



MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE



IV Jornada Informativa Organizaciones de Gestión

Parte 26

Eric SIMÓN SÁNCHEZ
Inspector OSV 6
Roberto HERNÁNDEZ MARÍN
Inspector OSV 1
Iván FERNÁNDEZ CORACHO
Técnico del SPM
Madrid, 31 de octubre de 2024

- **Parte 26. Requisitos para Aviones.**
- **Estructuras envejecidas de aviones** (Regl. 2020/1159 y AMC 20-20)
(Roberto Hernández Marín – OSV 1)
- **Parte 26. Requisitos para Helicópteros**
(Eric Simón Sánchez – OSV 6)
- **Requisitos de los AMPs**
(Iván Fernández Coracho – SPM)



• **Subparte B Aviones Grandes**

- 26.20 Temporarily inoperative equipment
- 26.30 Demonstration of conformity
- 26.50 Seats, berths, safety belts, and harnesses
- 26.60 **Condiciones dinámicas aterrizaje emergencia**
- 26.100 Location of emergency exits
- 26.105 Emergency exit access
- 26.110 Emergency exit markings
- 26.120 Interior emergency lighting & emerg light operation
- 26.150 Compartment interiors
- 26.155 Flammability of cargo compartment liners
- 26.156. **Materiales aislamiento térmico acústico**
- **26.157. Conversión compartimentos clase D (26/08/23)**
- 26.160 Lavatory fire protection
- 26.170. **Extintores de incendios**
- 26.200 Landing gear aural warning
- **26.201 Presión de inflado neumáticos (22/09/22)**

- **26.205. Sistemas de aviso y alerta de rebasamiento de pista (26/02/21 solo nuevos)**
- **26.250 Flight crew compartment door operating systems — single incapacitation**
- 26.300 a 334. Requisitos para DAH de integridad estructural en estructuras de avión envejecidas
- **26.370. Tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad y programa de mantenimiento de la aeronave (varias fechas, iniciando 26/02/21)**

Apéndice 1: Lista de modelos de aviones excluidos

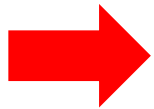
Subparte C Helicópteros Grandes

- 26.400. Extintores de incendios
- 26.410. Mandos de emergencia submarinos
- 26.415. Salidas de emergencia submarinas
- 26.420. Equipos de emergencia para vuelo sobre agua
- 26.425. Aportación de unas condiciones de estado del mar fundam.
- 26.430. Resistencia de sistema de flotación de emergencia a los daños
- 26.431. Determinación solidez diseños sistema flotación de emerg.
- 26.435. Despliegue automático de un sistema de flotación de emergencia



- Evaluación y clasificación de defectos de acuerdo con AMC M.A.301(b) (MEL/CDL, elementos no MEL, defectos repetitivos, defectos intermitentes, etc.).

Debe realizarse una evaluación de cualquier efecto potencialmente peligroso de cualquier defecto o combinación de defectos que pueda afectar a la seguridad de vuelo, con el fin de iniciar una investigación y análisis adicionales necesarios para identificar la causa raíz del defecto.



Por otro lado, se deberá tener en cuenta el buen funcionamiento del equipo operacional y de emergencia requerido por el tipo de operación que realizan las aeronaves. Se debe describir el procedimiento que sigue la CAMO para asegurar que las aeronaves cuentan con todo el equipamiento requerido (CAT.IDE, NCC.IDE, TAE.SPO.IDE, requisitos de Parte 26, etc.) y, si aplica, este pudiese ser diferido según MEL (apartado 1.1b).



Otros

Programas de
Mantenimiento

Certificado de revisión de
aeronavegabilidad

Inspecciones ACAM

Acuerdos Bilaterales EASA

Boletín Informativo de
Ensayos no destructivos

Guía de Inspecciones
Boroscópicas

Guía de Formación en el
Puesto de Trabajo (OJT)

Inspecciones ACAM

El programa ACAM permite monitorizar el estado de la aeronavegabilidad de la flota de aeronaves EASA incluidas en el Registro de Matrícula de Aeronaves nacional, así como aquellas que se determinen a través de un acuerdo con otros países EASA según se establece en el artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944). El programa ACAM responde a los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) 1321/2014 de la Comisión, de 24 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.

Dentro de las inspecciones ACAM se podrá llevar a cabo una verificación del equipamiento en función del tipo de aeronave y su operación, para este fin se facilitan los siguientes formatos de declaración que deberán ser enviados a la autoridad cuando ésta lo solicite.

- AC-ACAM-P01-F31 Ed.01 [Declaración equipamiento AOC Avión](#) (Actualizado junio 2024)
- AC-ACAM-P01-F32 Ed.01 [Declaración equipamiento AOC Helicóptero](#) (Actualizado junio 2024)
- AC-ACAM-P01-F33 Ed.01 [Declaración equipamiento NCC Avión](#) (Actualizado junio 2024)
- AC-ACAM-P01-F34 Ed.01 [Declaración equipamiento NCC Helicóptero](#) (Actualizado junio 2024)
- AC-ACAM-P01-F35 Ed.01 [Declaración equipamiento SPO Avión](#) (Actualizado junio 2024)
- AC-ACAM-P01-F36 Ed.01 [Declaración equipamiento SPO Helicópteros](#) (Actualizado junio 2024)

Para ayudar a establecer la causa raíz atribuible a una discrepancia surgida en un expediente ACAM se facilita la siguiente guía:

- AC-ACAM-P01-DT01 Ed.01 [Análisis de causas raíz \(root cause\)](#) (Actualizado noviembre 2022)



C. TAREAS DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD Y PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE (PARTE 26)

REQUISITO	ITEM	MEDIO DE CUMPLIMIENTO	SI	N/A	COMENTARIOS AESA
EQUIPAMIENTO GENERAL					
26.370 (Reg. (UE) 2015/640 Anexo I) Tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad y programa de mantenimiento de la aeronave.	(a)(i)				
	(a)(ii)				
	(a)(iii)				
	(a)(iv)				



REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2020/1159 DE LA COMISIÓN
de 5 de agosto de 2020

que modifica los Reglamentos (UE) n.º 1321/2014 y (UE) 2015/640 en lo que respecta a la introducción de nuevos requisitos de aeronavegabilidad adicionales

- Nuevos requisitos para DAH:
 - Reduction of runway excursions (Opinion 04/2019);
 - Class D compartments (Opinion 04/2019); y
 - **Ageing aircraft structures (Opinion 12/2016)**
- Modificó también la Parte M para introducir la obligación del cumplimiento de los requisitos del programa integral estructural por los AMPs **[M.A.302 d)3]**



- 26.300. **Programa de integridad estructural continua** de las estructuras de avión envejecidas.
- 26.301. Plan de cumplimiento para titulares de TC o TC restringidos
- 26.302. **Evaluación de la tolerancia a la fatiga y al daño**
- 26.303. **Límite de validez (LOV)**
- 26.304. **Programa de prevención y control de la corrosión (CPCP)**
- 26.305. Validez del programa de integridad estructural continua
- 26.306. **Estructura de referencia crítica para la fatiga (FCBS)**
- 26.307. Datos de tolerancia al daño relativos a **cambios** realizados en la estructura crítica para la fatiga
- 26.308. Datos de tolerancia al daño relativos a **reparaciones** realizadas en estructura crítica para fatiga
- 26.309. **Directrices de evaluación de las reparaciones**
- 26.330. Datos de tolerancia al daño de los certificados de tipo suplementarios **(STC) vigentes, otros cambios mayores realizados y reparaciones realizadas** que afecten a esos cambios o STC
- 26.331. Plan de cumplimiento para titulares de STC
- 26.332. Determinación de los cambios que afecten a la estructura crítica para la fatiga
- 26.333. Datos de tolerancia al daño de los STC y reparaciones de esos STC aprobadas > 1/09/2003
- 26.334. Datos de tolerancia al daño de los STC y otros cambios y reparaciones de esos cambios aprobados < 1/09/2003
- **26.370. Tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad y programa de mantenimiento de la aeronave**



a) **Los operadores o los propietarios de aviones grandes de turbinas (ojo! No limita a CAT)** cuya certificación >1/01/1958 deberán garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las estructuras envejecidas de los aviones **elaborando un AMP (M.A.302) que deberá contener:**

- i) > 30 pax o carga útil > 3.402 kg (7.500 lbs), un **programa aprobado de inspección basado en la tolerancia al daño [máx. 26/02/24]**,
- ii) en operación CAT y > 30 pax o carga útil > 3.402 kg (7.500 lbs), **los medios para abordar los efectos adversos que las reparaciones y las modificaciones, y los derivados de las inspecciones anteriores, pueden tener en la estructura crítica para la fatiga [máx. 26/02/24]**,
- iii) en el caso de aviones certificados con un MTOW > 34.019 kg (75.000 lbs), **un LoV aprobado, [máx. 26/08/21]**
- iv) un CPCP. [máx. 26/02/24]



Revisión del programa de mantenimiento de aeronaves con estructura envejecida





Madrid, 29 de enero de 2021 (AESA)

Los operadores o los propietarios de aviones grandes de turbinas cuya certificación sea del 1 de enero de 1958 en adelante, deberán garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las estructuras de los aviones envejecidas elaborando el programa de mantenimiento de la aeronave con nuevos requisitos, debido a la modificación en el Anexo I (Parte 26) del Reglamento 2015/640, en el Reglamento 2020/1159, que introduce el punto 26.370 sobre programas de mantenimiento de aeronaves y tareas de aeronavegabilidad continuada.

El nuevo programa de mantenimiento deberá contener los siguientes requisitos, en función de la certificación de la aeronave.

1. Los aviones certificados para transportar treinta pasajeros o más, o con una capacidad de carga útil de 3 402 kg (7 500 lbs) o más, necesitan tener aprobado un programa de inspección basado en la tolerancia al daño.
2. Los aviones en operación conforme al anexo IV (parte CAT) del Reglamento (UE) 965/2012 y certificados para transportar treinta pasajeros o más, o con una capacidad de carga útil superior a 3 402 kg (7500 lbs), tienen que incluir los medios para abordar los efectos adversos que las reparaciones y las modificaciones que puedan tener en la estructura crítica para la fatiga y en las inspecciones dispuestas en el punto a).
3. Los aviones certificados con un MTOW superior a 34 019 kg (75 000 lbs), tienen que contar con un LOV (Limite de Validez) aprobado.
4. Todos deben contar con programas de control y prevención de la corrosión (CPCP).

Además, los operadores o propietarios deben revisar los programas de mantenimiento de las aeronaves afectadas para comprobar que cumplen con lo anterior, según aplique, en los siguientes plazos:

- Antes del 26 de febrero de 2024, o antes de que se ponga en operación el avión, si esto ocurre después de dicha fecha, para satisfacer los requisitos a), b) y d).
- Antes del 26 de agosto de 2021, seis meses después de publicarse el LOV o antes de que se ponga en operación el avión, tomando de estas fechas la que sea posterior, el programa de mantenimiento de la aeronave se revisará para satisfacer los requisitos de la letra c).



Otros

Programas de Mantenimiento

Certificado de revisión de aeronavegabilidad

Inspecciones ACAM

Acuerdos Bilaterales EASA

Boletín Informativo de Ensayos no destructivos

Guía de Inspecciones Boroscópicas

Programas de Mantenimiento

Aprobación Programas de Mantenimiento Parte M

Qué persigue

Este proceso contempla la emisión inicial y la modificación de la aprobación de Programas de Mantenimiento de aeronaves conforme a la Parte M (Anexo I al Reglamento (UE) 2015/1088).

Documentación

- AC-PMTO-P01-GU01 [Guía de Información al Usuario para la Aprobación de un Programa de Mantenimiento](#) **(Actualizado febrero 2024)**
- AC-PMTO-P01-DT01 [Guía evaluación programa de mantenimiento](#) **(Actualizado febrero 2024).**
- AC-PMTO-P01-DT02 [Guía Ampliaciones Puntuales Programas Mantenimiento](#) **(Actualizado febrero 2024)**

[Acceso a Sede Electrónica](#)



Aircraft & products

Aircraft & products home

Aircraft certification

Airworthiness Directives

Alternative Procedures to Design Organisation Approval (ADOA)

Continuing Airworthiness Organisations

Design Organisation Approvals

Ageing Aircraft Structures

ETSO

International Maintenance Review Board Policy Board (IMRBPB)

Manufacturer Scheduled Maintenance Requirements

Permit to fly

Production Organisations Approvals

Suspected Unapproved Parts

News

Ageing Aircraft Structure Rule

Home / Domains / Aircraft & products / Ageing Aircraft Structure Rule

On August 6, 2020 the European Commission published [Commission Implementing Regulation \(EU\) 2020/1159](#).

This Regulation amends the additional airworthiness specifications in [Commission Regulation \(EU\) 2015/640](#) (Part 26) with respect to three topics that EASA proposed through opinions [12/2016](#) for ageing aircraft structures and [04/2019](#) for reduction of runway excursion and conversion of class D cargo compartments.

The '**ageing aircraft**' rule addresses safety risks related to ageing phenomena in the structures of large aeroplanes. These risks include fatigue of the basic type design, widespread fatigue damage (WFD), corrosion, fatigue of changes and repairs, and continued operation with unsafe levels of fatigue cracking. Design approval holders are required to develop data to support continuing structural integrity programmes for specific categories of large aeroplanes. At the same time, operators of those aeroplanes need to revise their aircraft maintenance programmes to incorporate those data and to address the adverse effects of changes and repairs on each airframe and its associated maintenance requirements.

On January 29, 2021 the European Commission published [Commission Implementing Regulation \(EU\) 2021/97](#) correcting the point 26.334 now included in the Easy access rule consolidated version.

On April 28, 2021 the European Commission published Commission Delegated Regulation (EU) 2021/699 amending Part 21 in order to introduce considerations of ageing aircraft structures aspects during certification of major changes and major repairs. These amendments will ensure that *future structural changes or repairs to large aeroplanes subject to ageing aircraft rule will not impair the level of safety achieved by compliance with the ageing aircraft rule*.



Part-26

Ageing Aircraft Structures

Info Session for Operators and CAMOs

19 April 2021

Your safety is our mission.



Implementation of Part 26 requirements for the AMP – Ageing Aircraft Structures (26.3XX)

Special P&CA TeB 2024-1
17.09.2024

Jeremie NEVEUX
Section Manager - Airworthiness Standards & Implementation

Francesca TANZI
EASA Senior Expert – Aircraft Maintenance Program (AMP)

Your safety is our mission.

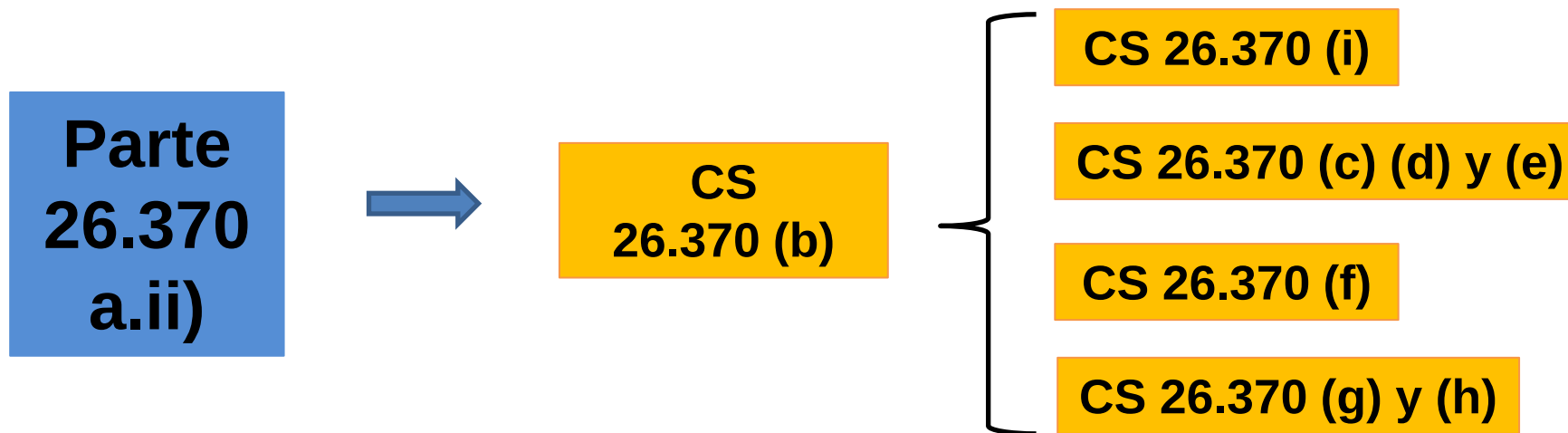
An Agency of the European Union



a) Los operadores o los propietarios de aviones grandes de turbinas (ojo! No limita a CAT) cuya certificación >1/01/1958 deberán garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las estructuras envejecidas de los aviones **elaborando un AMP (M.A.302) que deberá contener:**

- i) > 30 pax o carga útil > 3.402 kg (7.500 lbs), un **programa aprobado de inspección basado en la tolerancia al daño [máx. 26/02/24],**
- ii) en operación CAT y > 30 pax o carga útil > 3.402 kg (7.500 lbs), **los medios para abordar los efectos adversos que las reparaciones y las modificaciones, y los derivados de las inspecciones anteriores, pueden tener en la estructura crítica para la fatiga [máx. 26/02/24],**
- iii) en el caso de aviones certificados con un MTOW > 34.019 kg (75.000 lbs), un **LoV aprobado, [máx. 26/08/21]**
- iv) un **CPCP. [máx. 26/02/24]**



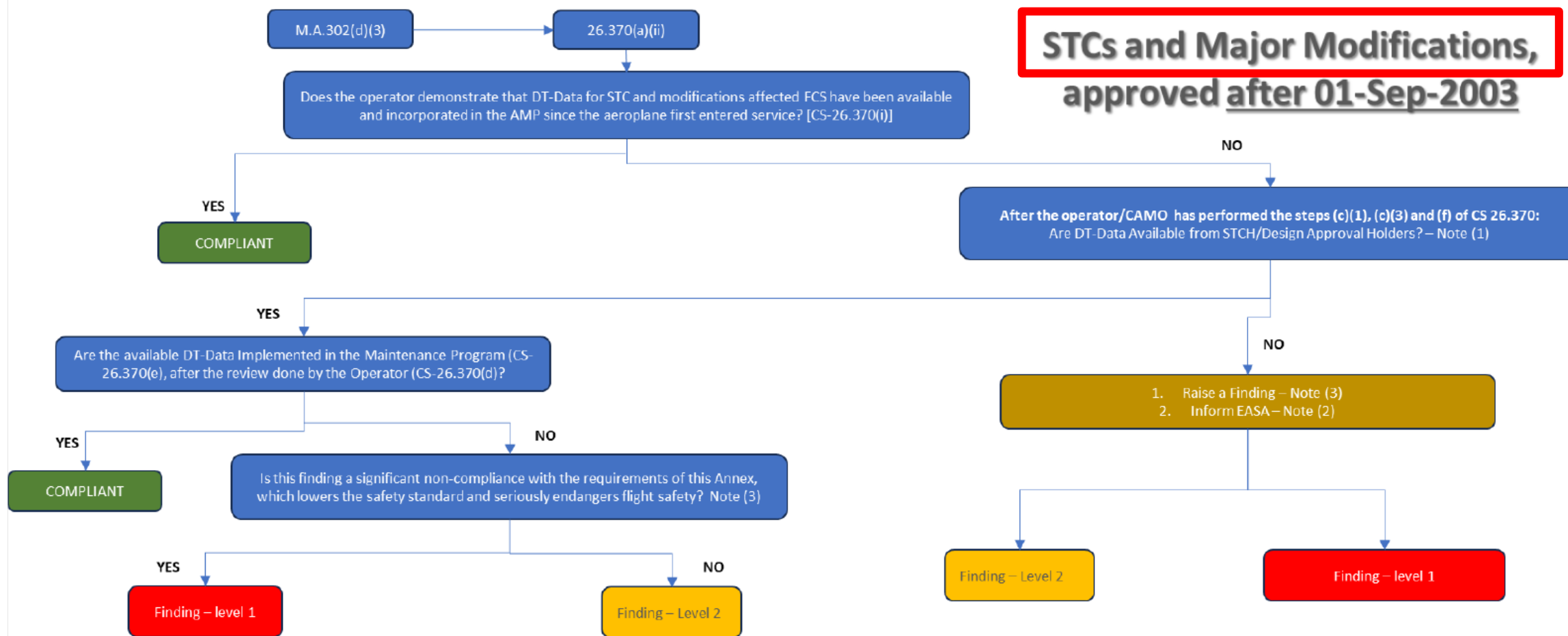


(b) El cumplimiento del punto 26.370(a.ii) **se demuestra** satisfaciendo el punto (i) de la CS 26.370 o garantizando que los efectos adversos que las reparaciones y modificaciones puedan tener en la FCS se aborden mediante:

- (1) la **incorporación al AMP** de todas las inspecciones DTI aprobadas disponibles para las modificaciones **antes del 26/02/2024** tras el cumplimiento de los puntos (c) a (e) de la CS;
- (2) cumplimiento con el punto (f) de la CS;
- (3) incorporación en el AMP los DTI aprobados para todas las demás reparaciones y modificaciones de acuerdo con el cronograma adoptado en un plan que se incluirá o se hará referencia en el AMP antes del 26/02/2024 de conformidad con los puntos (g) y (h) de la CS.



STCs and Major Modifications, approved after 01-Sep-2003

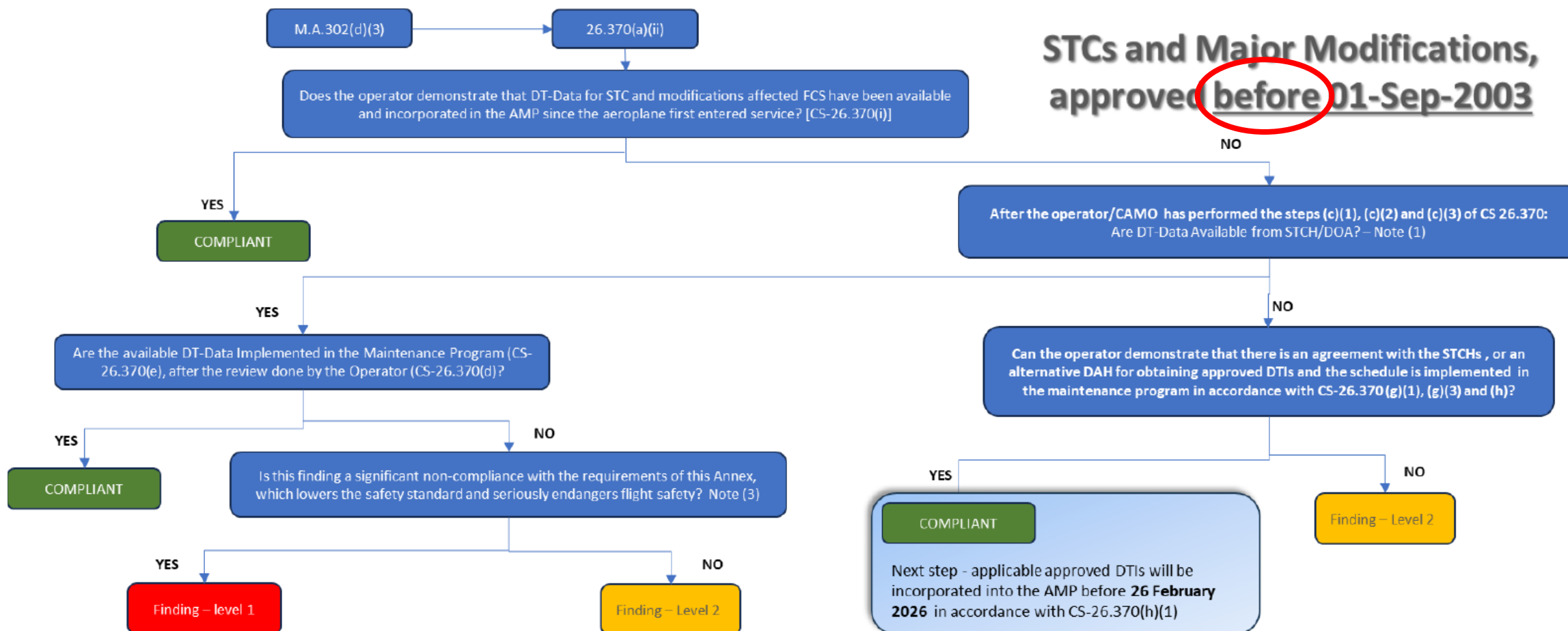


Notes:

- (1) DTIs that should be available and incorporated into the AMP before 26 February 2024 are those DTIs that have been developed by the TC holder and STC holders in compliance with points 26.302, 26.307 and 26.333 of Part-26, for the STCs and major modifications identified by the Operators in the final list, as per CS 26.370(c)(3).
- (2) An email should be sent to dti@easa.europa.eu with the following information: NCA, Operator, TC/STC holder identification, TC/STC approval identification number, type of missing data, any previous communication with the TC/STC holder.
- (3) An assessment of the impact on safety standard and flight safety has to be performed – some guidance and criteria are provided in a dedicated presentation



STCs and Major Modifications, approved before 01-Sep-2003

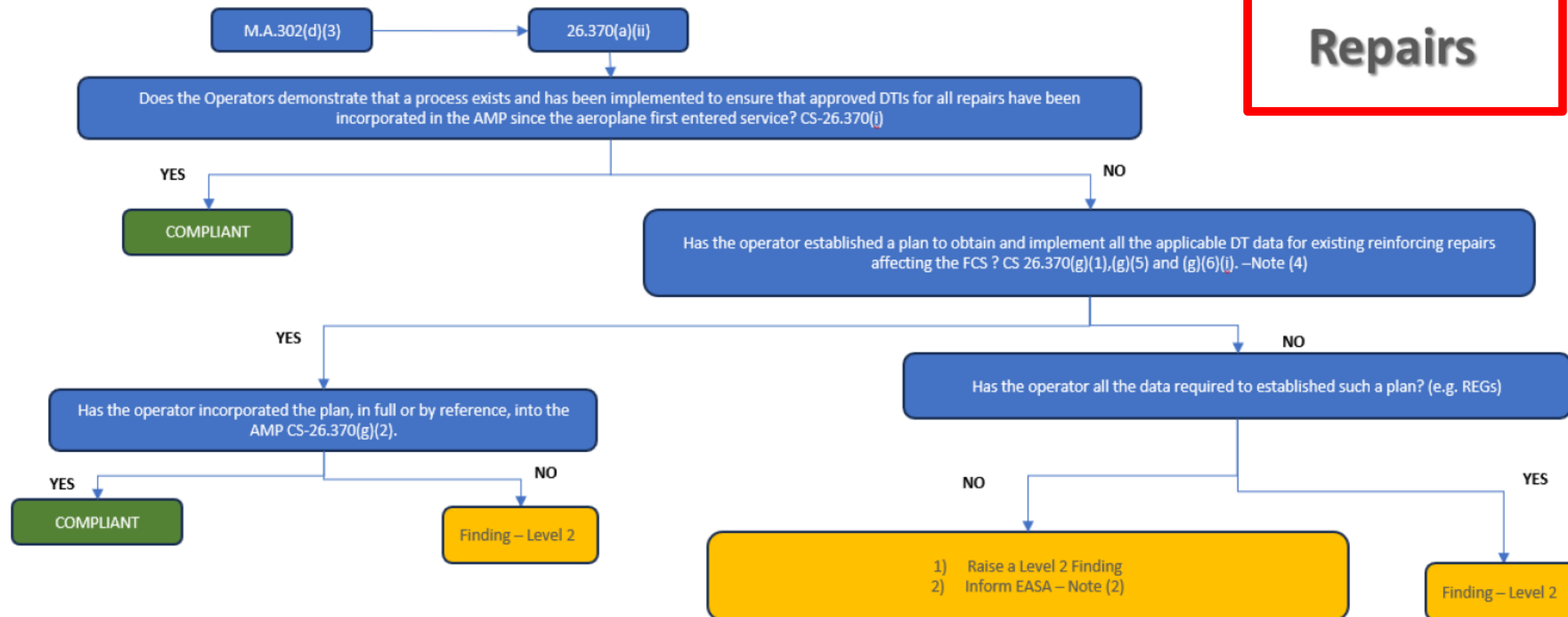


Notes:

- (1) DTIs that should be available and incorporated into the AMP before 26 February 2024 are those DTIs that have been developed by the TC holder and STC holders in compliance with points 26.302, 26.307 and 26.333 of Part-26, for the STCs and major modifications identified by the Operators in the final list, as per CS 26.370(c)(3).
- (3) An assessment of the impact on safety standard and flight safety has to be performed – some guidance and criteria are provided in a dedicated presentation



Repairs



Notes:

(4) The plan should be established in accordance with CS 26.370 (g)(5) & (g)(6)

(2) An email should be sent to [with the following information: NCA, Operator, TC/STC holder identification, TC/STC approval identification number, type of missing data, any previous communication with the TC/STC holder.](#)



a) Los operadores o los propietarios de aviones grandes de turbinas (ojo! No limita a CAT) cuya certificación >1/01/1958 deberán garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las estructuras envejecidas de los aviones **elaborando un AMP (M.A.302) que deberá contener:**

- i) > 30 pax o carga útil > 3.402 kg (7.500 lbs), un **programa aprobado de inspección basado en la tolerancia al daño [máx. 26/02/24],**
- ii) en operación CAT y > 30 pax o carga útil > 3.402 kg (7.500 lbs), **los medios para abordar los efectos adversos que las reparaciones y las modificaciones, y los derivados de las inspecciones anteriores, pueden tener en la estructura crítica para la fatiga [máx. 26/02/24],**
- iii) en el caso de aviones certificados con un MTOW > 34.019 kg (75.000 lbs), **un LoV aprobado, [máx. 26/08/21]**
- iv) **un CPCP. [máx. 26/02/24]**



5. CONTINUING STRUCTURAL INTEGRITY PROGRAMME AND WAY OF WORKING

- **The operator is responsible for incorporating** approved DAH actions necessary to maintain airworthiness **into its aircraft-specific maintenance programmes**, in accordance with Part-M (point M.A.302) and point 26.370.

6. DAMAGE-TOLERANCE-BASED INSPECTION PROGRAMME

- **The role of the operator is principally to comment** on the practicality of the inspections

7. DAMAGE TOLERANCE EVALUATION OF REPAIRS AND MODIFICATIONS

- Point 26.370 of Part-26 directs **the operator and organisations responsible** for the continuing airworthiness of certain large aeroplanes **to revise their AMPs**
- **the REGs should** be developed by the TCH and **implemented by the operator** to ensure that an evaluation is performed of all existing reinforcing repairs

8. LIMIT OF VALIDITY OF THE MAINTENANCE PROGRAMME AND WIDESPREAD FATIGUE DAMAGE (WFD) EVALUATION

- **The operator's role is to provide service experience**

9. CORROSION PREVENTION AND CONTROL PROGRAMME

- **Baseline CPCP documentation is a basis for operators to derive a systematic and comprehensive CPCP for inclusion in the operator's maintenance programme. Has to be adjusted as necessary in order to limit corrosion to Level 1 or better.**

- Appendix 1 - Guidelines for the development of a supplementary structural inspection programme
- **Part-M requires the ALS to be incorporated into the operator's maintenance programme.**

- Appendix - Guidelines for the development of a programme to preclude the occurrence of widespread fatigue damage
- **The operator is responsible for implementing the LOV in their maintenance programme.**

- Appendix 3 - Guidelines for establishing instructions for continued airworthiness of structural repairs and modifications
- **Operator tasks: Identify applicable modifications that affect FCBS and should contact the TCH and STCHs** for applicable modifications and request DT data for the modifications, unless it is already available
[3.1 Overview of the TCH tasks for repairs that may affect the FCBS]

The TCH should develop a REG to be used by operators to conduct aircraft surveys

6.1.Contents of the operator maint. programme

- Appendix 4 - Guidelines for the development of a corrosion prevention control programme
- **Corrosion Levels: operator has the responsible to notify Level 2 and 3**
- **4. DEVELOPMENT OF OPERATORS PROGRAMME**



Impacto de la Parte 26 en las CAMOs



- Respecto a los **ACAM**, rellenar adecuadamente los formatos de cumplimiento con el equipamiento de AIR OPS (CAT/NCC/SPO.IDE) y el equipamiento que obliga la Parte 26
- Tienen la obligación de **presentar un AMP** que incluya el **cumplimiento de los requisitos de la Parte 26** [M.A.302 d)3]
- En CAT, demostrar que **se tiene y está implantado** un proceso de inclusión en los AMPs de todas las DTIs de STCs, mods y reparaciones que afecten a la FCS (**CS 26.370.i**), o alternativamente el cumplimiento de CS 26.370 (c) a (h)



- Incluir en los AMPs una Declaración de cumplimiento de los puntos aplicables de 26.370. Ejemplo (texto exclusivamente orientativo):

El presente AMP cumple con los requisitos establecidos en el párrafo **26.370 a)** de la Parte 26 porque:

- Está basado en el programa estructural establecido por el TCH del avión, que tiene en cuenta la Tolerancia al daño, incluyendo todas las tareas definidas en dicho programa **[26.370 a) (i)]**.
- Se ha verificado con el TCH del avión que todas las reparaciones y modificaciones definidas por el fabricante que afectan a la FCS cumplen con el requerimiento de Tolerancia al Daño **26.370 a) (ii)** habiendo definido e incluido en este AMP las tareas correspondientes en los casos en los que aplique y, respecto a las reparaciones, se sigue lo indicado en el documento REG del TCH.
- Se ha obtenido del resto de DAH (STCH y DOAs) de reparaciones y modificaciones que afectan a la FCS el aseguramiento de que cumplen con el párrafo de la norma **26.370 a) (ii)** de Tolerancia al Daño, habiendo sido revisadas todas aquellas ya implementadas en la flota, y se dispone de un procedimiento para asegurar que en las siguientes a implementar se tenga en cuenta este requisito.
- En el apartado correspondiente de este AMP está definido el Limit of Validity (LOV) establecido por el TCH de este tipo de avión tal y como el párrafo de la norma **[26.370 a) (iii)]** requiere.
- El Programa estructural incluye un Programa de Control y Prevención a la Corrosión tal y como el párrafo **26.370 a) (iv)** de la norma Parte 26 requiere.



1.2.7 Cumplimiento con la Parte 26.

26.370, CS 26.370

En el caso en que la organización gestione aviones grandes de turbinas cuya certificación date del 1 de enero de 1958 en adelante, en general, en este apartado se deberá definir cómo los Programas de Mantenimiento gestionados cumplen con las disposiciones del Reglamento 2015/640 y, concretamente con las incluidas en el punto 26.370. Esto es:

- a. en el caso de gestionar aviones certificados para transportar treinta pasajeros o más, o con una capacidad de carga útil de 3402 kg (7500 lbs) o más, estos contarán con un programa aprobado de inspección basado en la tolerancia al daño desarrollado por el propietario del diseño de tipo según CS 26.302.
- b. en el caso de gestionar aviones en operación conforme al anexo IV (parte CAT) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 y certificados para transportar treinta pasajeros o más, o con una capacidad de carga útil superior a 3402 kg (7500 lbs), se deberán asegurar los medios para abordar los efectos adversos que las reparaciones y las modificaciones pueden tener en la estructura crítica para la fatiga y en las inspecciones dispuestas en el párrafo a) anterior. Esto podrá demostrarse mediante el cumplimiento con la letra (b) del CS 26.370.
- c. en el caso de aviones certificados con un MTOW superior a 34019 kg (75000 lbs), contarán con un Límite de Validez (LOV, *limit of validity*), que podrá ser:
 - o una LOV aprobada por EASA de conformidad con la Parte 26;
 - o una limitación aprobada por EASA dentro de las limitaciones de aeronavegabilidad de las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad a nivel del avión, de acuerdo con JAR/CS 25.571 y 25.1529 (o equivalente); o
 - o la definida en la Tabla 1 de la letra j), apartado 3 del CS 26.370, para las aeronaves incluidas en dicha tabla, excepto que se haya definido una LOV según los dos párrafos anteriores.
- d. contarán con un Programa de Prevención y Control de la Corrosión (CPCP, *Corrosion Prevention and Control Programme*). Cuando exista un CPCP de referencia elaborado por el propietario del diseño de tipo según el punto 26.304, se tendrá en cuenta en el CPCP que desarrolle la organización.



La CAMO, durante la gestión de la aprobación o evaluación de modificaciones/reparaciones que vayan a ser implementadas, también deberá tener en cuenta las CDCCL (*Critical Design Configuration Control Limitations*) y los efectos adversos que puedan tener en estructuras críticas de fatiga y en las inspecciones dispuestas en el programa aprobado de inspección basado en la tolerancia al daño, según se dispone en la letra a), inciso ii) del punto 26.370 del Reglamento (UE) 2015/640.



Respecto al CPCP *baseline* del TCH, gestionar adecuadamente el del Operador:

- Comunicar a TCH y Autoridad los Niveles 2 y 3
- Mantener registros adecuados que soporten cualquier ajuste al programa de CPCP. Mantener registros durante varios intervalos de qué ha ocurrido durante el intervalo de repetición para cada tarea de inspección
- Si no se muestra efectivo para mantener la corrosión a nivel 1 o mejor **deberá tomar acciones para conseguir el objetivo:**

Reducción del intervalo entre inspecciones / Aplicación de productos inhibidores de corrosión / Limpieza de los drenajes del fuselaje / Mantenimiento profundo de las mantas aislantes / Modificaciones disponibles de SBs u otros que mejoren el comportamiento contra la corrosión / Rellenado de seat tracks y otras zonas donde se pueda acumular la suciedad / Control de contaminación en depósitos de combustible (análisis y tratamientos biocidas) ...



- La Parte CAMO requiere mediante AMC (si no hay demostración de no necesidad o hay AltMoc alternativo de la CAMO) la evaluación de la formación necesaria de su personal:

AMC4 CAMO.A.305(g) Personnel requirements

ED Decision 2020/002/R

OTHER TRAININGS

- (a) The organisation should assess the need for particular training; for example, with regard to the competency standards established in AMC 20-22 'Electrical Wiring Interconnection System' (EWIS), the AMC 20-20 'Continuing Structural Integrity Programme' or 'Critical Design Configuration Control' (CDCCL).
- (b) Guidance on fuel tank safety training is provided in [Appendix III to AMC4 CAMO.A.305\(g\)](#).
- (c) Those responsible for managing the compliance monitoring function should receive training on this task. Such training should cover the requirements of compliance monitoring, manuals and procedures related to the task, audit techniques, reporting, and recording.
- (d) Personnel involved in developing and amending/reviewing the AMP, in assessing its effectiveness and/or working on reliability programme, should have knowledge of or be trained on statistical analysis and reliability method and the applicable methodology used in developing, as part of the instructions for continuing airworthiness (ICA), the manufacturer recommended maintenance programme (such as maintenance steering group logic).



Parte 26 – Subparte C

Helicópteros



1. Necesidades y objetivos de incorporación
2. Requisitos de cumplimiento.
3. Impacto en las organizaciones CAMO.
4. Impacto en las inspecciones AESA: PVC y ACAM.
5. Documentación de soporte.

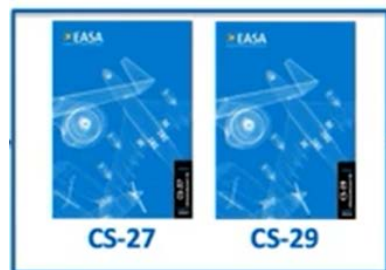


ACCIDENTES SOBRE AMERIZAJES E IMPACTOS EN EL AGUA

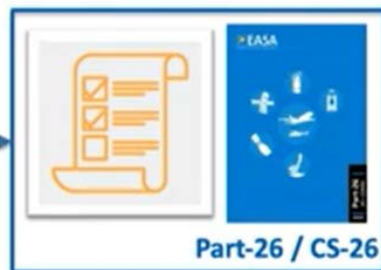
1. OH-HCI, S76C, Tallinn Bay, Estonia 10 August 2005
2. G-REDW EC225 LP Super uma, 34 nm east of Aberdeen, Scotland, UK, on 10 May 2012
3. G-CHCN, EC225 LP Super Puma 32 nm southwest of Sumburgh, Shetland Islands, UK on 22 October 2012
4. **AS332 Super Puma G-WNSB accident in Sumburgh, UK on 23 August 2013**

DEFICIENCIAS NORMATIVAS EN LA OPERACIÓN DE ALTA MAR

- ↓ Imposibilidad de escapar rápidamente
- ↓ Muy baja supervivencia hasta el rescate
- ↓ El entorno de pruebas tiene poca semejanza con la realidad.



RMT.0120 PHASE 1:
Amendment 5
14 June 2018

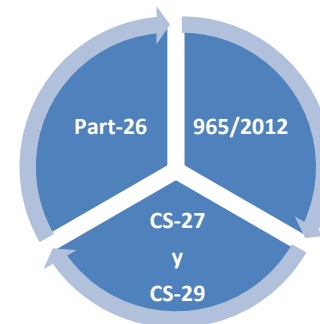


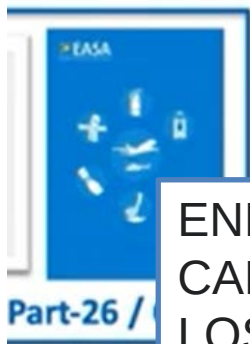
RMT.0120 PHASE 2:
Modificado por
Reg 2022/1254 julio 2022



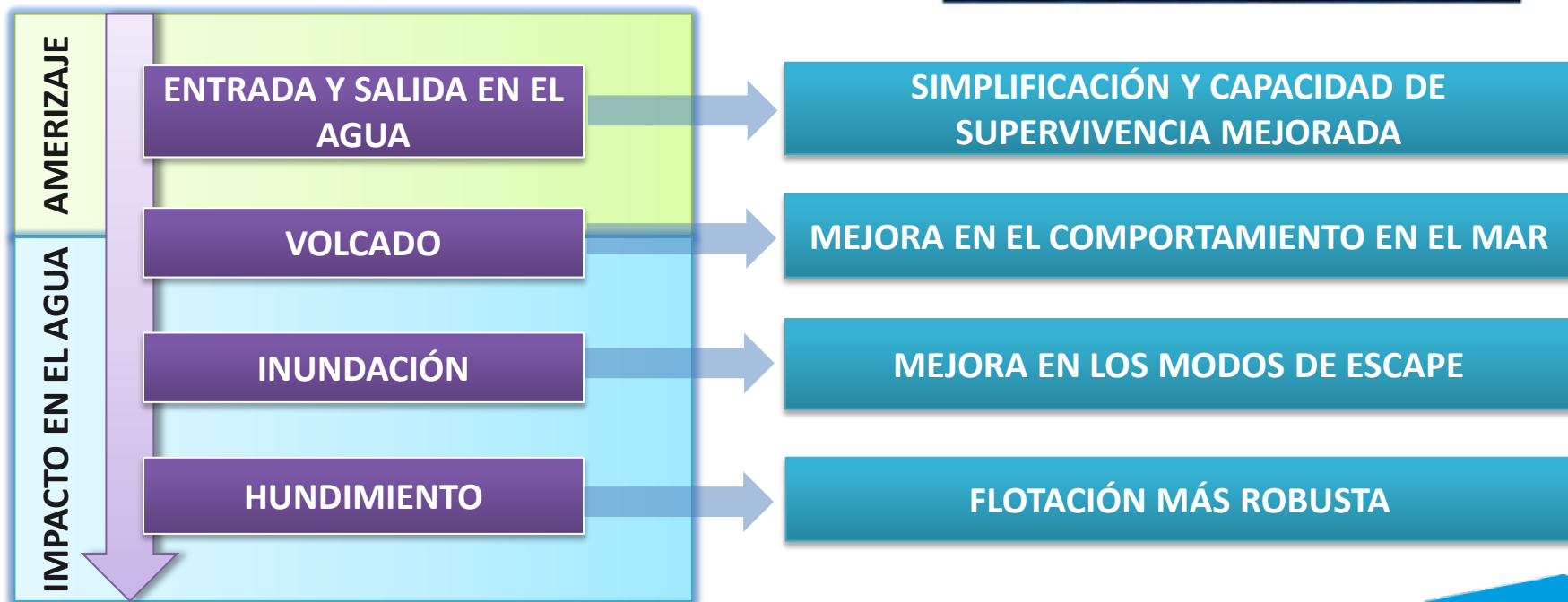
RMT.0120
Ditching Occupant Survivability

MEJORAS EN EL DISEÑO, CERTIFICACIÓN, OPERACIONES Y EQUIPOS





ENFOCADO A LAS MEJORAS EN LA CAPACIDAD DE SUPERVIVENCIA DE LOS OCUPANTES DESPUÉS DEL **AMERIZAJE O IMPACTO EN EL AGUA** DE LOS HELICÓPTEROS.





1. 26.400 **EXTINTORES** DE INCENDIOS

2. 26.410 **MANDOS DE EMERGENCIA SUBMARINOS**

3. 26.415 **SALIDAS DE EMERGENCIA SUBMARINAS**

4. 26.420 **EQUIPOS DE EMERGENCIA** PARA VUELO SOBRE AGUA

5. 26.425 APORTACIÓN DE UNAS CONDICIONES DE ESTADO DEL MAR FUNDAMENTALES

6. 26.430 RESISTENCIA A UN **SISTEMA DE FLOTACIÓN** DE EMERGENCIA A LOS DAÑOS

7. 26.431 DETERMINACIÓN DE LA SOLIDEZ DE LOS DISEÑOS DEL **SISTEMA DE FLOTACIÓN** DE EMERGENCIA

8. 26.432 DESPLIEGUE AUTOMÁTICO DE UN **SISTEMA DE FLOTACIÓN** DE EMERGENCIA



TIPO HELICÓPTERO	TIPO OPERACIÓN	REQUISITOS
PEQUEÑO (CS 27) MTOW ≤ 3175 kgs & PAX ≤ 9	CAT.IDE.H.320 (a)	26.410, 26.415(a), 26.420 (b), 26.425, 26.430, 26.431, 26.435(a)
	CAT.IDE.H.300	26.420 (a)
	NCC.IDE.H.227	26.420 (a)
	SPO.IDE.H.199	26.420 (a)
PEQUEÑO CAT. A (CS 27 + CS 29)	CAT.IDE.H.320 (a)	26.410, 26.415(b), 26.420(b), 26.425, 26.430, 26.431, 26.435(b)
	CAT.IDE.H.300	26.420 (a)
	NCC.IDE.H.227	26.420 (a)
	SPO.IDE.H.199	26.420 (a)
GRANDE (CS 29)	CAT.IDE.H.320 (a)	26.400, 26.410, 26.415, 26.420(b), 26.425, 26.430, 26.431, 26.435(b)
	CAT.IDE.H.300	26.400 y 26.420 (a)
	NCC.IDE.H.227	26.400 y 26.420 (a)
	SPO.IDE.H.199	26.400 y 26.420 (a)
	SPA.HOFO.165 (d)	26.400 y 26.420 (c)



PORTÁTILES



EXTINTORES
CS-29



LAVABO

MANDOS Y SALIDAS DE EMERGENCIA

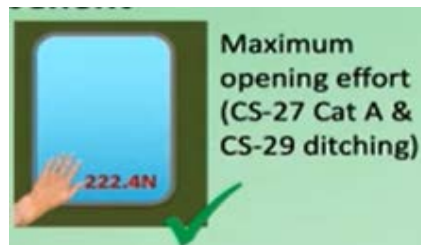


Black/yellow marking
for operating handles



HEELS
(CS-27 Cat A
& CS-29)

1 pair exits
per 4 pax



Maximum
opening effort
(CS-27 Cat A &
CS-29 ditching)



Underwater escape:
may not require
exceptional effort



EQUIPOS DE EMERGENCIA

Life rafts

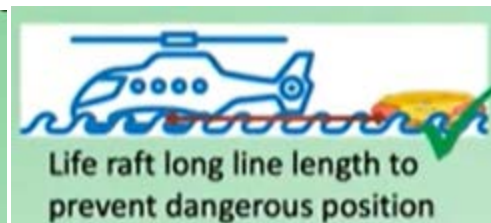
- Improved puncture resistance
- Compatible with remote activation design
- Provisions for 2 retaining lines
- Testing provisions for deployment, including submerged



Life preserver within easy reach of each seated occupant

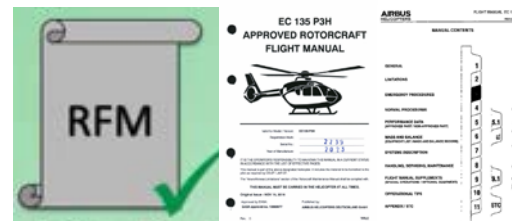


Life raft remote deploy (CS-29 only)



Life raft long line length to prevent dangerous position

APORTACIÓN DE UNAS CONDICIONES DE ESTADO DEL MAR FUNDAMENTALES (para la resistencia al vuelco)



SISTEMAS DE FLOTACIÓN DE EMERGENCIA



Water immersion switches



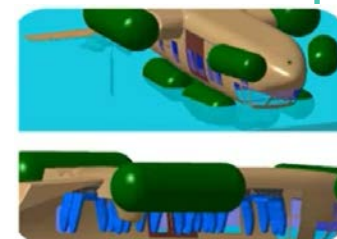
Auto-arming or no restriction on EFS arming (always armed in flight)

Stowed EFS must:

1. Have a means of automatic deployment following water entry
2. Automatic deployment must not rely on any pilot action during flight*

*CS-27 Cat A and CS-29 only

! Mandating only auto-deploy would not provide a significant survivability improvement in the event that a pilot is unable to arm to the system !



EFS to be designed such that the effects of a water impact (i.e. crash) are minimised:

- Location of EFS;
- Redundancy / distributed systems*;
- Flexible pipes/hoses;
- Avoid "guillotine"

*CS-27 Category A and CS-29 only



26.20 Temporary inoperative equipment

Regulation (EU) 2015/640

NO se iniciará ningún vuelo cuando alguno de los instrumentos, equipos o funciones requeridos por esta Parte esté inoperativo o falte, salvo si lo autoriza la lista de equipo mínimo definida en la Parte-ORO.MLR.105 y lo aprueba la autoridad competente.

RESPONSABILIDADES CAMO

**CAMO.A.315 GESTIÓN
AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA
+
M.A.301 TAREAS AERONAVEGABILIDAD
CONTINUADA**

**CAMO.A.302 y M.A.302
ACTUALIZACIÓN DEL PROGRAMA DE
MANTENIMIENTO**

**CAMO.A.320 y M.A.901
EMISIÓN Y PRÓRROGA ARC**
Parte documental y física

- ✓ **DECLARACIÓN TIPO DE OPERACIÓN**
- ✓ **DECLARACIÓN EQUIPAMIENTO DE EMERGENCIA**
- ✓ **MEL**
- ✓ **MODIFICACIONES**
- ✓ **PROGRAMA DE MANTENIMIENTO**
- ✓ **CONTROL DE ESTADO DEL MANTENIMIENTO**
- ✓ **CONTROL DE DEFECTOS**
- ✓ **INSPECCIÓN FÍSICA EQUIPOS**

CAME

PVC PARTE CAMO

- ✓ ANEXO MATRÍCULAS VS DECLARACIÓN OPERACIÓN VS PM
- ✓ FORMATOS DECLARACIÓN DE EQUIPAMIENTO
- ✓ MEL
- ✓ MODIFICACIONES
- ✓ ACTUALIZACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO
- ✓ CONTROL DEL ESTADO DEL MANT.
- ✓ CONTROL DE DEFECTOS
- ✓ FORMACIÓN PARTE 26 – GUÍAS ACEPTACIÓN PERSONAL
- ✓ CAMO.A.900: EMISIÓN Y PRÓRROGA ARC

AMC M.A.901(k) Aircraft airworthiness review

ED Decision 2020/002/R

FULL DOCUMENTED REVIEW

1. A full documented review is a check of at least the following categories of documents:
 - mass and balance report and **equipment** list;

ACAMS

PARTE DOCUMENTAL

- ✓ DECLARACIÓN OPERACIÓN
- ✓ FORMATOS DECLARACIÓN DE EQUIPAMIENTO
- ✓ MEL
- ✓ MODIFICACIONES
- ✓ ACTUALIZACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO
- ✓ CONTROL DEL ESTADO DEL MANT.
- ✓ CONTROL DE DEFECTOS



PARTE FÍSICA

- ✓ VERIFICACIÓN FÍSICA REQUISITOS

AMC M.A.901(l) and (m) Aircraft airworthiness review

ED Decision 2020/002/R

PHYSICAL SURVEY

1. The physical survey could require actions categorised as maintenance (e.g. operational tests, tests of emergency **equipment**, visual inspections requiring panel opening, etc.). In this case, after the airworthiness review, a release to service should be issued.



✓ GUÍA ORGANIZACIONES PARTE CAMO

Documentación

- G-DAEA-CAMO-01 [Guía de información CAMO](#) (noviembre 2021)
- G-DAEA-CAMO-02 [Guía de Evaluación del CAME](#) (noviembre 2021)
- G-DAEA-CAMO-04 [Guía de aceptación de personal](#) (noviembre 2021)

✓ GUÍA ORGANIZACIONES PARTE CAMO Y ACAM

Dentro de las inspecciones ACAM se podrá llevar a cabo una verificación del equipamiento en función del tipo de aeronave y su operación, para este fin se facilitan los siguientes formatos de declaración que deberán ser enviados a la autoridad cuando ésta lo solicite.

- AC-ACAM-P01-F31 Ed.01 [Declaración equipamiento AOC Avión](#) (Actualizado junio 2024)
- AC-ACAM-P01-F32 Ed.01 [Declaración equipamiento AOC Helicóptero](#) (Actualizado junio 2024)
- AC-ACAM-P01-F33 Ed.01 [Declaración equipamiento NCC Avión](#) (Actualizado junio 2024)
- AC-ACAM-P01-F34 Ed.01 [Declaración equipamiento NCC Helicóptero](#) (Actualizado junio 2024)
- AC-ACAM-P01-F35 Ed.01 [Declaración equipamiento SPO Avión](#) (Actualizado junio 2024)
- AC-ACAM-P01-F36 Ed.01 [Declaración equipamiento SPO Helicópteros](#) (Actualizado junio 2024)



Parte 26 – AMPs



RG (UE) 2015/640 ANX I. Parte 26

Introducción

1. Tolerancia al Daño
2. DTIs
3. LoV
4. CPCP
5. Resumen



PARTE 26

¿Qué tengo que hacer con mi AMP?



<https://algunascositasbuenas.wordpress.com/2013/02/07/encrucijadas/>



26.370 Continuing airworthiness tasks and aircraft maintenance programme

Regulation (EU) 2020/1159

- (a) Operators or owners of turbine-powered large aeroplanes certified on or after 1 January 1958 shall ensure the continuing airworthiness of ageing aeroplanes structures by preparing the aircraft maintenance programme provided for in point M.A.302 of Annex I (Part-M) to Commission Regulation (EU) No 1321/2014¹ that shall include:
- (i) for aeroplanes certified to carry 30 passengers or more, or with a payload capacity greater than 3 402 kg (7 500 lbs), an approved damage-tolerance-based inspection programme;
 - (ii) for aeroplanes operated in accordance with Annex IV (Part-CAT) to Regulation (EU) No 965/2012 and certified to carry 30 passengers or more or with a payload capacity greater than 3 402 kg (7 500 lbs), a means for addressing the adverse effects that repairs and modifications may have on fatigue-critical structure and on inspections provided for in point (a)(i);
 - (iii) for aeroplanes certified with a maximum take-off weight (MTOW) greater than 34 019 kg (75 000 lbs) an approved LOV;
 - (iv) a CPCP;



PUNTO 1

- (i) for aeroplanes certified to carry 30 passengers or more, or with a payload capacity greater than 3 402 kg (7 500 lbs), an approved damage-tolerance-based inspection programme;

CS 26.370 Continuing airworthiness tasks and aircraft maintenance programme — Operators and organisations responsible for maintenance programmes for large aeroplanes under Part-M

ED Decision 2020/023/R

- (a) Compliance with point [26.370\(a\)\(i\)](#) of Part-26 is demonstrated by incorporating into the aircraft maintenance programme (AMP) the approved damage-tolerance-based inspection programme developed by the design approval holders in accordance with [CS 26.302](#).

Programa de inspección basado
en la TOLERANCIA AL DAÑO

AMP



CS 26.302 Fatigue and damage tolerance evaluation

ED Decision 2020/023/R

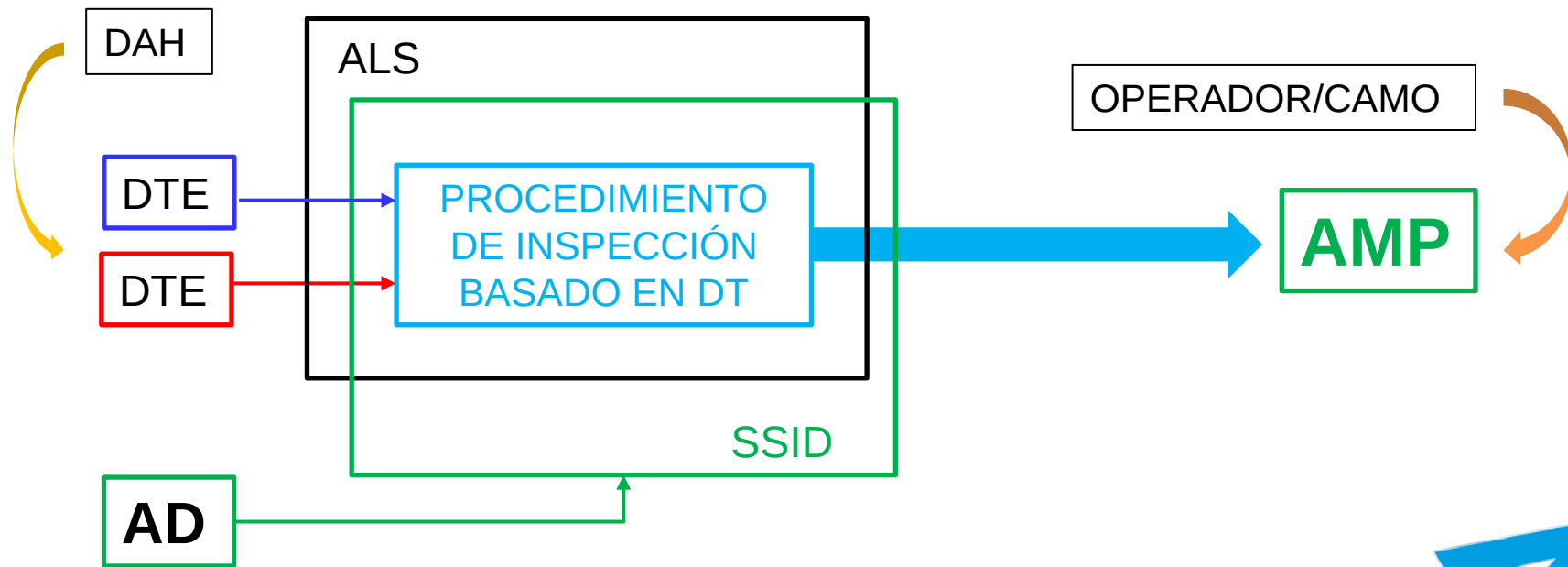
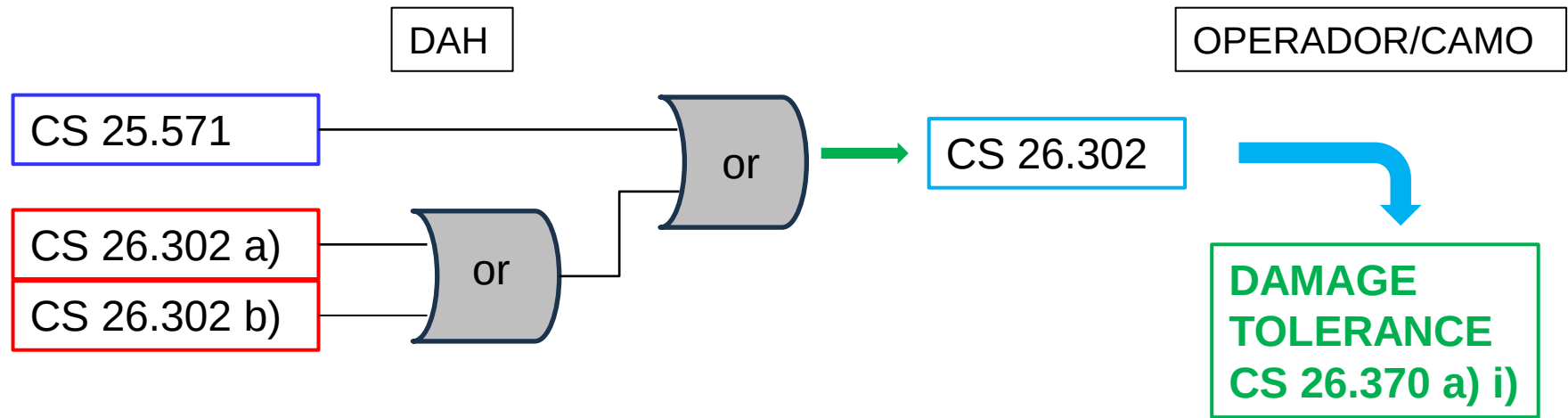
Compliance with point [26.302](#) of Part-26 is demonstrated by complying with [CS 25.571](#) Amendment 19, or subsequent amendment, or with points (a) or (b) of this CS:

- (a) For aeroplane structures certified on the basis of JAR 25.571 Change 6 or 14 CFR §25.571 Amendment 44 or equivalent, or earlier amendments, a fatigue and damage tolerance evaluation according to JAR 25.571 Change 7 or 14 CFR §25.571 Amendment 45 or equivalent, or later amendment, exists, except that residual strength loads may be based upon the fail-safe load cases of the original certification basis. In addition, the inspection and other procedures resulting from this evaluation:
- (1) are contained in an existing ALS; or
 - (2) are contained in a supplemental structural inspection document (SSID) mandated by an airworthiness directive (AD).

In both cases, the documentation includes the time in flight cycles, flight hours or another relevant measure by which the actions within the ALS/SSID are implemented.

- (b) For aeroplane structures certified on the basis of JAR 25.571 Change 7 or 14 CFR §25.571 Amendment 45 or equivalent, or later amendments: the inspections or other procedures resulting from the DTE required by that certification basis are included in the ALS.

FATIGUE EVALUATION**CS 25.571 Damage tolerance and fatigue evaluation of structure**



PUNTO 2

- (ii) for aeroplanes operated in accordance with Annex IV (Part-CAT) to Regulation (EU) No 965/2012 and certified to carry 30 passengers or more or with a payload capacity greater than 3 402 kg (7 500 lbs), a means for addressing the adverse effects that repairs and modifications may have on fatigue-critical structure and on inspections provided for in point (a)(i);

CS 26.370 Continuing airworthiness tasks and aircraft maintenance programme — Operators and organisations responsible for maintenance programmes for large aeroplanes under Part-M

- (b) Compliance with point [26.370\(a\)\(ii\)](#) of Part-26 is demonstrated by complying with point (i) of this CS or by ensuring that the adverse effects that repairs and modifications may have on FCS are addressed by:
- (1) incorporating into the AMP all available approved DTIs for modifications by 26 February 2024 following compliance with points (c) to (e) of this CS;
 - (2) complying with point (f) of this CS;
 - (3) incorporating in the AMP the approved DTIs for all other repairs and modifications in accordance with the schedule adopted in a plan to be included, or referred to, in the AMP by 26 February 2024 in compliance with points (g) and (h) of this CS.
- (i) As an alternative to compliance with points (c) to (h) above, compliance with point 26.370(a)(ii) of Part-26 is demonstrated when a process exists and has been implemented to ensure that approved DTIs for all repairs and modifications affecting the FCS of an aeroplane have been incorporated into the AMP since the aeroplane first entered service.

PUNTO b)

OR

26.370 (a)(ii)

PUNTO (i)



- (i) As an alternative to compliance with points (c) to (h) above, compliance with point 26.370(a)(ii) of Part-26 is demonstrated when a process exists and has been implemented to ensure that approved DTIs for all repairs and modifications affecting the FCS of an aeroplane have been incorporated into the AMP since the aeroplane first entered service.



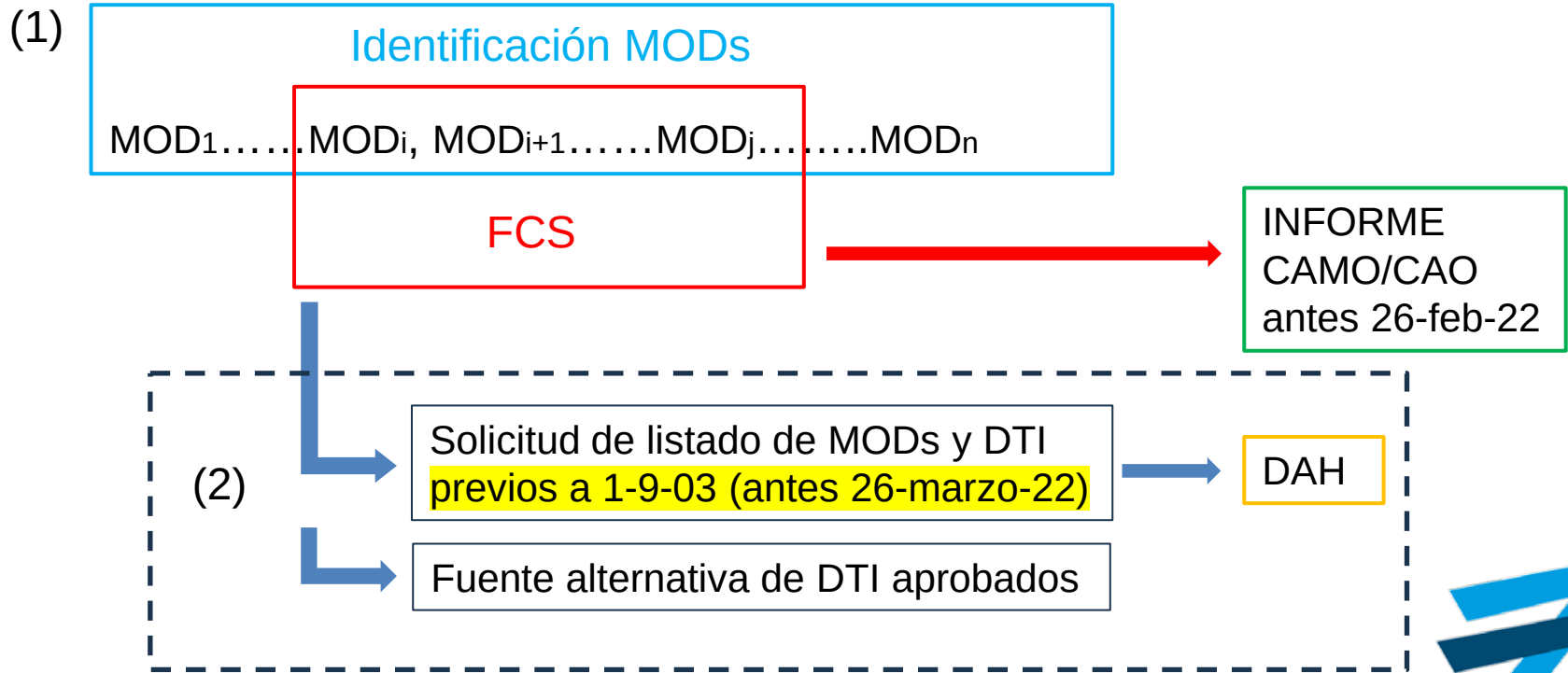
CS 26.370 Continuing airworthiness tasks and aircraft maintenance programme — Operators and organisations responsible for maintenance programmes for large aeroplanes under Part-M

ED Decision 2020/023/R

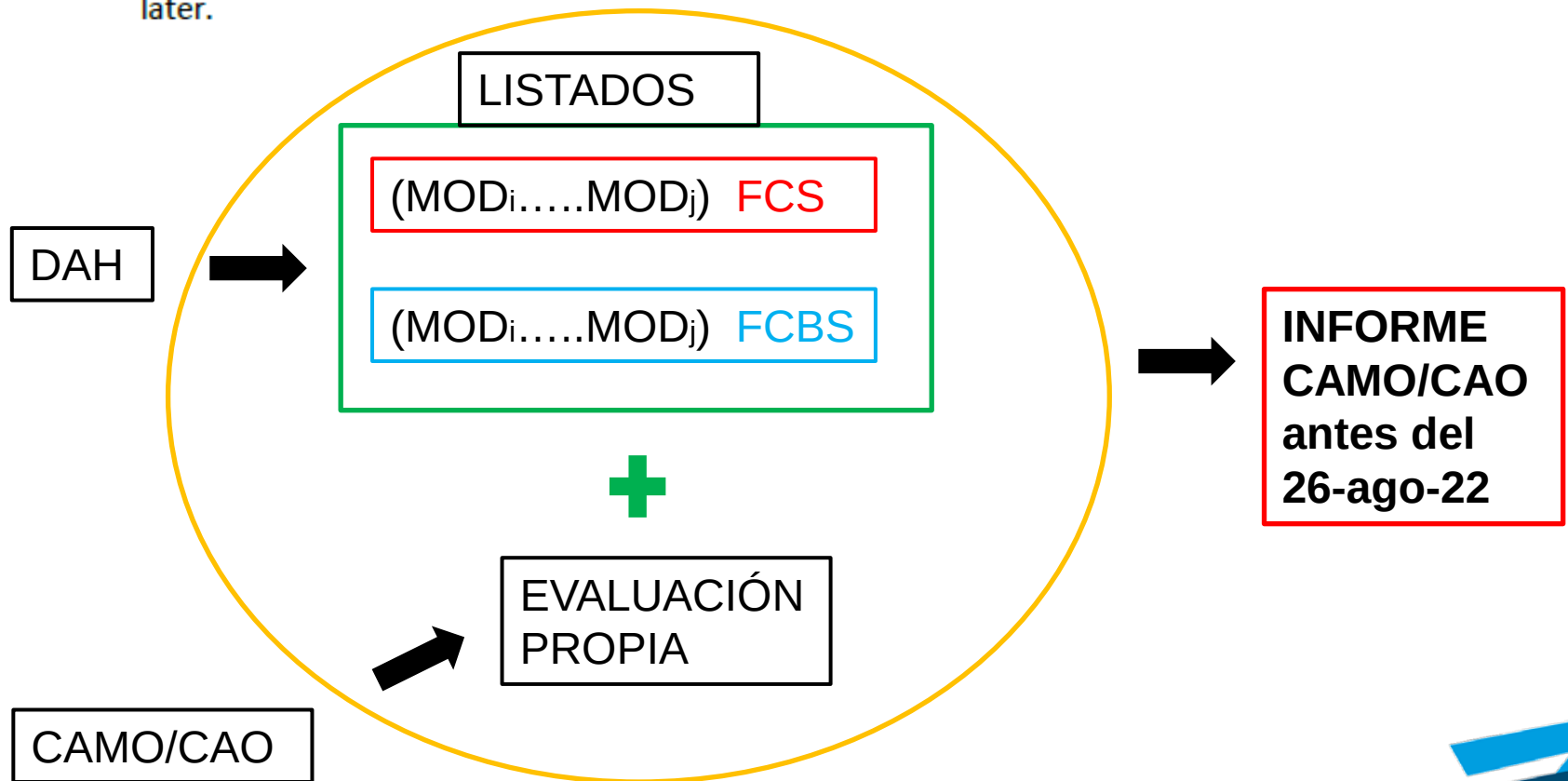
- (b) Compliance with point [26.370\(a\)\(ii\)](#) of Part-26 is demonstrated by complying with point (i) of this CS or by ensuring that the adverse effects that repairs and modifications may have on FCS are addressed by:
- (1) incorporating into the AMP all available approved DTIs for modifications by 26 February 2024 following compliance with points (c) to (e) of this CS;
 - (2) complying with point (f) of this CS;
 - (3) incorporating in the AMP the approved DTIs for all other repairs and modifications in accordance with the schedule adopted in a plan to be included, or referred to, in the AMP by 26 February 2024 in compliance with points (g) and (h) of this CS.
- (i) As an alternative to compliance with points (c) to (h) above, compliance with point 26.370(a)(ii) of Part-26 is demonstrated when a process exists and has been implemented to ensure that approved DTIs for all repairs and modifications affecting the FCS of an aeroplane have been incorporated into the AMP since the aeroplane first entered service.



- (c) Review of aeroplane records and initial request for data
- (1) A candidate list of the major modifications in the aeroplane that affect or include FCS has been identified by means of a review of records, and listed in a report prepared by the continuing airworthiness maintenance organisation by 26 February 2022.
 - (2) Requests for FCMS lists and DTIs for modifications identified in point (c)(1) above as supplemental type certificates (STCs) and other changes, approved prior to 1 September 2003, are submitted to the design approval holder by 26 March 2022, or an alternative source of approved DTIs is identified.



- (3) A final list of the major modifications in the aeroplane that affect or include FCS, taking into account the candidate list in point (c)(1) above, the available design approval holder lists of changes that affect the FCBS and the continuing airworthiness management organisation's own evaluation, is included in a report prepared by the continued airworthiness management organisation. The report should be completed by 26 August 2022 or before operating the aeroplane in accordance with Part-CAT, whichever occurs later.



- (d) Operator or owner review of design approval holder compliance data

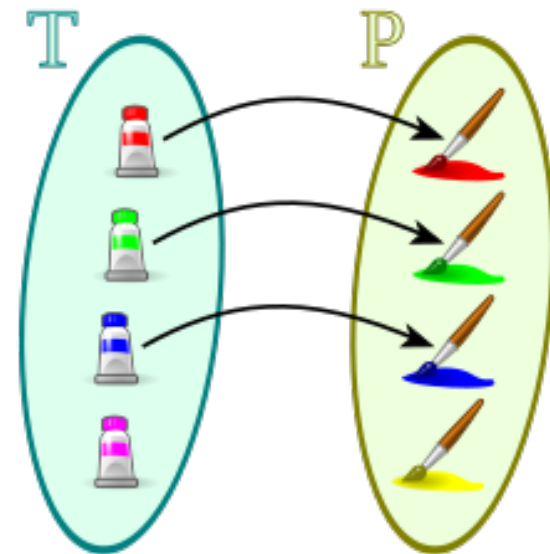
A review has been conducted by the continuing airworthiness management organisation of the applicable documents supplied by type certificate (TC) holders and STC holders in compliance with points [26.302](#), [26.306](#) to [26.309](#) and [26.332](#) to [26.334](#) of Part-26, which supports the identification of the available FCS and DTIs relevant to each aeroplane.

- (e) DTIs that should be incorporated into the AMP before 26 February 2024.

For modifications with an approved DTI that is available and compliant with points [26.307](#) or [26.333](#) of Part 26, all the applicable DTIs should be incorporated into the AMP by 26 February 2024 or before operating the aeroplane in accordance with Part-CAT, whichever occurs later.

(d) Revisión de los datos que proporciona el DAH y de los DTI que aplican, en su caso

(e) DTIs a incorporar al AMP antes del **26-feb-2024** o antes de la entrada en servicio de la aeronave



<https://metodologiadelasmatematicas.wordpress.com/2017/06/07/correspondencia/>



CS 26.370 Continuing airworthiness tasks and aircraft maintenance programme — Operators and organisations responsible for maintenance programmes for large aeroplanes under Part-M*ED Decision 2020/023/R*

- (b) Compliance with point [26.370\(a\)\(ii\)](#) of Part-26 is demonstrated by complying with point (i) of this CS or by ensuring that the adverse effects that repairs and modifications may have on FCS are addressed by:
- (1) incorporating into the AMP all available approved DTIs for modifications by 26 February 2024 following compliance with points (c) to (e) of this CS;
 - (2) complying with point (f) of this CS;
 - (3) incorporating in the AMP the approved DTIs for all other repairs and modifications in accordance with the schedule adopted in a plan to be included, or referred to, in the AMP by 26 February 2024 in compliance with points (g) and (h) of this CS.
- (i) As an alternative to compliance with points (c) to (h) above, compliance with point 26.370(a)(ii) of Part-26 is demonstrated when a process exists and has been implemented to ensure that approved DTIs for all repairs and modifications affecting the FCS of an aeroplane have been incorporated into the AMP since the aeroplane first entered service.



- (f) Modifications incorporated in an aeroplane imported to the EU after 26 February 2021

For all major modifications affecting FCS incorporated in an aeroplane that is imported to the EU after 26 February 2021, the applicable approved DTI should be obtained and incorporated into the AMP by 26 February 2024 or before operating the aeroplane in accordance with Part-CAT, whichever occurs later.

- Modificaciones incorporadas en una aeronave importada a la UE después del 26 de febrero de 2021



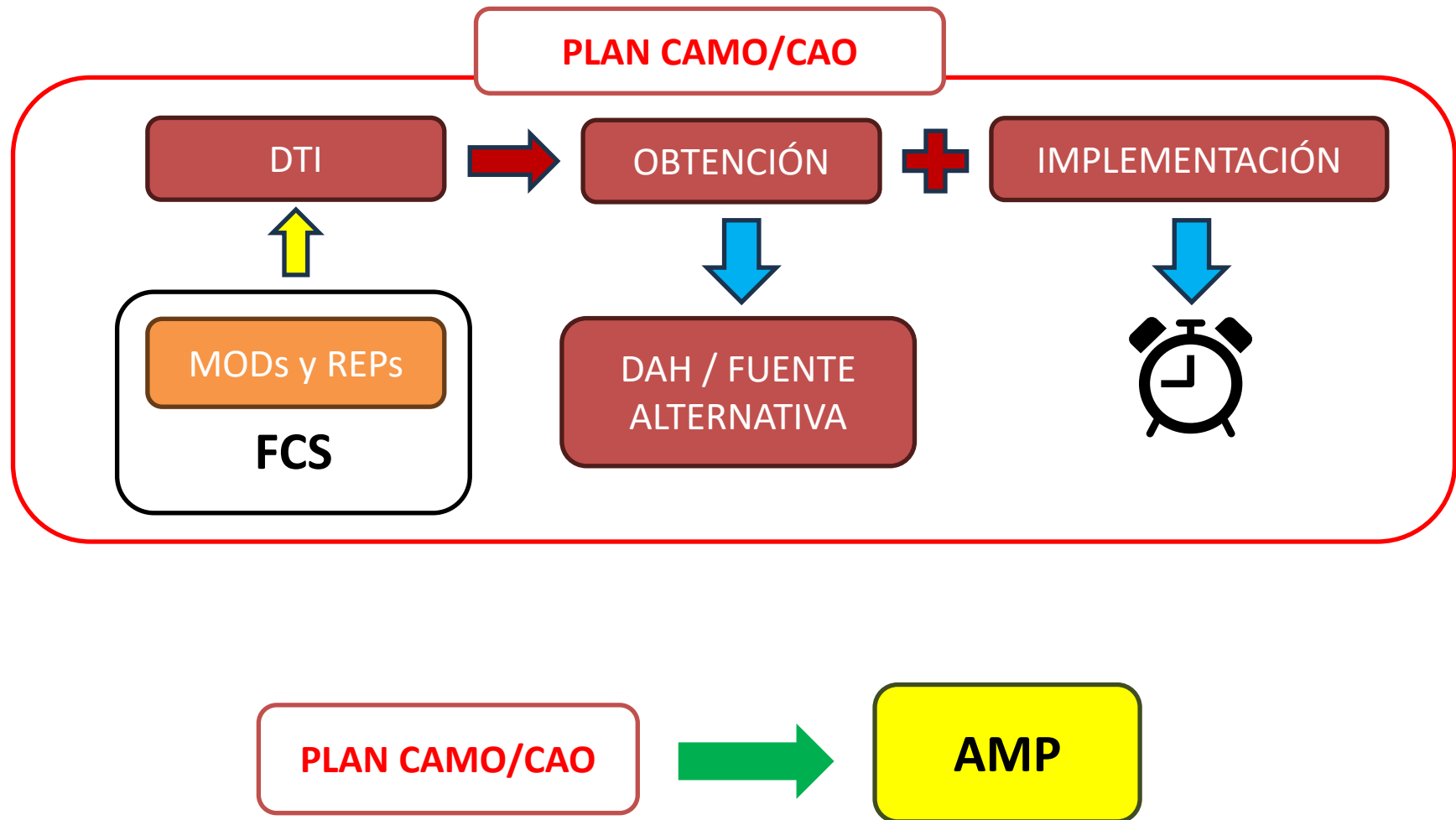
- Para todas las modificaciones importantes que afecten al FCS, el DTI aprobado aplicable **debe obtenerse e incorporarse al AMP antes del 26 de febrero de 2024** o antes de operar el avión de acuerdo con la Parte CAT, lo que ocurra ocurre más tarde.

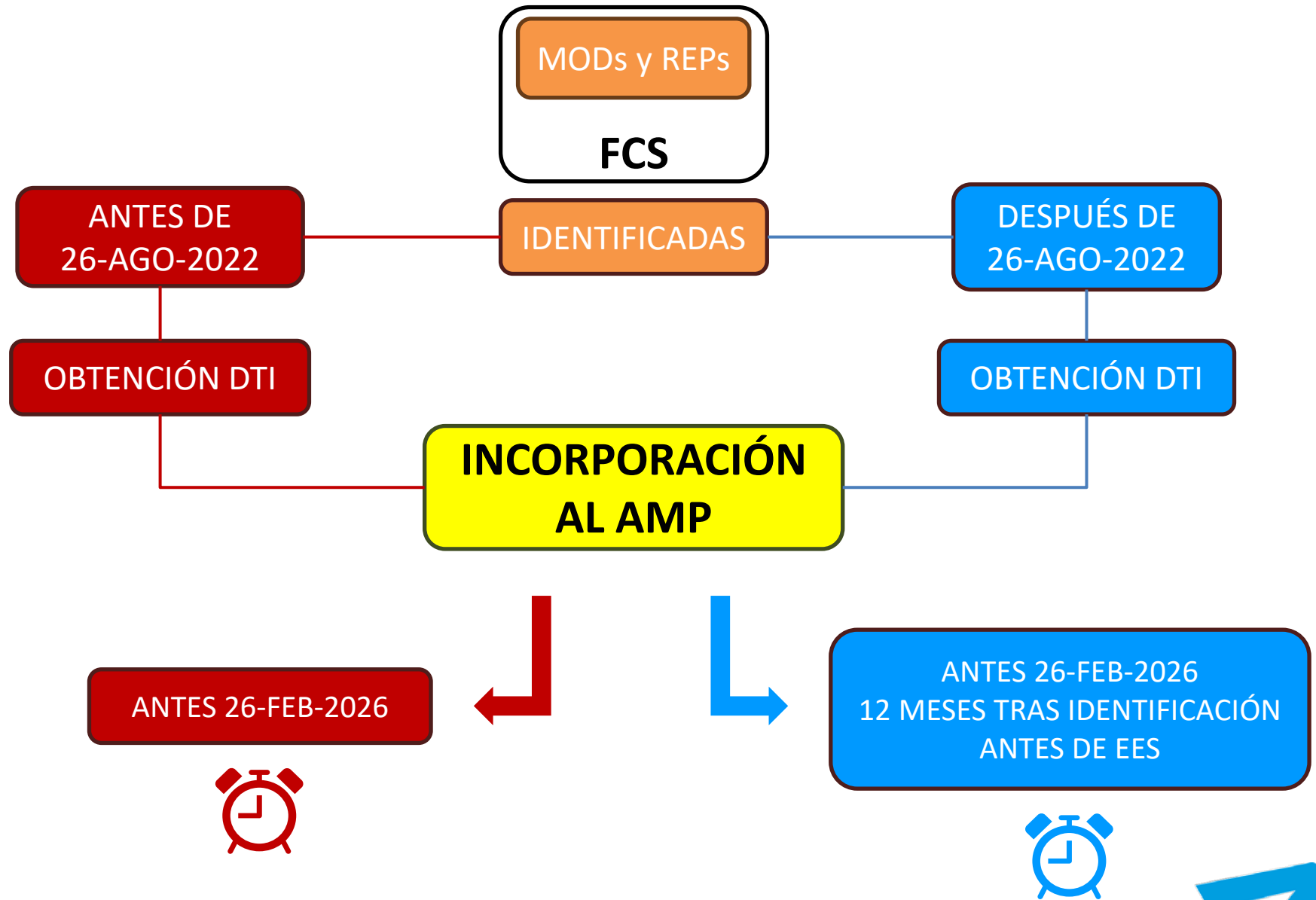


CS 26.370 Continuing airworthiness tasks and aircraft maintenance programme — Operators and organisations responsible for maintenance programmes for large aeroplanes under Part-M*ED Decision 2020/023/R*

- (b) Compliance with point [26.370\(a\)\(ii\)](#) of Part-26 is demonstrated by complying with point (i) of this CS or by ensuring that the adverse effects that repairs and modifications may have on FCS are addressed by:
- (1) incorporating into the AMP all available approved DTIs for modifications by 26 February 2024 following compliance with points (c) to (e) of this CS;
 - (2) complying with point (f) of this CS;
 - (3) incorporating in the AMP the approved DTIs for all other repairs and modifications in accordance with the schedule adopted in a plan to be included, or referred to, in the AMP by 26 February 2024 in compliance with points (g) and (h) of this CS.
- (i) As an alternative to compliance with points (c) to (h) above, compliance with point 26.370(a)(ii) of Part-26 is demonstrated when a process exists and has been implemented to ensure that approved DTIs for all repairs and modifications affecting the FCS of an aeroplane have been incorporated into the AMP since the aeroplane first entered service.







PUNTO 3

- (iii) for aeroplanes certified with a maximum take-off weight (MTOW) greater than 34 019 kg (75 000 lbs) an approved LOV;

CS 26.370 Continuing airworthiness tasks and aircraft maintenance programme — Operators and organisations responsible for maintenance programmes for large aeroplanes under Part-M

ED Decision 2020/023/R

- (j) Compliance with point [26.370\(a\)\(iii\)](#) of Part-26 is demonstrated by incorporating into the maintenance programme the most restrictive applicable limitation of points (1), (2) or (3) below, in flight cycles or flight hours or both, as appropriate:
- (1) An EASA-approved LOV in accordance with Part-26, or
 - (2) An EASA-approved limitation on the applicability of the ALS of the instructions for continued airworthiness at the aeroplane level, in accordance with JAR/CS 25.571 and 25.1529 (or equivalent), or



- (3) For aeroplanes listed in Table 1 below, the limitation in Table 1, unless EASA has approved different limitations in accordance with (1) or (2).

Type/Model	FC/FH
Boeing 707 (-300 Series and -400 Series)	20 000 FC
Boeing 720	30 000 FC
DC 8	50 000 FC/50 000 FH
DC-9	100 000 FC/100 000 FH
DC-10-10, -15	42 000 FC/60 000 FH
DC-10-30, -40, -10F, -30F, -40F	30 000 FC/60 000 FH
MD-10-10F	42 000 FC/60 000 FH
MD-10-30F	30,000 FC/60,000 FH
MD-90	60 000 FC/90 000 FH
Lockheed Electra L-188	26 600 FC
Lockheed Hercules 382 Series Hercules Models 382, 382B, 382E, 382F, and 382G	20 000 FC/50 000 FH
Lockheed Tristar L-1011-385-1, L-1011-385-1-14, L-1011-385-1-15, and L-1011-385-3.	36 000 FC

Table 1



PUNTO 4

(iv) a CPCP;

CS 26.370 Continuing airworthiness tasks and aircraft maintenance programme — Operators and organisations responsible for maintenance programmes for large aeroplanes under Part-M

- (k) Compliance with point [26.370\(a\)\(iv\)](#) of Part-26 is demonstrated by incorporating a CPCP into the maintenance programme, and where a TC holder baseline CPCP produced in accordance with point [26.304](#) of Part-26 exists, it is taken into account in the development of the operator's CPCP.

26.304 Corrosion prevention and control programme

Regulation (EU) 2020/1159

- (a) A holder of a type-certificate (TC) or a restricted TC for a turbine-powered large aeroplane certified on or after 1 January 1958, for which the application for TC was submitted before 1 January 2019, shall establish a baseline corrosion prevention and control programme (CPCP).
- (b) Unless the baseline CPCP referred to in paragraph (a) has already been approved by the Agency in accordance with point 21.A.3B(c)(1) of Annex 1 to Regulation (EU) No 748/2012 or in a maintenance review board report (MRBR) approved by the Agency, the holder of a type-certificate (TC) or a restricted TC shall submit the CPCP to the Agency before 26 February 2023, for approval.
- (c) An applicant for a TC or restricted TC as referred to in letter (c) of [Article 1](#) paragraph 2, for a turbine-powered large aeroplane shall establish a baseline corrosion prevention and control programme (CPCP) prior to the TC being issued.

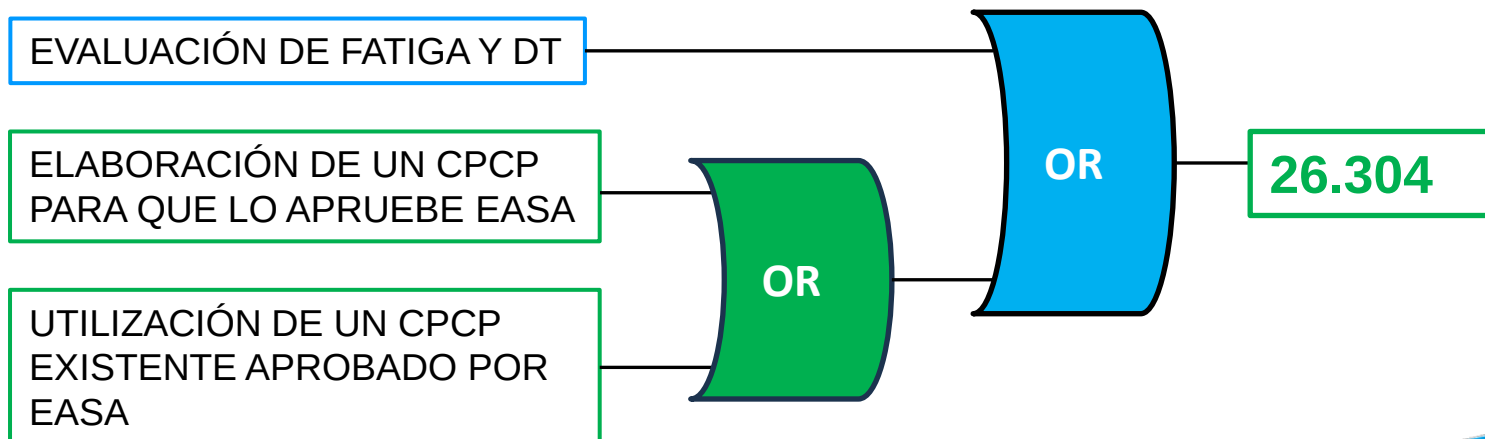


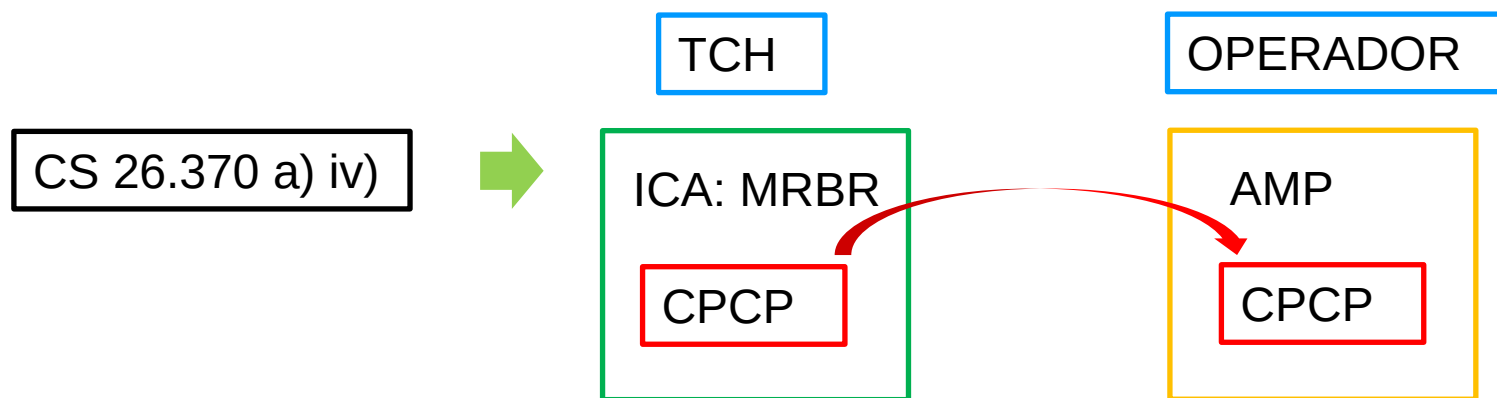
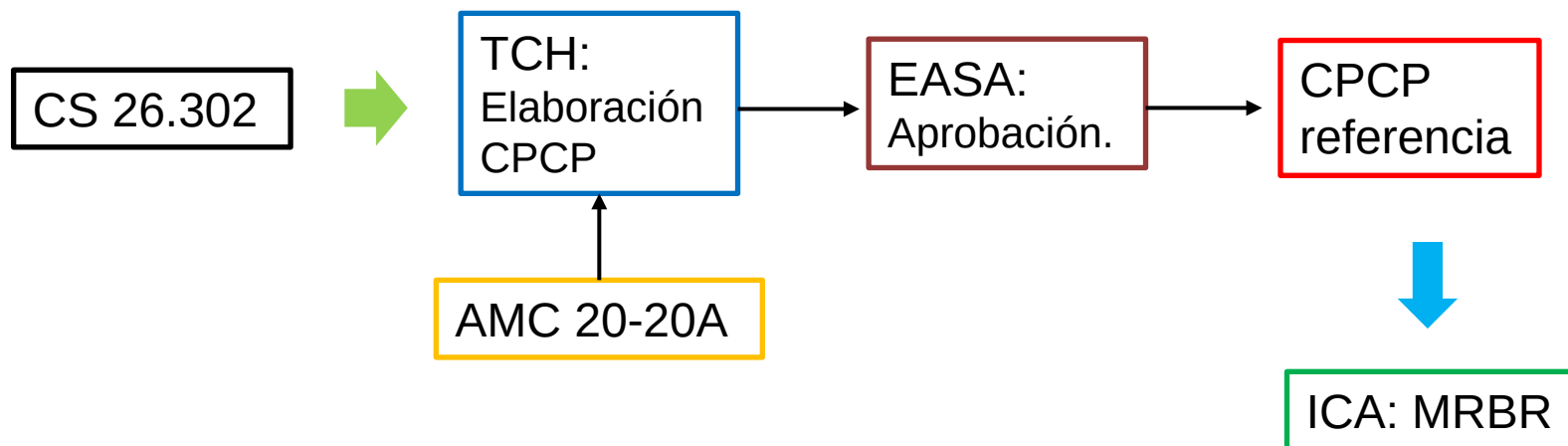
CS 26.304(a) CPCP

ED Decision 2020/023/R

Compliance with point [26.304](#) of Part-26 is demonstrated by complying with CS 25.571 Amendment 19 or subsequent amendment, or with points (a) or (b) of this CS:

- (a) A baseline CPCP is established according to AMC 20-20A Paragraph 9 or equivalent means, it includes a statement that requires the operator to control corrosion to Level 1 or better, and is submitted to EASA for approval.
- (b) A baseline CPCP already exists for the type that is either approved by EASA through the maintenance review board (MRB) and industry steering committee (ISC) using existing procedures for EASA maintenance review board report (MRBR) approval or through an existing EASA AD.





RESUMEN**AMP**



<https://www.marca.com/futbol/real-madrid/2023/02/14/63eb6397c83c2500285daff4-directo.html>

¿PREGUNTAS?



Gracias por su atención