Lista de Verificación para la autorización específica de EDTO

Con el objetivo de lograr un documento legible y facilitar la adecuada interpretación por parte del IO en el registro de esta lista de verificación, se proporciona las siguientes instrucciones:

Casilla 1 Nombre completo del explotador de servicios aéreos y número del AOC.

Casilla 2 Dirección completa del explotador, incluyendo teléfono y medios electrónicos de contacto, tales como correo electrónico, entre otros.

Casilla 3 Nombre completo del gerente responsable del explotador de servicios aéreos.

Casilla 4 Fabricante, modelo y número/s de serie de la/s aeronave/s.

Casilla 5 Matrícula/s de la/s aeronave/s y configuración avión – motor (AEC).

Casilla 6 Área de operación EDTO / Tiempo de desviación máximo (MDT) solicitado.

Casilla 7 Fechas en que se recibe la solicitud, de reunión de pre-solicitud y prevista de inicio de las operaciones.

Casilla 8 Nombre completo del jefe del equipo de aprobación.

Casilla 9 Referencia del requisito RAP 121 o 135, según sea aplicable.

Casilla 10 Descripción de las preguntas aplicables al requisito RAP 121 o RAP 135 a verificar. En algunos casos se puede dar la posibilidad de que exista más de una pregunta para el mismo requisito. Se incluirá un número de identificación asignado al ítem en forma secuencial.

Casilla 11 Registro del estado de cumplimiento del requisito. Esta casilla está asociada con el resultado de la Casilla 13 que describe las orientaciones para el examen de las pruebas o evidencias del requisito.

Cuando se determine que todas las orientaciones de la Casilla 12 han sido implementadas de conformidad con un requisito específico, el inspector marcará el recuadro de “Implementado” en la Casilla 13, y además marcará el recuadro de “Satisfactorio” en la Casilla 11. En el mismo sentido, cuando se determine que una o más o todas las orientaciones de la Casilla 12 no han sido implementadas de acuerdo con el requisito, el inspector marcará “No implementado” en la Casilla 13, y también marcará el recuadro de “No satisfactorio” en la Casilla 11. En caso que el requisito reglamentario no sea aplicable para explotador de servicios aéreos, el inspector marcará el recuadro de “No aplicable” de todas las orientaciones del requisito, y además marcará el recuadro de “No aplicable” de la Casilla 11. Cuando el inspector determine que un requisito no es aplicable al explotador de servicios aéreos, no necesita evaluar las orientaciones para el examen de pruebas o evidencias, dado que estas orientaciones están asociadas directamente al cumplimiento del requisito.

Esta casilla tiene los siguientes niveles de cumplimiento del requisito:

1. Satisfactorio. – Significa que las pruebas o evidencias presentadas para examen, satisfacen todas las orientaciones del requisito y no requieren mayor detalle.
2. No satisfactorio. – Significa que las pruebas o evidencias presentadas para examen, no satisfacen una o más o todas las orientaciones y por lo tanto tampoco el requisito.
3. No aplicable. – Significa que el requisito no es aplicable al explotador de servicios aéreos y en consecuencia a sus orientaciones.

En caso de que el inspector no realice ninguna selección se interpretará que la pregunta y sus orientaciones no fueron evaluadas.

Casilla 12 Descripción de las orientaciones para el examen de pruebas o evidencias a ser presentadas por los proveedores de servicios. Tiene el objeto de clarificar la pregunta del requisito de la Casilla 10, con las acciones que deberían examinarse por parte del inspector. Es necesario que el explotador de servicios aéreos siempre disponga de pruebas documentadas que evidencien las orientaciones de la Casilla 12 o de otra forma aceptable para el inspector, como por ejemplo de evidencia física. En algunos aspectos se hacen recomendaciones para que el inspector pueda profundizar en algún tema.

Casilla 13 Indicación de que las evidencias presentadas para examen satisfacen o no satisfacen la orientación correspondiente.

Implementado. – Las evidencias presentadas para examen satisfacen la orientación de la pregunta del requisito.

No implementado. – Las evidencias presentadas para examen no cumplen con la orientación de la pregunta del requisito.

No aplicable. – Para todas las orientaciones si el requisito no es aplicable al explotador de servicios aéreos.

Casilla 14 Pruebas/notas/comentarios. – Se incluye para que el inspector documente las pruebas presentadas por el explotador de servicios aéreos y los aspectos que ha evaluado en el examen de pruebas. También permite al inspector realizar comentarios adicionales y detallar la naturaleza de las observaciones o constataciones encontradas. Esta casilla debe respaldar lo indicado en la Casilla 13. Existen diferentes combinaciones de situaciones que tienen que estar justificadas en esta casilla. Si el espacio no es suficiente, se utiliza la página de observaciones que es parte de la LV.

Si el inspector no verificó una orientación de un requisito, en esta casilla deberá anotar el motivo por el cual tomó esa decisión.

Casilla 15 Observaciones. – Se utiliza para ampliar cualquier explicación de la Casilla 14.

AUTORIZACIÓN ESPECIFICA PARA EDTO

RAP 121 ☐ / RAP 135 ☐

1. Nombre del explotador / N° AOC:

2. Dirección / Teléfono / Correo Electrónico:

3. Nombre del directivo responsable:

4. Fabricante, modelo y número(s) de serie de la(s) aeronave(s):

5. Matrícula(s) de la(s) aeronave(s) y combinación avión motor (AEC):

6. Área de operación EDTO / Tiempo de desviación máximo (MDT) solicitado:

7. Fecha en que se recibe la solicitud:

Fecha de la reunión de presolicitud:

Fecha prevista para el inicio de las operaciones EDTO:

8. Jefe del Proceso de Autorización:

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para la evaluación de la pregunta del requisito	13. Estado de implementación	14. Pruebas/Notas/ Comentarios
A. APROBACIÓN DE OPERACIONES					
RAP 121/135 Secciones 121.415 135.040	C28-1. ¿Ha revisado el explotador el EFOM o las partes pertinentes del OM de manera apropiada?	☐ Satisfactorio ☐ No satisfactorio ☐ No aplicable	1. Verificar que el explotador haya incluido información específica de la combinación avión-motor (tiempo de desviación máximo y distancia, plan de velocidades OEI o AEO, datos de performance, etc.)	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			2. Verificar que el explotador haya incluido las siguientes políticas y procedimientos: a. Procedimientos para la planificación de los vuelos EDTO (despacho / liberación); b. Procedimientos de pre-vuelo; c. Procedimientos de ingreso al sector EDTO (EEP); d. Procedimientos en el sector EDTO; e. Procedimientos de contingencia f. Procedimientos de vigilancia durante el vuelo g. Criterios y orientaciones para las desviaciones	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para la evaluación de la pregunta del requisito	13. Estado de implementación	14. Pruebas/Notas/ Comentarios
			3. Verificar que hayan incluido las revisiones correspondientes al manual de operaciones de la aeronave (AOM).	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			4. Verificar que haya incluido las revisiones aplicables a las listas de verificación.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			5. Verificar que se hayan revisado los programas de instrucción inicial y periódica de todo el personal de operaciones afectado, como ser: a. Tripulante de vuelo; b. Tripulante de cabina de pasajeros, y c. Despachadores de vuelo y personal de control operacional.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
RAP 121/135 Párrafos 121.2581 (b) 135.1215 (b)	C28-2. ¿Ha definido el explotador el área de operaciones EDTO de manera apropiada y es adecuado el equipamiento de la aeronave? ***Nota***. - *el área de operaciones EDTO puede encontrase definida en el EFOM o partes pertinentes del OM.*	☐ Satisfactorio ☐ No satisfactorio ☐ No aplicable	1. Verificar que se hayan revisado los programas de instrucción inicial y periódica de todo el personal de operaciones afectado, como ser: a. El plan Mach/IAS de velocidades OEI (bimotores) o AEO (más de 2 motores) seleccionadas y el peso de referencia para el cálculo de la distancia correspondiente al umbral de EDTO; b. El plan Mach/IAS de velocidades OEI (bimotores) o AEO (más de 2 motores) a aprobar y el peso de referencia para el cálculo de la distancia correspondiente al tiempo de desviación máximo solicitado; y c. El perfil de descenso de deriva con un motor inoperativo, a la OEI aprobada o seleccionada, según corresponda y nivelación limitada por el empuje máximo continuo en el motor operativo.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			2. Verificar que se han identificado los aeródromos adecuados que podrán ser utilizados como aeródromos de alternativa en ruta EDTO.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			3. Verificar que el explotador cuenta con: a. Un sistema de comunicaciones en ambos sentidos entre la aeronave y la oficina de despacho o el responsable del control operacional, para tiempos de desviación máximos menores a 180 minutos	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para la evaluación de la pregunta del requisito	13. Estado de implementación	14. Pruebas/Notas/ Comentarios
			b. Un segundo sistema de comunicaciones por satélite en ambos sentidos entre la aeronave y la oficina de despacho o el responsable del control operacional, para tiempos de desviación máximos superiores a 180 minutos.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
RAP 121/135 12.235, 121.330, 121,260 (b), 121.360 (b), 121.680, 121.685, 121.2581(b), 121.2625 8c9, Apénd. J, B.6 135.119 (e) 135.630, 135.670 (b), 135.705, 135.1285, 135.1290, 135.1215 (b), Apénd. A B.6	C28-3. ¿Ha establecido el explotador procedimientos para la planificación de los vuelos EDTO (despacho/liberación) en el EFOM o partes pertinentes del OM?	☐ Satisfactorio ☐ No satisfactorio ☐ No aplicable	1. Verificar que en el despacho/liberación de vuelo se especifica el tiempo de desviación máximo hasta un aeródromo de alternativa en ruta EDTO para el cual el explotador puede realizar una operación EDTO particular.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			2. Verificar que el área de operaciones EDTO, está limitada por el tiempo de desviación máximo aprobado hasta un aeródromo de alternativa en ruta a la velocidad OEI de desviación aprobada (en condiciones ISA en aire en calma) desde cualquier punto a lo largo de la ruta de vuelo propuesta.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			3. Verificar que se identifica el/los sector(es) EDTO mediante el/los punto(s) de entrada (EEP) y salida (EXP).	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			4. Verificar que se identifican los puntos de tiempo equivalente (ETP) sobre las condiciones de viento y temperatura actuales.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			5. Verificar que los ETPs se establecen para: a. Calcular el combustible crítico para EDTO; b. verificar el tiempo de desviación máximo respecto de los valores TLS aplicables; y c. adoptar decisiones respecto de la desviación en vuelo.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para la evaluación de la pregunta del requisito	13. Estado de implementación	14. Pruebas/Notas/ Comentarios
			6. Verificar que se identifican los aeródromos de alternativa en ruta dentro del área de operación EDTO y que se evalúan por: a. Performance para el aterrizaje basada en información del AFM proporcionada por el fabricante; b. Mínimos meteorológicos con valores incrementales durante el período de validez o margen de tiempo de utilización (mínimos de despacho); ***Nota 1**. – Los valores incrementales serán aprobados por la AAC.* ***Nota 2**. – El margen de tiempo aplicable debe considerar la primera y la última hora prevista de llegada para cada aeródromo de alternativa EDTO sobre la base de la hora prevista de salida.* c. servicios de salvamento y extinción de incendios (RFFS); y ***Nota 1.** – Categoría 4 RFFS del aeródromo para aviones con peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 27.000 kg, o Categoría 1 RFFS de aeródromo para todos los otros aviones, a condición de que se notifique al explotador del aeródromo la llegada del avión por lo menos con 30 minutos de antelación.* ***Nota 2**. – Si el explotador no puede avisar con 30 minutos de antelación, un nivel de protección RFFS aceptable podría ser dos categorías por debajo de la categoría RFFS del avión.* ***Nota 3**. – Si los aeródromos de salida o de destino o los aeródromos de alternativa de salida o de destino son también aeródromos de alternativa EDTO, el nivel de protección RFFS aceptable debe cumplir con el más restrictivo.*	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para la evaluación de la pregunta del requisito	13. Estado de implementación	14. Pruebas/Notas/ Comentarios
			7. Verificar que el requisito de combustible crítico EDTO considera la posibilidad de los escenarios de falla siguientes a partir del ETP EDTO más crítico en cuanto al combustible o "punto crítico" (CP) entre aeródromos de alternativa EDTO designados: a. Despresurización con todos los motores en marcha; b. Despresurización con un motor inoperativo; y c. Falla de motor (para bimotores solamente).	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			8. Verificar que el cálculo del combustible crítico considera: a. Los errores del viento pronosticado, aumentando el combustible calculado con el correspondiente a un aumento de un 5% en la velocidad de los vientos pronosticados (aumento en viento de frente o decremento en viento de cola) o un 5% si el explotador no utiliza vientos pronosticados; b. Los efectos por hielo, aumentando el combustible calculado anterior con el mayor de los valores calculados como resultado del combustible consumido por la acumulación de hielo en superficies no calentadas durante el 10% del tiempo pronosticado en condiciones de hielo (incluido el combustible consumido en este período, por la utilización de los sistemas de antihielo en motores y alas); o el combustible consumido por la utilización del sistema de antihielo en motores y, si es aplicable, en alas, durante todo el tiempo pronosticado en condiciones de hielo; c. Los efectos del deterioro de los motores, aumentando el combustible calculado anterior en un 5%, a menos que el explotador mantenga un programa de monitoreo sobre el rendimiento del consumo de combustible en crucero; d. El consumo de combustible para volar durante 15 minutos a velocidad de espera a 450 m (1 500 ft) sobre la elevación del aeródromo de alternativa EDTO, realizar una aproximación y aterrizar;	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para la evaluación de la pregunta del requisito	13. Estado de implementación	14. Pruebas/Notas/ Comentarios
			e. El consumo de combustible del APU, durante aquellas fases del vuelo en las cuales se considera una fuente de energía; y f. El combustible para tener en cuenta cualesquiera elementos de la lista de desviación respecto a la configuración (CDL) o MEL.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			9. Verificar que no se liste un aeródromo como aeródromo de alternativa EDTO en el despacho o liberación de vuelo si: a. Para tiempos de desviación máximos de hasta 180 minutos, el tiempo necesario para volar a ese aeródromo a la velocidad OEI aprobada en condiciones ISA y de aire en calma, excede el tiempo aprobado para el sistema significativo EDTO más limitante (incluyendo el sistema de supresión de incendios de carga) menos 15 minutos; b. Para tiempos de desviación máximos superiores a 180 minutos, el tiempo necesario para volar a ese aeródromo a la velocidad AEO seleccionada corregida por viento y temperatura, excede el tiempo más limitante del sistema de supresión de incendios de carga menos 15 minutos; o a la velocidad OEI aprobada corregida por viento y temperatura, excede el tiempo para el sistema significativo EDTO más limitante (otro del sistema de supresión de incendios de carga) menos 15 minutos.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			10. Verificar que los informes y pronósticos meteorológicos para la ruta provienen de una fuente aprobada por la DGAC.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			11. Verificar que el sistema de predicción de viento y temperatura en altura viene con una resolución aceptable (típicamente de 140 km horizontales o 1,25 grados) y que la velocidad de los vientos pronosticados puede ser corregida en un 5 % (aumento en viento de frente y decremento en viento de cola), para los efectos del cálculo del combustible crítico.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para la evaluación de la pregunta del requisito	13. Estado de implementación	14. Pruebas/Notas/ Comentarios
RAP 121/135 121.540 121.545 121.525 121.121.1145 121.1150 135.046 135.1445 135.1450	C28-5 ¿Ha establecido el explotador procedimientos para garantizar el estado técnico del avión para EDTO?	☐ Satisfactorio ☐ No satisfactorio ☐ No aplicable	1. Verificar que los procedimientos garantizan de que: a. No se sobrepasen las limitaciones de tiempo pertinentes del avión que realiza operaciones EDTO; y b. Que el avión esté certificado y configurado para la misión EDTO prevista.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			2. Verificar que la declaración de conformidad de mantenimiento EDTO proporciona a la tripulación de vuelo garantías de que: a. La condición de la aeronave ha sido verificada y se ha confirmado que cumple con los requisitos de despacho EDTO aplicables establecidos en las políticas de la compañía, así como con la MEL aplicable; b. Se han concluido satisfactoriamente los elementos EDTO de la verificación de mantenimiento de línea aplicable; c. se ha verificado la configuración de la aeronave y se ha confirmado que cumple las normas de configuración aplicables establecidas en el documento CMP EDTO (según corresponda); y d. Se ha evaluado la capacidad de los TLS pertinentes.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			3. Verificar que antes de cada vuelo EDTO el organismo de mantenimiento del explotador proporcione al despachador de vuelo una declaración de conformidad EDTO para fines de control operacional y preparación del vuelo, que incluya: a. El avión en cuestión es capaz de realizar vuelos EDTO (sí o no); y b. La capacidad de tiempo de desviación máximo conexa.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
RAP 121/135 121.225 121.335 121.2553 121.2625 121.2580 121.2581 Apéndice J A.9.3.35	C28-6 ¿Ha establecido el explotador procedimientos para la ejecución de los vuelos EDTO en el EFOM o partes pertinentes del OM?	☐ Satisfactorio ☐ No satisfactorio ☐ No aplicable	1. Verificar que haya desarrollado procedimientos para la vigilancia durante el vuelo, que contemplen: a. Los requisitos de navegación y comunicaciones de la ruta específica; b. Procedimientos FMS;	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para la evaluación de la pregunta del requisito	13. Estado de implementación	14. Pruebas/Notas/ Comentarios
135.650 135.670 135.687 135.1215 Apéndice A A.9.3.35			c. La verificación (por parte del piloto y del despachador de vuelo) de la condición meteorológica de los aeródromos de alternativa en ruta identificados en el plan operacional de vuelo, antes de proceder más allá del EEP, que asegure que las condiciones meteorológicas pronosticadas son iguales o superiores a los mínimos de utilización publicados para la pista y el procedimiento de aproximación previstos durante el período de validez aplicable; y ***Nota 1**. – Antes del EEP, si el pronóstico meteorológico no satisface los mínimos de utilización publicados requeridos para el aterrizaje, debe enmendarse el plan operacional de vuelo para incluir otro aeródromo de alternativa EDTO que satisfaga los requisitos mínimos de aterrizaje, con el tiempo de desviación máximo EDTO autorizado y dentro de la capacidad TLS EDTO del avión. Si esto no puede hacerse, el vuelo deberá continuar como no EDTO.* ***Nota 2**. – Luego del EEP, si se determina que los valores pronosticados para cualquiera de los aeródromos de alternativa EDTO están por debajo de los límites de aterrizaje o que el aeródromo de alternativa EDTO resulta inadecuado, el vuelo EDTO puede continuar a discreción del piloto al mando.* d. La vigilancia del consumo de combustible en ruta de acuerdo a la política de combustible del explotador para que la tripulación de vuelo determine si el combustible remanente es suficiente para completar la misión. *Nota. – No es necesario que el combustible crítico calculado se encuentre a bordo al pasar por los ETP EDTO, incluyendo el CP siempre que se satisfagan estas reservas de la política en ruta.*	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para la evaluación de la pregunta del requisito	13. Estado de implementación	14. Pruebas/Notas/ Comentarios
			2. Verificar que se hayan implantado procedimientos en apoyo del programa de mantenimiento EDTO, en las siguientes áreas específicas (de ser aplicables): a. Programa de arranque en vuelo del APU; b. Vuelos de verificación de mantenimiento; c. Discrepancias entre sistemas significativos para EDTO; o d. Programa de liberación de vuelos EDTO después de desviaciones no técnicas.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			3. Verificar que se haya desarrollado procedimientos operacionales normalizados (SOP) que incluya: a. Sesiones de información previa al vuelo, donde puedan examinarse posibles motivos de desviación, definir las estrategias (tiempo, combustible, obstáculos) y comunicarse los posibles planes de acción a todos los miembros de la tripulación; b. Examen de las condiciones meteorológicas y del terreno a lo largo de las posibles derrotas de desviación EDTO para asegurar que la tripulación cuenta con un plan común para enfrentar posibles contingencias; y c. Procedimientos para minimizar cualquier confusión respecto de la posición del avión en relación con los ETP EDTO y la dirección de viraje requerida para continuar hasta el aeródromo de alternativa en ruta designado más cercano.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			4. Verificar que se haya desarrollado procedimientos para la protección pública, que incluya un plan específico de recuperación de los pasajeros y de la carga en caso de desvío a un aeródromo de alternativa EDTO, con especial énfasis en EDTO superiores a 180 minutos o en áreas polares.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
RAP 121 Apéndice J B.5 RAP 135 Apéndice A B.5	C28-7 ¿Dispone el explotador de datos de performance para la planificación y ejecución de los vuelos EDTO?	☐ Satisfactorio ☐ No satisfactorio ☐ No aplicable	1. Verificar que los datos de performance se basen en información proporcionada en el AFM aprobado o en otra documentación o herramienta de soporte lógico proporcionadas por el fabricante del avión.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para la evaluación de la pregunta del requisito	13. Estado de implementación	14. Pruebas/Notas/ Comentarios
			2. Verificar que se disponga de datos de performance OEI (bimotores) para condiciones atmosféricas normalizadas y no normalizadas, que abarquen: a. descenso en crucero (deriva hacia abajo incluyendo performance neta); b. Performance en crucero (cobertura de altitud incluyendo 3 000 m (10 000 ft)); c. Requisitos de combustible; d. Capacidad de altitud (incluye performance neta); y e. Espera	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			3. Verificar que se disponga de datos de performance AEO (bimotores y más de dos motores) para condiciones atmosféricas normalizadas y no normalizadas, que abarquen: a. Datos nominales de flujo de combustible; b. Performance en crucero (cobertura en altitud incluyendo 3 000 m (10 000 ft)); y c. Espera	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			4. Verificar que se incluya datos de combustible para el uso del antihielo térmico, acumulación de hielo en las superficies no protegidas del avión y uso del APU.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
RAP 121/135 121.1540 121.1595 (a) (1) (ii) y (c) 121.1600 121.1620 121.1625 135.1027 135.1120 135.1130 (a) (1) (ii) y (c) 135.1135 135.1195	C28-8 ¿Ha establecido el explotador los currículos de instrucción inicial y periódica para EDTO?	☐ Satisfactorio ☐ No satisfactorio ☐ No aplicable	1. Verificar que para el personal de operaciones (según corresponda) el programa de instrucción contenga la enseñanza de: a. Familiaridad con los requisitos sobre EDTO, flotas EDTO, áreas de operaciones EDTO, umbrales, tiempos de desviación máximos y velocidades EDTO.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para la evaluación de la pregunta del requisito	13. Estado de implementación	14. Pruebas/Notas/ Comentarios
			2. Verificar que para el personal de operaciones (según corresponda) se incluya instrucción sobre la planificación de los vuelos en: a. Área de operaciones EDTO; b. reservas de combustible para EDTO; c. Consideraciones sobre TLS; d. Estado técnico EDTO y consideraciones sobre MEL; y e. Despacho/liberación de vuelos EDTO y plan de vuelo por computadora (CFP).	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			3. Verificar que para los tripulantes de vuelo se incluya instrucción sobre las operaciones EDTO en ruta en: a. Procedimientos de operación normales; b. Vigilancia durante el vuelo; c. Consideraciones sobre desviaciones; d. Procedimientos no normales y de contingencia; y e. Datos de performance del avión.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			4. Verificar que para los tripulantes de vuelo y de cabina se incluya instrucción teórica en los procedimientos de amaraje y supervivencia (en el mar, áreas polares u otras).	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			5. Verificar que para los despachadores de vuelo y personal de control operacional se incluya instrucción práctica en las herramientas y métodos específicos utilizados para apoyar la operación (p. ej., sistema de planificación de vuelos EDTO).	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			6. Verificar que para las tripulaciones de vuelo se incluya instrucción práctica de dos (2) a cuatro (4) horas de duración en un simulador de vuelo, en un escenario LOFT que contemple: a. Sesiones de información previa al vuelo; b. Liberación de mantenimiento de vuelos EDTO;	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para la evaluación de la pregunta del requisito	13. Estado de implementación	14. Pruebas/Notas/ Comentarios
			c. Preparación del puesto de pilotaje; d. Procedimientos normales en ruta (ingreso al sector EDTO, vigilancia en ruta, procedimientos FMS, navegación y comunicaciones); e. Procedimientos no normales en ruta (procedimientos de contingencia, condiciones no normales seleccionadas y listas de verificación, toma de decisiones sobre desviación; procedimientos de FMS, desviación en ruta); y f. Procedimientos posteriores al vuelo	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
			7. Verificar que para los tripulantes de vuelo y de cabina se incluya instrucción práctica en los procedimientos de amaraje y supervivencia (en el mar, áreas polares u otras).	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
RAP 121/135 121.1540 135.1120	C28-9 ¿Se imparte la instrucción de manera apropiada?	☐ Satisfactorio ☐ No satisfactorio ☐ No aplicable	1. Verificar que, en las sesiones de instrucción programadas del explotador, se cumple con el programa de instrucción aprobado para las operaciones EDTO.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
RAP 121 Apéndice J B.10 RAP 135 Apéndice A B.10	C28-10 ¿Cumple la MEL del explotador con todos los requisitos aplicables para la flota de aviones pertinentes y la capacidad de tiempo de desviación máximo solicitado? *Nota. – Esta parte requiere coordinación con los inspectores de aeronavegabilidad*	☐ Satisfactorio ☐ No satisfactorio ☐ No aplicable	1. Verificar las restricciones EDTO de la MEL relacionadas con: a. El tiempo de desviación máximo permitido; b. La capacidad de los TLS; c. Los mínimos meteorológicos aplicables; d. Los sistemas de comunicación y navegación requeridos; y e. Los sistemas significativos para EDTO definidos por el explotador en base a las orientaciones proporcionadas por el fabricante de la AEC.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para la evaluación de la pregunta del requisito	13. Estado de implementación	14. Pruebas/Notas/ Comentarios
RAP 121/135 121.530 135.420	C28-11 ¿Demuestra el explotador cumplimiento y competencia durante las inspecciones y demostraciones aplicables? *Nota. – Esta parte requiere coordinación con los inspectores de aeronavegabilidad.*	☐ Satisfactorio ☐ No satisfactorio ☐ No aplicable	1. Verificar que se han seguido los procedimientos descritos en el EFOM o partes pertinentes del OM durante: a. La demostración de amaraje (de ser aplicable); y a. Los vuelos de demostración. **Nota.** – La inspección de todas las estaciones involucradas en la operación EDTO debe haberse completado dentro de los 90 días de emitida la autorización EDTO.	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	
B. APROBACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD					
RAP 121/135 121.2581 (b) (1), 135.1215 (b) (1)	C28-12 ¿Se ha obtenido la aprobación de aeronavegabilidad?	☐ Satisfactorio ☐ No satisfactorio ☐ No aplicable	1. Verificar que se ha obtenido la aprobación de aeronavegabilidad de acuerdo al MIA, Parte IV, Volumen I, Capítulo 18 – Aprobación de aeronavegabilidad para operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).	☐ Implementado ☐ No implementado ☐ No aplicable	

5. OBSERVACIONES *Nota. El inspector puede usar este espacio para anotar las observaciones que estime apropiadas (agregar la cantidad de hojas, según se requiera)*		
FECHA	**NOMBRE**	**FIRMAS**
	JPC: **INSPECTORES:**	