de Inspección, si fuera el caso.	
20	Definiciones de las tareas de mantenimiento	
II	BASE DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO. Puntos de inspección	CUMPLE SI / NO

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	35 de 48

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Dictamen Aprobación Programa de Mantenimiento</b>
--	--

1	Documentos base	
2	Aeronaves recientemente certificadas	
3	Comparación con otros Programas de Mantenimiento ya aprobados	
4	CDCCLs {Fuel Tank Safety}	
5	Tareas autorizadas al piloto-propietario	

III	ENMIENDAS AL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO. Puntos de inspección	CUMPLE SI / NO
1	Enmiendas al programa de mantenimiento	

IV	VARIACIONES PERMITIDAS A LOS PERIODOS DE MANTENIMIENTO. Puntos de inspección	CUMPLE SI / NO
1	Variaciones permitidas a los periodos de mantenimiento	

V	REVISIONES PERIODICAS DEL CONTENIDO DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO. Puntos de inspección	CUMPLE SI / NO
1	Revisiones periódicas del programa de mantenimiento	
2	Evaluación anual del programa de mantenimiento	

VI	PROGRAMAS DE FIABILIDAD. Puntos de inspección	CUMPLE SI / NO
1	Programas de fiabilidad	

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	36 de 48

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Dictamen Aprobación Programa de Mantenimiento</b>
--	--

**PARTE 3: RECOMENDACIÓN DE EMISIÓN / MODIFICACIÓN DE LA APROBACIÓN DE PROGRAMA DE MANTENIMIENTO**

Realizada la evaluación reflejada en este informe, se recomienda la EMISIÓN de la aprobación / modificación de aprobación de Programa de mantenimiento correspondiente a los siguientes datos:

NOMBRE DEL PROPIETARIO/ORGANIZACIÓN CAO:

TIPO DE AERONAVE:

MATRÍCULA/s (nº de serie):

REFERENCIA PROGRAMA DE MANTENIMIENTO, EDICIÓN, REVISIÓN:

**Firmado:**

Responsable de Aeronavegabilidad

Editado por: Director responsable	Parte E DOCUMENTOS DE APOYO	Página: 37 de 48
--------------------------------------	--------------------------------	---------------------

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- **E.1.18 APROBACIÓN PROGRAMA DE MANTENIMIENTO**

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Aprobación Programa Mantenimiento</b>
--	--

**APROBACIÓN PROGRAMA DE MANTENIMIENTO**

Por la presente apruebo el Programa de Mantenimiento indicado a continuación, según el procedimiento descrito en el Manual CAE de la Organización APS AVIATION CAO ES.XX-XXX en su última revisión

NOMBRE DEL PROPIETARIO / OPERADOR:

ORGANIZACIÓN CAMO:

TIPO DE AERONAVE:

Nº DE SERIE:

MATRÍCULA:

REFERENCIA PROGRAMA DE MANTENIMIENTO, EDICIÓN, REVISIÓN:

REFERENCIA DE LA APROBACIÓN:

La presente aprobación permanecerá sujeta a las siguientes condiciones:

1. En todo momento se cumplirán las condiciones establecidas en el Programa de Mantenimiento aprobado por la CAO en su última ED/Rev.
2. La presente aprobación quedará sobreseída si se emite una nueva ED/Rev del Programa de Mantenimiento posterior a la reflejada en este documento aprobada por la CAO.
3. La presente aprobación estará en vigor siempre que la organización CAO que gestiona el Programa de Mantenimiento aprobado aplicable a la aeronave incluida en la aprobación no varíe.

**En** \_\_\_\_\_ **, a fecha** \_\_\_\_\_ **de** \_\_\_\_\_ **de 20** \_\_\_\_\_

**Firmado:**

Responsable de Aeronavegabilidad

Editado por: Director responsable	Parte E DOCUMENTOS DE APOYO	Página: 38 de 48
--------------------------------------	--------------------------------	---------------------

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- **E.1.19 APROBACIÓN DE AMPLIACIÓN DE POTENCIAL DE MOTORES ALTERNATIVOS**

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Aprobación de Ampliación de Potencial de Motores Alternativos</b>
--	--

**APROBACIÓN DE AMPLIACIÓN DE POTENCIAL DE MOTORES  
ALTERNATIVOS**

1. DATOS DEL PROPIETARIO / OPERADOR	
Nombre	CIF
Razón social	
Referencia del certificado de aprobación CAME ES.MG.	
Cargo	
Teléfono	
Correo electrónico	
Fecha	
Firma	

2. DATOS DEL MOTOR	
Motor:	Matrícula en la que va instalado
S/N	TBO del Motor:
Fecha de fabricación	TSO
Fecha último Overhaul	TSN

3. ESTADO DEL MOTOR		
	Resultado de la inspección (✓ / X)	ACCIONES CORRECTORAS
Condición Externa		
Condición interna		
Sistemas y componentes		
Consumo de aceite		
Análisis SOAP (PAESA)		
Compresión de cilindros		
Prueba de potencia		
Tareas adicionales de mantenimiento		

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	39 de 48



<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Aprobación de Ampliación de Potencial de Motores Alternativos</b>
--	--

6. TAREAS OBLIGATORIAS NECESARIAS PARA LA CONCESION DE LA AMPLIACION SOLICITADA		
Item	Detalles de la inspección	Mecánico
1	<b>Condición externa</b>	
	Antes de limpiar el motor, inspección visual para comprobar la presencia de pérdida de aceite y seguridad de los accesorios. Comprobar tornillos y tuercas por evidencia de movimiento.	
	Limpiar el motor e inspeccionar por grietas, corrosión, sobrecalentamiento, estado de las aletas de refrigeración de los cilindros. Prestar atención a la corrosión del exterior del barril del cilindro.	
	Comprobar: La bancada, juntas y retenes, Tubo alojamiento varillas empujadoras, tacos del motor, cableado, conducciones flexibles, y sistema de escape por condición y seguridad.	
	Comprobar el estado de la pintura.	
2	<b>Condición interna</b> ( <i>Inspeccionar todos los cilindros</i> )	
	Cilindros: Comprobar el estado de la cámara de combustión, asiento de las válvulas, válvulas de admisión y escape, cilindros y cabeza de los pistones por presencia de: Corrosión, picaduras, sobrecalentamiento, grietas, decoloración, marcas, arañazos, falta de material, presencia de depósitos de carbón excesivos, erosión en la corona del pistón, etc. (Requiere la utilización de boroscopio)	
	Inspección boroscópica del interior del motor con boroscopio flexible.	
3	<b>Sistemas y componentes</b>	
	Filtro de aire: Comprobar condición, limpieza etc.	
	Filtro de aceite/malla: Inspeccionar los filtros de aceite y tapones magnéticos por presencia de partículas magnéticas u otro tipo de material.	
	Tuberías flexibles: Comprobar el estado de las tuberías flexibles de combustible y aceite	
	Deflectores: Inspeccionar los deflectores por condición para asegurar la adecuada refrigeración del motor. (Grietas, daños, posición etc).	
	Magnetos: Comprobar condición, serviciabilidad, ajuste etc.	
	Mandos del motor: Comprobar condición, operación en todo su recorrido, etc.	
	Sistema de escape: Comprobar presencia de grietas, sobrecalentamiento, fijación etc.	
	Componentes del motor: Inspeccionar por condición y seguridad. (Radiador de aceite, Turbo, Inyector, Carburador, etc.).	
Carter del motor y Caja/sección de accesorios: Inspeccionar por grietas y pérdidas de aceite. Comprobar bulones y tuercas por signos de falta de apriete, etc.		

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	41 de 48

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Aprobación de Ampliación de Potencial de Motores Alternativos</b>
--	--

4	<b>Consumo de Aceite</b> <i>(Se recomienda registrar el consumo en cada cambio de aceite)</i>					
	Tipo y grado:					
	Últimas 100 horas de operación:					
	Consumo específico:					
	Límite fabricante:					
	(*) Caso de no ser satisfactorio, una investigación deberá efectuarse para determinar la causa y las acciones correctoras a tomar.					
5	<b>Análisis S.O.A.P. (Programa PAESA)</b>					
	Evaluar resultados por excesivo desgaste. Recomendaciones del laboratorio.					
6	<b>Compresión de los cilindros</b> <i>(De acuerdo con las recomendaciones del fabricante).</i>					
	Cilindro 1		Cilindro 4		Cilindro 7	
	Cilindro 2		Cilindro 5		Cilindro 8	
	Cilindro 3		Cilindro 6		Cilindro 9	
	Valor de ref:		Max dif permitida		Min valor permitido	
7	<b>Prueba en tierra del motor</b>					
	Comprobar que todos los parámetros están de acuerdo con el Certificado de Tipo o Manual de operación.					
8	<b>Tareas adicionales de mantenimiento propuestas por el propietario/CAMO</b>					

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Aprobación de Ampliación de Potencial de Motores Alternativos</b>
--	--

7. RESOLUCIÓN DE LA APROBACIÓN		
En base a lo establecido en el punto 5, se aprueba con las siguientes condiciones:		
Condiciones adicionales:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> <li>-</li> </ul>		
Fecha:	Tipo de ampliación:	EL RESPONSABLE:
	<input type="checkbox"/> Por horas <input type="checkbox"/> Por calendario	Fdo:

**Notas Importantes:**

**NOTA 1.-** La inspección boroscópica deberá ser realizada por un centro que tenga incluido en sus manuales un procedimiento de inspección boroscópica.

**NOTA 2.-** Los motores sometidos a procesos de ampliación, instalados en una aeronave en particular, no podrán instalarse en otra aeronave.

**NOTA 3.-** Los trabajos aquí referenciados no reemplazan el mantenimiento requerido por el programa de mantenimiento.

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	43 de 48

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- **E.1.20 APROBACIÓN DE AMPLIACIÓN PUNTUAL DE UNA TAREA DE MANTENIMIENTO**

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Aprobación de Ampliación Puntual de una tarea de Mantenimiento</b>
--------------------------------------	---

**APROBACIÓN DE AMPLIACIÓN PUNTUAL DE UNA TAREA DE MANTENIMIENTO**

De acuerdo a lo establecido en las NOTAS detalladas en el apartado 7 de este formato, se tramita la ampliación puntual de la tarea de mantenimiento indicada en el apartado 3, una vez se ha verificado que la citada ampliación puntual:

- No afecta a ninguno de los elementos establecidos en NOTA 1 del apartado 7.
- Los diferidos actuales de la aeronave no están afectados por la ampliación solicitada, y no existe impedimento técnico para la concesión de la citada ampliación.

1. IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE	
Matrícula:	
Marca:	
Modelo:	
Horas totales:	Ciclos totales:

2. TAREA A AMPLIAR		
Identificación de la tarea:		
Intervalo de la tarea:	Horas / Ciclos	
	Calendario:	
Ampliación solicitada:	Horas / Ciclos	
	Calendario:	
Si ya se hubiera concedido previamente alguna ampliación a esta tarea, usando los privilegios definidos en el apartado 4.4. de la guía G-DSM-PMTO-04, indicar el valor de la ampliación concedida:		

3. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE AMPLIACIÓN

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	44 de 48

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Aprobación de Ampliación Puntual de una tarea de Mantenimiento</b>
--	---

<b>4. RELACION DE AMPLIACIONES PUNTUALES CONCEDIDAS A ESTA AERONAVE EN EL ULTIMO AÑO TANTO POR EL OPERADOR/CAMO COMO POR AESA. (Fecha, tarea y valor de la ampliación)</b>

<b>5. RELACION DE AMPLIACIONES PUNTUALES CONCEDIDAS EN EL ULTIMO AÑO TANTO POR EL OPERADOR/CAMO COMO POR AESA PARA LA FLOTA A LA QUE PERTENECE ESTA AERONAVE. (Matricula, fecha, tarea y valor de la ampliación)</b>

<b>6. RESOLUCIÓN DE LA APROBACIÓN</b>	
En base a lo establecido en los apartados anteriores, y una vez evaluados los mismos se APRUEBA la ampliación en los términos expuestos anteriormente	
Fecha:	EL RESPONSABLE:
	Fdo:

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	45 de 48

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

<b>APS AVIATION</b> CAO ES.XX-XXX	<b>Aprobación de Ampliación Puntual de una tarea de Mantenimiento</b>
--	---

**Notas Importantes:**

**NOTA 1.-** Las ampliaciones puntuales se efectuarán de acuerdo a lo expuesto en el apartado 5 del programa de mantenimiento aprobado:

**NOTA 2.-** Las ampliaciones puntuales máximas permitidas para los intervalos fijados en el programa de mantenimiento serán las que figuran a continuación:

Tareas controladas por	Intervalo de la tarea	Ampliación
Horas	Igual o menor a 5000 horas	10%
	Más de 5000 horas	500 horas
Calendario	Igual o menor a 1 año	10% o 1 mes, (lo que sea menor)
	Entre 1 y 3 años	2 meses
	Más de 3 años	3 meses
Aterrizajes/ciclos	Igual o inferior a 5000	5%
	Más de 5000	250
Varios límites	Para estos casos se aplicará el límite más restrictivo de los reflejados arriba.	

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	46 de 48

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

- **E.1.21 ACTA REUNIÓN SEMESTRAL GERENTE SISTEMA DE CALIDAD CAO**

<i>APS AVIATION</i> CAO ES.XX- XXX	<b>Acta de Reunión Semestral</b>
--	----------------------------------

**ACTA REUNION SEMESTRAL**

1. Teniendo en cuenta la Acciones correctivas constatadas, la organización se compromete a proceder según lo establecido en CAE en vigor y normativa aplicable. Las discrepancias de anteriores auditorías se encuentran cerradas.

La auditoría de ha realizado a través de un muestreo por lo que pueden existir otras Acciones Correctivas no identificadas en las auditorías.

2. Se comprueba que no quedan discrepancias pendientes de cierre ni tratamiento en el anterior PVC.
3. Nada a destacar dentro de los procedimientos aprobados de mantenimiento.
4. Otros temas a tratar:
  - 
  - 
  - 
  -

En Madrid, a XX XX 20XX

<b>EL EQUIPO AUDITOR</b>	<b>DIRECTOR RESPONSABLE</b>

E.1.21. ACTA REUNIÓN SEMESTRAL GERENTE SISTEMA DE CALIDAD CAO

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	47 de 48

<b>APS AVIATION</b>	<b>PARTE E: DOCUMENTOS DE APOYO</b>	EDICION: 1 REVISION: 0 DICIEMBRE 2022
<b>CAO ES.XX-XXX</b>		

**E.2 LISTA DE LOS SUBCONTRATISTAS APROBADOS CONTRATADOS.**

- N/A en E1R0 del manual.

**E.3 LISTA DE ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS CONTRATADAS.**

- N/A en E1R0 del manual.

**E.4 COPIA DE LOS CONTRATOS DE LOS TRABAJOS SUBCONTRATADOS.**

- N/A en E1R0 del manual.

**E.5 COPIA DE LOS CONTRATOS CON ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS.**

- N/A en E1R0 del manual.

Editado por:	Parte E	Página:
Director responsable	DOCUMENTOS DE APOYO	48 de 48