

**A. EJERCICIOS SOBRE LA MESA (TABLE TOP EXERCISE)**

1. **Objetivo:** El objetivo de los Ejercicios sobre la mesa es verificar la funcionalidad de los procedimientos contenidos en los manuales a través de una evaluación a libro abierto y para validar el conocimiento del Operador Solicitante del Sistema de Seguridad Operacional de sus manuales.
2. **Fuente de Información:** Los Elementos del Sistemas de Manuales del Operador, Personal del Solicitante, Equipo de Certificación y Manuales.
3. **Proceso:** Se conducen varios escenarios con los Sistemas del Operador para validar el conocimiento del Operador solicitante y la funcionalidad de sus manuales.
4. **Resultados:** Demostración de conocimiento satisfactorio por el personal del operador en los procedimientos establecidos en los Manuales y la demostración de la viabilidad, consistencia y contenido del Sistema de Manuales ante la AAC.
5. **Participantes:** Por parte del operador, el responsable del equipo de certificación de la AAC, solicitará un listado del personal de cada departamento o área representada en el ejercicio sobre la mesa. El jefe del equipo de certificación en conjunto con los miembros del equipo de la AAC, seleccionan a un numero representativo del personal del operador para participar en los ejercicios y notifica al operador sobre las personas seleccionadas para participar.
6. **Responsabilidades:**
  - 6.1 El Gerente del Proceso de Certificación (GPC) es el responsable por la calidad del ejercicio y programación del ejercicio.
  - 6.2 El Solicitante es responsable por la asistencia del personal que ha sido identificado, seleccionado para participar en el ejercicio sobre la mesa.
  - 6.3 El Solicitante es responsable de que su personal (y por ende el personal participante en la demostración técnica) haya sido entrenado y capacitado para ejecutar la actividad asignada, así como de un buen conocimiento de los procedimientos correspondiente a su cargo.
  - 6.4 El coordinador del equipo (CPC) de la AAC, es el responsable de documentar los resultados.
  - 6.5 El Gerente del proceso de Certificación es el responsable de notificar al Solicitante los resultados con soporte del Coordinador y de los miembros del equipo.
7. **Como hacerlo**
  - 7.1 Conduzca una reunión con el operador/solicitante. Presente a los miembros del equipo y discuta los procedimientos que se seguirán durante la prueba.

- 7.2 El Equipo de Certificación de la AAC, creará escenarios utilizando áreas de preocupación identificadas durante la revisión de los manuales.
- 7.3 Los escenarios deberán ser multi-disciplinarios por naturaleza, involucrando a Operaciones, Aeronavegabilidad, Tripulantes de Cabina, y / o situaciones en las estaciones o cualquier combinación en donde sea necesario la participación de varias áreas. Además podrán incluirse escenarios que mencionen el programa de manuales requerido por las especificaciones de operación.
- 7.4 Los escenarios serán presentados por el GPC y el equipo completo de certificación. El GPC utilizará miembros de otros equipos si fuera necesario durante los ejercicios de escenarios.
- 7.5 El uso de escenarios de tipo real permitirá a los miembros del equipo del solicitante responder a los procesos, políticas, prácticas y procedimientos documentados en sus manuales.
- 7.6 La efectividad de los enlaces serán evaluados durante los escenarios permitiendo el progreso de los eventos sea de forma natural con el personal administrativo responsable en tal escenario.
- 7.7 Como parte del proceso de planeamiento, se requiere un mínimo de 20 escenarios a ser desarrollados por parte de los miembros del equipo basado en sus conocimientos de los sistemas del solicitante obtenidos durante la revisión de los manuales.
- 7.8 El jefe del equipo de certificación en coordinación con el equipo de certificación seleccionará un mínimo de 10 escenarios para ser usados como ejercicios con 5 escenarios más como respaldo. Documente cada uno en la hoja de trabajo de escenarios.
- 7.9 Con el uso de los procesos, políticas, procedimientos y prácticas contenidas en los manuales del operador, el personal del solicitante llevará al Equipo de Certificación a través de cada escenario.
- 7.10 Después de que cada escenario esté completo, cada miembro del equipo de la AAC hará un informe para el equipo en cuanto a las percepciones de tal escenario.
- 7.11 Después de que los miembros del equipo de la AAC han concluido el informe, el Equipo de la AAC brindará su reporte al equipo del solicitante acerca del desempeño en tal escenario.
- 7.12 Cualquier escenario insatisfactorio deberá de ser repetido dentro del mismo sistema del manual antes de proceder a la siguiente fase.
- 7.13 Si el solicitante fallara tres escenarios, el jefe del equipo de certificación en coordinación con el equipo suspenderá el proceso hasta que el Solicitante haya tomado las acciones necesarias para corregir o superar la(s) deficiencias, las cuales podrían ser: re entrenamiento, reemplazado a su personal o haya hecho revisiones a su sistema de manual.

- 7.14 El Solicitante deberá completar diez escenarios presentados por el Equipo de Certificación para que el proceso de certificación pueda continuar.
- 7.15 El CPM proveerá una lista de los resultados insatisfactorios al Solicitante.
- 7.16 El jefe del equipo de certificación documentará los resultados de cada escenario en la Hoja de Trabajo de Escenarios.
- 7.17 Analice de resultados. El equipo compara y evalúa individualmente sus informe de cada escenario y agrupe los resultados para determinar si las discrepancias y/o deficiencias existen para discutir resultados
- 7.18 Realice una breve reunión. Conduzca una reunión con el operador/solicitante para discutir los resultados y las acciones correctivas necesarias. Notifique al operador/solicitante por escrito todas las deficiencias discutidas y/o el resultado de los Ejercicios (sea este resultado satisfactorio o no satisfactorio).
- 7.19 El jefe del equipo de certificación documentará el proceso en el Formato de seguimiento del proceso de certificación y mantendrá los documentos de los escenarios para el reporte final.

#### 8. Escenarios típicos:

Los siguientes son ejemplos de escenarios típicos que pueden ser usados en la evaluación de las capacidades del operador:

- 8.1 Desviación hacia aeropuertos alternos por razones tales como: clima o mantenimiento. Esto probará la comunicación y el mantenimiento de la compañía y otras capacidades operacionales.
- 8.2 Lista de Equipo Mínimo (MEL) o Configuración de la Lista de Desviación (CDL) situaciones que prueba los procedimientos de mantenimiento y operación del operador/aplicante. Ejemplo simular un generador inoperativo.
- 8.3 Problemas que demuestren el conocimiento y competencia en áreas tales como rendimiento, programas de análisis de aeropuerto y procedimientos alternos de la compañía, ejemplo simulando un anti-skid o reversible inoperativo mientras opera sobre una pista contaminada con hielo o nieve.
- 8.4 Problemas de mantenimiento que demuestren:
  - 8.4.1 La disponibilidad de movilizar partes o repuestos, herramienta y equipo especial, personal suficientemente competente y entrenado, si es aplicable.
  - 8.4.2 La efectividad de los procedimientos de mantenimiento
  - 8.4.3 La disponibilidad de poder contratar servicios de soporte, si son requeridos, ejemplo, combustible, des congelamiento y mantenimiento no rutinario.

- 8.4.4 Simulación de emergencia de la aeronave, tal como una falla en el motor o problemas en la retracción del tren de aterrizaje.

Ejemplos de presentación de un escenario típico:

*Por favor explique que pasa si un miembro de la tripulación encuentra que la válvula de salida tiene evidencias de un daño menor. La aeronave está en una estación que no es la base. Si este fuera el primer vuelo del día y existen tormentas eléctricas en la ruta del vuelo. Hay lluvia fuerte. Existe contrato de mantenimiento disponible.*

*Solamente una persona puede hablar a la vez y solo en el área de su responsabilidad o autoridad. Operaciones no podrá indicar las acciones que Mantenimiento tomará.*

## **B. DEMOSTRACION OPERACIONAL**

### **1. Definiciones**

- 1.1 **Prueba de demostración (comprobación):** Esta prueba es dirigida para que un operador postulante pueda demostrar la habilidad para operar de acuerdo a los requerimientos regulatorios y procedimientos propuestos para la certificación original o la introducción de nuevo equipo para la operación.
- 1.2 **Prueba de validación:** Pruebas conducidas por un postulante para demostrar la habilidad para operar de acuerdo con sus procedimientos y requerimientos regulatorios y para autorizaciones en el cambio de las especificaciones de operación.
- 1.3 **Diferencias entre las pruebas:** La demostración y validación pueden diferir con respecto a la fuente regulatoria y aplicación. Las pruebas de validación, a igual que las pruebas de demostración, son orientadas al operador, pero las pruebas de validación son usualmente más limitadas o específicas en alcance. Las pruebas de validación y demostración pueden ser conducidas conjuntamente. Ambas pruebas suministran un método para evaluar la habilidad operacional de un operador. Ambos métodos y resultados de las pruebas deben ser aceptados por la AAC.

### **2. PRUEBAS DE DEMOSTRACIÓN (comprobación).**

#### **2.1 Generalidades.**

- 2.1.1 Las pruebas de demostración son conducidas para asegurarse de que el operador con su programa de mantenimiento puede mantener la operación propuesta segura y eficientemente. El operador postulante debe demostrar la habilidad para conducir las funciones de operación de línea con una aeronave específica de conformidad con las regulaciones y practicando una operación segura. El MRAC OPS 1 requieren la prueba de demostración de aeronaves cuando ocurre lo siguiente:



- Certificación inicial de un solicitante.
- Un operador somete la propuesta de agregar a sus especificaciones de operación un tipo de aeronave el cual el operador no ha operado previamente

Un operador somete la propuesta para usar una aeronave modificada conforme a su diseño original, pero sustentada con datos aprobados. El operador/solicitante debe desarrollar y someter un plan de la prueba de demostración al menos 10 días previos.

2.1.2 Para cualquier demostración en vuelo es deseable que el operador tenga acreditado los requerimientos de la prueba de demostración.

2.1.3 Durante la etapa de planeamiento en la AAC, el jefe de grupo designara responsabilidades a los miembros del equipo conforme a las diferentes secciones de la prueba de demostración.

2.1.3.1 Las responsabilidades de los miembros del equipo van desde el plan de acción hasta que el reporte final este listo para su aceptación.

2.1.3.2 Las responsabilidades del jefe del grupo incluye lo siguiente:

2.1.3.2.1 Notificar a los Encargados de las diferentes áreas técnicas: los días de las pruebas de demostración, horas el lugar y en general todo el plan a ser ejecutado así como todos los cambios que este pueda tener.

2.1.3.2.2 Asignar apropiadamente las partes del plan para la prueba de demostración con relación a cada área específica (mantenimiento, aviónica y inspectores de operación) para su repaso y comentarios. Coordinar con la oficina de seguridad aérea, como sea necesario, con el fin de obtener asistencia para el inspector de seguridad a razón de evaluar áreas específicas tales como materiales peligrosos.

2.1.4 Participación del personal en la prueba. Se debe limitar la participación en la prueba de demostración en vuelo. El número de personas a bordo por parte del operador (tripulaciones) y el equipo de prueba de demostración de la AAC debe ser mantenido a un mínimo. El personal en esta categoría será limitado a los siguientes:

2.1.4.1 Personal de inspección del operador aplicante

2.1.4.2 Representantes de la AAC. (Normalmente uno de operaciones, uno de aeronavegabilidad y uno de tripulantes de cabina)

## 2.2 Requerimientos de la prueba de demostración.

- 2.2.1 La prueba de demostración debe ser aceptable, el operador postulante debe demostrar la habilidad para operar de conformidad a los requisitos regulatorios de operación y mantenimiento que aplicara si él estuviera totalmente certificado y tuviera las autorizaciones necesarias. Solo los siguientes tipos de vuelos pueden ser acreditados para la demostración de vuelos.
  - 2.2.1.1 Representativos vuelos en rutas conducidas bajo las provisiones del RAC OPS 1, y otras reglas aplicables.
  - 2.2.1.2 Vuelos de entrenamiento observados por un inspector de la AAC, si el avión es mantenido de conformidad con el programa de inspección y mantenimiento propuesto.
  - 2.2.1.3 El avión es mantenido de conformidad con el programa de inspección y mantenimiento propuesto.
- 2.2.2 Los mínimos de tiempo requerido para la prueba de demostración serán de al menos 4 sectores, para un operador que propone usar un tipo de aeronave que ha sido comprobado anteriormente por otro operador.
- 2.2.3 Pruebas de demostración bajo el RAC OPS 1, son requeridas solo cuando estas operaciones son conducidas con aeronaves turbo jet o aeronaves que requieren dos pilotos para operar bajo reglas de vuelo visual.
- 2.2.4 Tienen que volarse al menos 8 sectores, para la prueba de demostración cuando un operador no ha operado previamente la aeronave o una aeronave de la misma marca y diseño similar en cualquier operación bajo el RAC OPS 1.
- 2.2.5 Operaciones de Aeropuerto. Un operador debería realizar un representativo numero de pruebas de demostración dentro de los aeropuertos que el planea servir de acuerdo a las especificaciones de operación sometida a aprobación, y las operaciones regular y no regular propuestas. Si un operador planea realizar vuelos a aeropuertos en más de un área (regionales o internacionales o sobre el mar) el operador debe realizar las pruebas de demostración dentro de un representativo número de estas áreas. La AAC determinara que constituye un aeropuerto representativo o área de una operación en ruta.
- 2.2.6 Transporte de pasajeros/carga. El transporte remunerado de pasajeros en la Prueba de demostración es estrictamente prohibido. El transporte de correo u otro cargo remunerado es permitido cuando el aplicante/operador tiene la autorización apropiada.
- 2.2.7 Reuniones de pre-demostración.
  - 2.2.7.1 El equipo de demostración debe conducir la reunión de la prueba de pre-demostración para lograr lo siguiente:
    - 2.2.7.1.1 Proveer a los miembros con tareas, horarios para las horas de vuelos y ubicaciones y requisitos de inspección y reporte.
    - 2.2.7.1.2 Determinar los medios de las pruebas y la habilidad del solicitante/operador

2.2.7.1.3 Para enfrentar las contingencias operacionales reales y simuladas dentro de los límites del programa propuesto. Los escenarios deben ser claramente entendidos y coordinados por cada uno de los miembros del equipo en términos de responsabilidades y reglas individuales. El jefe de grupo de la prueba de demostración debe asegurar:

2.2.7.1.3.1 Que el operador no esta involucrado con muchas situaciones simuladas a la evaluación real de la operación propuesta.

2.2.7.1.3.2 Que emergencias u otras situaciones simuladas, cuando son apropiadas, estén bien coordinadas con otras agencias tales como Control de Transito Aéreo o autoridades del Aeropuerto, como sea requerido.

**NOTA: Todas las escenas simuladas deben ser finalizadas inmediatamente si una emergencia real ocurre.**

2.2.7.2 Los siguientes son ejemplos de escenarios típicos que pueden ser usados en la evaluación de las capacidades del operador:

2.2.7.2.1 Desviación hacia aeropuertos alternos por razones tales como: clima o mantenimiento. Esto probara las comunicaciones y mantenimiento de la compañía y otras capacidades operacionales.

2.2.7.2.2 Lista de Equipo Mínimo (MEL) o Configuración de la Lista de Desviación (CDL) situaciones que prueba los procedimientos de mantenimiento y operación del operador/aplicante. Ejemplo simular un generador inoperativo.

2.2.7.2.3 Problemas que demuestren el conocimiento y competencia en áreas tales como Rendimiento, programas de análisis de aeropuerto y procedimientos alternos de la compañía, ejemplo simulando un anti-skid o reversible inoperativo mientras opera sobre una pista contaminada con hielo o nieve.

2.2.7.2.4 Problemas de mantenimiento que demuestren:

2.2.7.2.4.1 La disponibilidad de movilizar partes o repuestos, herramienta y equipo especial, personal suficientemente competente y entrenado, si es aplicable.

2.2.7.2.4.2 La efectividad de los procedimientos de mantenimiento

2.2.7.2.4.3 La disponibilidad de poder contratar servicios de soporte, si son requeridos, ejemplo, combustible, des-congelamiento y mantenimiento no rutinario.

2.2.7.2.5 Problemas dirigidos a que el operador postulante/aplicante, pueda utilizar procedimientos alternos de peso y balance, cuando el sistema normal es un sistema basado en computadora.

2.2.7.2.6 Problemas para demostrar la habilidad del operador/aplicante para desempeñarse de acuerdo a los procedimientos establecidos por la compañía y la regulación referente a la seguridad y situaciones de carga de materiales peligrosos.

2.2.7.2.7 Situaciones operacionales para que ejecuten el despacho, el seguimiento del vuelo, centro de vuelos locales para pruebas de comunicación, información del tiempo y otras habilidades para distribuir la información referente al vuelo.

2.2.7.2.8 Simulación de emergencia de la aeronave, tal como una falla en el motor o problemas en la retracción del tren de aterrizaje.

**NOTA: Bajo ninguna circunstancia debe un inspector requerir un corte del motor.**

2.2.7.2.9 Simulación de emergencias específicas, si aplican.

2.2.7.2.9.1 Pasajeros incapacitados con necesidad de asistencia medica inmediata.

2.2.7.2.9.2 Fuegos en el baño o compartimiento de carga

2.2.7.2.9.3 Pérdida de presurización

2.2.7.2.9.4 Pasajero fuera de control que puedan interferir con la tripulación

## **2.3 Procedimientos de la prueba de demostración (comprobación).**

2.3.1 Revise el plan de pruebas entregado por el aplicante/operador. El plan debe contener al menos la siguiente información:

2.3.1.1 Puntos de contacto del aplicante/operador

2.3.1.2 Un horario detallado de los eventos incluyendo las fechas, horas y aeropuertos a ser usados.

2.3.1.3 El nombre y puesto para todos los participantes de la prueba.

2.3.1.4 Nombres y afiliaciones del personal, además de los empleados del aplicante/operador quienes el operador quiere que participe en la prueba.

2.3.1.5 Otra información que la AAC puede requerir

2.3.2 Después de un completo repaso para todos los miembros del equipo, el jefe notificara al operador/aplicante una aceptación de las revisiones requeridas.

2.3.3 Conducción de una reunión con el equipo de la AAC. Responsabilidades y asignaciones individuales

2.3.3.1 Una detallada programación de los eventos

2.3.3.1.1 Como equipo, formule y proponga fecha para el plan que evalua las capacidades del operador/solicitante y reacciones.

2.3.3.1.2 Asegúrese que el plan incluya una inspección de lo siguiente:

- 2.3.3.1.2.1 La aeronave del operador/solicitante (ver Guía INSP 110)
  - 2.3.3.1.2.2 Facilidades de servicio-abastecimiento de combustible y deshielo (ver Guías INSP 120 y 1.345)
  - 2.3.3.1.3 Asegúrese de que el plan incluye vigilancia de los procedimientos de rutina y no rutina de mantenimiento para confirmar lo siguiente:
    - 2.3.3.1.3.1 La disponibilidad de partes, herramienta especial y personal entrenado adecuadamente.
    - 2.3.3.1.3.2 La disponibilidad y utilización efectiva de manuales de la compañía (operaciones, mantenimiento, lista de equipo mínimo y lista de configuración de desviación)
    - 2.3.3.1.3.3 La efectividad de los procedimientos de mantenimiento.
  - 2.3.3.1.4 Asegúrese que el plan incluye el uso de problemas simulados, tales como:
    - 2.3.3.1.4.1 Cambios de tiempo
    - 2.3.3.1.4.2 Fallas y malfuncionamiento del equipo
    - 2.3.3.1.4.3 Emergencia en vuelo y tierra
  - 2.3.4 Conducción de una reunión con el operador/solicitante. Presente a los miembros del equipo y discuta los procedimientos que se seguirán durante la prueba.
  - 2.3.5 Conducción de la prueba de demostración. Ejecute el vuelo de prueba de demostración formulado en el plan.

Notifique al operador/solicitante cualquier discrepancia que ocurra durante el día. Cuando ocurra alguna discrepancia seria que pueda ser causada por cambio de horario o cancelación de vuelos propuestos, notifique al operador/solicitante inmediatamente.
- NOTA: TODOS LOS ESCENARIOS DEBEN SER CANCELADOS INMEDIATAMENTE SI OCURRE UNA EMERGENCIA.**
- 2.3.6 Analice de resultados. Reúna al equipo de la AAC, compare y evalúe individualmente y agrupe los resultados para determinar si existen discrepancias y/o deficiencias para discutir.
  - 2.3.7 Realice una breve reunión. Conduzca una reunión con el operador/solicitante para discutir los resultados y las acciones correctivas necesarias. Notifique al operador/solicitante por escrito todas las deficiencias discutidas.
  - 2.3.8 Aprobación de la prueba de demostración (comprobación).

2.3.8.1 Enmienda a las especificaciones de operación aprobadas. Cuando todas las deficiencias están resueltas, se aprueba la enmienda a las especificaciones del operador.

2.3.8.2 Complete el reporte.

2.3.8.2.1 El equipo de inspección de la AAC debe completar un reporte explicando de como el operador/solicitante ha demostrado el cumplimiento con las sub partes aplicables de las regulaciones. El reporte debe incluir:

2.3.8.2.1.1 Registros de todas las discusiones y acuerdos hechos con el operador/solicitante concernientes a las acciones tomadas para corregir deficiencias.

2.3.8.2.1.2 Determinaciones básicas para la AAC y acciones correctivas satisfactorias.

### **3. PRUEBAS DE VALIDACION.**

#### **3.1 Generalidades.**

3.1.1 Pruebas de validación proveen al operador una oportunidad para demostrar a la AAC que una operación de línea específica, tal como operación de largo alcance con dos motores, navegación de largo alcance y operaciones de categoría II y III, pueden ser conducidas seguramente. Las pruebas de validación, a igual que las pruebas de demostración, son orientadas al operador, pero las pruebas de validación son usualmente más limitadas o específicas en alcance. Las pruebas de validación y demostración pueden ser conducidas conjuntamente.

#### **3.2 Requerimientos para la prueba de validación.**

3.2.1 La prueba de validación debe ser conducida cuando el RAC OPS 1 requiere que un operador demuestre que puede conducir satisfactoriamente las operaciones para las cuales esta solicitando una autorización de la AAC

3.2.2 Después de que el operador ha demostrado satisfactoriamente la capacidad para reunir todos los requerimientos, la AAC aprueba la autorización.

3.2.3 RAC OPS 1 requiere estas autorizaciones específicas para ser incluidas en las especificaciones de operación.

3.2.3.1 Las pruebas de validación deben ser específicamente designadas y creadas a las situaciones especiales del operador.

3.2.4 Las pruebas de validación pueden consistir de un vuelo simple o una serie de operaciones de vuelo. A medida que la regulación no especifique un número requerido de horas o vuelos, esto es determinado por la AAC. Dependiendo del tipo de prueba de validación, puede ser necesario para el inspector observar cada vuelo o solicitar al operador a mantener los registros de una serie de operaciones de vuelo para la evaluación de la AAC

3.2.5 En ciertas situaciones, la AAC puede dar autorización temporal, tal como una autorización para conducir las operaciones categoría II con mínimos altos. Esta autorización temporal permite:

3.2.5.1 La observación y evaluación de la AAC de lo propuesto para la operación de línea.

3.2.5.2 Colección de datos por el operador para la evaluación por la AAC

3.2.6 Conclusión satisfactoria de todas las pruebas de validación

3.2.7 Situaciones operacionales que requieren una autorización de navegación especial y normalmente requiere pruebas de validación que incluye lo siguiente:

3.2.7.1 Una situación donde un operador propone operar una aeronave específica por primera vez dentro de un área, solicitando el uso de equipo especial de navegación y/o procedimientos. Esta situación puede incluir lo siguiente:

3.2.7.1.1 Operaciones en zonas con requisitos específicos de performance de navegación.

3.2.7.1.2 Cuando un operador propone el uso de equipo de navegación especial en un avión específico y dicho operador no cuenta con experiencia previa en el uso del equipamiento en ese tipo de avión.

3.2.8 Las siguientes situaciones requieren pruebas de validación y pueden requerir tareas de mantenimiento adicional, procedimientos y limitaciones (Lista de Equipo Mínimo y mantenimiento) para cada tipo de aeronave a ser usada por el operador.

3.2.8.1 Operaciones de alcance extendido con aviones bimotores.

3.2.8.2 Operaciones en pistas que requieren procedimientos operacionales fuera de lo normal.

### 3.3 PROCEDIMIENTOS PARA LA PRUEBA DE VALIDACION.

3.3.1 Revise el plan de pruebas presentado al operador.

3.3.1.1 El plan debe contener al menos la siguiente información:

3.3.1.1.1 Puntos de contacto del operador.

3.3.1.1.2 Horario detallado de los eventos incluyendo las fechas, horas y aeropuertos a ser usados y cualquier otra información que la AAC pueda requerir.

3.3.1.2 Después de una revisión completa, el operador notificara la aceptación o las revisiones requeridas.

3.3.2 Conducción de la reunión del equipo de la AAC (conforme sea requerido). El jefe proveerá a todos los participantes con lo siguiente:

3.3.2.1 Responsabilidades y tareas individuales

3.3.2.2 Una detallada programación de los eventos

3.3.2.3 Formule y proponga un horario para el plan que evalúe las capacidades y reacciones del operador

3.3.2.4 Asegúrese de que el plan incluye una inspección de los siguiente:

3.3.2.4.1 La aeronave del operador (INSP 110)

3.3.2.4.2 Las estaciones de línea para ambos el operador y cualquier contratista (como aplique, INSP 130)

3.3.2.4.3 Facilidades de servicio, abastecimiento de combustible y deshielo, si aplica (como aplique)

3.3.2.5 Asegúrese que el plan incluye vigilancia de los procedimientos de mantenimiento de rutina y no-rutina del operador y performance para asegurar:

3.3.2.5.1 Disponibilidad de partes, herramienta especial y personal entrenado adecuadamente.

3.3.2.5.2 Disponibilidad y efectiva utilización de los manuales de la compañía (operaciones, mantenimiento, Lista de Equipo Mínimo y Lista de Desviación de la Configuración)

3.3.2.5.3 Efectividad de los procedimientos de mantenimiento.

3.3.2.6 Asegúrese que el plan incluye el uso de problemas simulados, si es aplicable, tales como:

3.3.2.6.1 Cambios en el clima

3.3.2.6.2 Malfuncionamiento y fallas en el equipo

3.3.2.6.3 Emergencias en tierra y en vuelo

**NOTA: TODOS LOS ESCENARIOS DEBEN SER INMEDIATAMENTE CANCELADOS SI OCURRE UNA EMERGENCIA REAL.**

3.3.3 Conducción de una reunión con el operador/solicitante. Presente a los miembros del equipo y discuta los procedimientos que se seguirán durante la prueba.

- 3.3.4 Conducción de la prueba de demostración. Ejecute el vuelo de prueba de demostración con un plan formulado. Notifique al operador/solicitante cualquier discrepancia que ocurra durante el día. Cuando ocurra una deficiencia seria que pueda ser causada por cambio de horario o cancelación de vuelos propuestos, notifique al operador/solicitante inmediatamente.

**NOTA: TODOS LOS ESCENARIOS SIMULADOS DEBEN SER INMEDIATAMENTE CANCELADOS SI OCURRE UNA EMERGENCIA REAL.**

- 3.3.5 Analice los resultados. Conforme el equipo, compare y evalúe individualmente y agrupe los resultados para determinar si las discrepancias y/o deficiencias existen.
- 3.3.6 Realice una breve reunión. Conduzca una reunión con el operador/solicitante para discutir resultados y acciones correctivas necesarias. Notifique al operador/solicitante por escrito de todas las deficiencias discutidas.

#### **3.4 Aprobación de las pruebas de validación.**

- 3.4.1 Especificaciones de operación aprobadas. Cuando todas las deficiencias son resueltas, apruebe las enmiendas de las especificaciones de operación del operador (ver Guía Ops Specs)
- 3.4.2 Complete el reporte. El inspector debe completar un reporte que incluye:
- 3.4.2.1 Una explicación de cómo el operador ha demostrado el cumplimiento con las subpartes aplicables de la regulación.
  - 3.4.2.2 Registros de todas las discusiones y acuerdos con el operador concernientes a las acciones tomadas para corregir las deficiencias.
  - 3.4.2.3 Las determinaciones básicas de la AAC y la acción correctiva satisfactoria

**HOJA DE TRABAJO DE ESCENARIOS /**  
*Scenario Worksheet*

**Escenario / :**  
**Scenario**

**Comentarios: /**  
**Comments:**

**Fecha: /**  
**Date:**

☐

**Satisfactorio**  
**Sat**

☐

**Insatisfactorio**  
**Unsat**

**Firma: /**  
**Signature:**