

## Adjunto B

### LAR 121 – Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares

#### Capítulo D: Aprobación de rutas y áreas: Operaciones no regulares

##### 121.305 Aplicación

Este capítulo establece los requisitos para obtener la aprobación de rutas y áreas por parte de explotadores que conducen operaciones no regulares.

##### 121.310 Requerimientos de rutas y áreas: Generalidades

- (a) Para obtener la aprobación de una ruta o área, el explotador debe demostrar que:
- (1) es capaz de realizar operaciones dentro del territorio nacional de conformidad con los Párrafos (a) (3) y (a) (4) de esta sección;
  - (2) es capaz de realizar operaciones de acuerdo con los requerimientos aplicables de cada área fuera del territorio nacional para las cuales se solicita la autorización;
  - (3) está equipado y es capaz de realizar operaciones en aerovías nacionales, aerovías extranjeras y en rutas con servicio de asesoramiento (ADRs), utilizando las instalaciones y servicios de comunicación y navegación asociadas a éstas; y
  - (4) realizará todas sus operaciones IFR diurnas y nocturnas y ~~nocturnas~~ VFR nocturnas sobre aerovías nacionales, aerovías extranjeras, espacios aéreos controlados o rutas con servicio de asesoramiento.
- (b) La AAC puede aprobar una ruta fuera del espacio aéreo controlado si el explotador demuestra que la ruta es segura para las operaciones y la AAC determina que la densidad del tránsito es tal que un nivel de seguridad adecuado puede ser obtenido.
- (c) El explotador no utilizará ninguna ruta fuera del espacio aéreo controlado, a menos que haya sido aprobada por la

AAC y se encuentre listada en sus OpSpcs.

##### 121.315 Altitudes mínimas de vuelo

- (a) La AAC puede permitir al explotador establecer altitudes mínimas de vuelo para las rutas a ser operadas respecto a las cuales el Estado de sobrevuelo o el Estado responsable haya establecido altitudes mínimas de vuelo, siempre que no sean inferiores a las establecidas por dichos Estados, a no ser que hayan sido expresamente aprobadas.
- (b) Para aquellas rutas respecto a las cuales el Estado de sobrevuelo o el Estado responsable no ha establecido altitudes mínimas de vuelo, el explotador debe especificar el método por el cual se propone determinar las altitudes mínimas de vuelo para las operaciones realizadas en esas rutas e incluir este método en su manual de operaciones. Las altitudes mínimas de vuelo determinadas de conformidad con el método mencionado, no deben ser inferiores a las especificadas en el Anexo 2 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- (c) El método para establecer las altitudes mínimas de vuelo debe ser aprobado por el Estado del explotador.

##### 121.320 Anchura de ruta

- (a) Las rutas y los segmentos de ruta sobre aerovías nacionales, aerovías extranjeras o rutas con servicio de asesoramiento, deben tener una anchura igual a la anchura designada para esas aerovías o rutas.
- (b) Cuando la AAC determina que es necesario establecer la anchura de otras rutas aprobadas, considerará lo siguiente:
- (1) franqueamiento del terreno;
  - (2) altitudes mínimas en ruta;
  - (3) ayudas a la navegación en tierra y de a bordo;

- (4) densidad del tránsito aéreo; y
- (5) procedimientos ATC;
- (c) Las anchuras de otras rutas determinadas por la AAC, deben ser consignadas en las OpSpecs del explotador.

**121.325 Aeródromos: Información requerida**

- (a) El explotador no utilizará un aeródromo a menos que se encuentre equipado apropiadamente y sea adecuado para la operación propuesta, considerando ítems tales como: dimensiones, superficie, obstrucciones, servicios e instalaciones, protección pública, iluminación, ayudas a la navegación y comunicaciones y servicios ATC.
- (b) El explotador demostrará que cuenta con un sistema aprobado para obtener, mantener y distribuir al personal apropiado, información aeronáutica vigente para cada aeródromo que utilice, de modo que garantice la seguridad de las operaciones a esos aeródromos.
- (c) La información aeronáutica requerida debe incluir lo siguiente:

(1) Aeródromos.-

- (i) instalaciones y servicios;
- (ii) protección pública;
- (iii) ayudas a la navegación y comunicaciones;
- (iv) construcciones que afecten el despegue, aterrizaje u operaciones en tierra; e
- (v) instalaciones y servicios de tránsito aéreo.

(2) Pistas, zona libre de obstáculos y zona de parada.-

- (i) dimensiones;
- (ii) superficie;
- (iii) sistemas de iluminación y señalamiento;
- (iv) elevación y gradientes; y
- (v) peso permitido.

(3) Umbrales desplazados.-

- (i) localización;
- (ii) dimensiones; y
- (iii) despegue y/o aterrizaje o ambos.

(4) Obstáculos.-

- (i) aquellos que afecten los cálculos de performance de la trayectoria de aproximación, aterrizaje y despegue;
- (ii) obstáculos relevantes

(5) Procedimientos de vuelo por instrumentos.-

- (i) procedimientos de salida;
- (ii) procedimientos de aproximación; y
- (iii) procedimientos de aproximación frustrada;

(6) Información especial.-

- (i) equipo de medición del alcance visual en la pista (RVR); y
- (ii) vientos prevalecientes bajo condiciones de poca visibilidad.
- (iii) procedimientos especiales en casos de falla de motor en despegue

- (e) Cuando la AAC considera que es necesario realizar revisiones al sistema de información aeronáutica aprobado del explotador, se seguirán los siguientes procedimientos:

- (1) la AAC enviará al explotador por escrito, la notificación de revisión;
- (2) el explotador realizará las revisiones requeridas al sistema, dentro de treinta (30) días después de recibir la notificación de la AAC;
- (3) el explotador puede enviar un pedido de reconsideración. El pedido de reconsideración dejará pendiente la notificación hasta que la AAC tome una decisión; sin embargo
- (4) si la AAC determina que existe una emergencia que requiere una acción

inmediata en el interés de la seguridad operacional, la AAC puede, luego de señalar las razones, requerir un cambio efectivo sin ninguna demora.

#### **121.330 Instalaciones y servicios de información meteorológica**

- (a) El explotador no utilizará información meteorológica para ~~controlar un vuelo~~ ejercer el control de operaciones de un vuelo a menos que dicha información haya sido preparada y distribuida por un organismo nacional o internacional competente o por una fuente aprobada por la AAC.
- (b) Para operaciones no regulares internacionales, el explotador debe demostrar que sus informes y pronósticos meteorológicos son preparados por organismos o agencias consideradas satisfactorias para la AAC.
- (c) Cuando el explotador utilice pronósticos para ~~controlar sus vuelos~~ ejercer el control de operaciones de sus vuelos, debe usar los pronósticos preparados por un organismo nacional o internacional competente o por una fuente aprobada por la AAC.

#### **121.335 Instalaciones y servicios para la navegación en ruta**

- (a) Para cada ruta propuesta, el explotador demostrará que las ayudas terrestres no visuales para la navegación aérea están:
- (1) disponibles a lo largo de la ruta, de manera que garanticen la navegación de la aeronave, dentro del grado de precisión requerido por el ATC; y
  - (2) localizadas de modo que permitan la navegación a cualquier aeródromo de destino o de alternativa, dentro del grado de precisión necesario para la operación involucrada.
- (b) Las ayudas terrestres no visuales, no son requeridas para:
- (1) operaciones diurnas VFR que el explotador demuestra que pueden ser conducidas con seguridad mediante pilotaje, debido a las características del terreno;

- (2) operaciones nocturnas VFR en aerovías o rutas sobre áreas iluminadas, en las cuales la AAC determina que existen referencias adecuadas para una operación segura; u
- (3) operaciones en segmentos de ruta donde otros medios especializados de navegación están aprobados por la AAC.

*Nota.- pilotaje significa navegación visual mediante puntos de referencia en el terreno.*

#### **121.340 Instalaciones y servicios de mantenimiento**

El explotador demostrará que, personal competente, instalaciones adecuadas y equipo (incluyendo repuestos, suministros y materiales) se encuentran disponibles en aeródromos específicos de cada una de sus rutas propuestas, como sean necesarios, para proveer servicios de escala apropiados, mantenimiento a los aviones y equipo auxiliar.

#### **121.345 Sistema de seguimiento de vuelo**

- (a) El explotador demostrará que dispone de:
- (1) un sistema de seguimiento de vuelo aprobado y adecuado para la supervisión de las operaciones de vuelo; y
  - (2) centros de seguimiento de vuelo localizados en aquellos lugares necesarios para:
    - (i) asegurar la supervisión apropiado del progreso de cada vuelo con respecto a los aeródromos de salida y arribo, incluyendo paradas intermedias, desviaciones y demoras mecánicas o de mantenimiento, ocasionadas en aquellos aeródromos o paradas; y
    - (ii) asegurar que el piloto al mando sea provisto con toda la información necesaria para la seguridad del vuelo.
- (b) El explotador puede contratar los servicios de terceros para disponer de

instalaciones de seguimiento, sin embargo, el explotador será el responsable principal del control operacional de cada uno de sus vuelos.

- (c) Cuando el explotador utilice un sistema de seguimiento de vuelo no necesita proveer comunicación en ambos sentidos durante el vuelo.
- (d) El sistema de seguimiento de vuelo autorizado y la ubicación de los centros de seguimiento deben estar consignados en las OpSpecs del explotador.

**121.345350 Sistema de seguimiento de vuelo: Requisitos**

- (a) El explotador que utiliza un sistema de seguimiento de vuelo debe demostrar que el sistema adoptado tiene:
  - (1) equipos y personal adecuado para proveer información necesaria durante la iniciación y la conducción segura de cada vuelo:

- (i) a la tripulación de vuelo de cada avión; y

- (ii) a las personas designadas por el explotador para realizar las funciones de control operacional;

- (2) medios de comunicación privado o público (tales como teléfono, telégrafo o radio) para supervisar el progreso de cada vuelo con respecto a su salida y arribo, incluyendo paradas intermedias, desviaciones y demoras mecánicas o de mantenimiento ocasionadas en las salidas y arribos.

- (b) El explotador demostrará que el personal requerido y designado para realizar las funciones de control operacional, son capaces de realizar sus deberes asignados.

-----

## Capítulo E: Requerimientos de manuales

### 121.405 Aplicación

Este capítulo establece los requisitos para la preparación y mantenimiento de manuales de explotadores de servicios aéreos.

### 121.410 Preparación de manuales

(a) El explotador debe:

- (1) preparar y mantener vigente un manual de operaciones (MO) y un manual de control de mantenimiento (MCM) para uso y guía del personal de gestión, de vuelo, de operaciones en tierra y de mantenimiento;
- (2) proporcionar a la AAC, en los plazos previstos, un ejemplar del manual de operaciones para someterlo a revisión y aceptación y, donde se requiera, a aprobación; e
- (3) incorporar en el manual de operaciones todo texto obligatorio que la AAC pueda exigir.

(b) El manual de operaciones:

- (1) puede ser preparado en un solo volumen o en partes, de forma impresa o de otra forma aceptable para la AAC; y
- (2) debe ser modificado o revisado, siempre que sea necesario, a fin de asegurar que esté al día la información en él contenida. Todas estas modificaciones o revisiones se comunicarán al personal que deba usar dicho manual.

*Nota.- Los requisitos relativos a la preparación del manual de control de mantenimiento figuran en el Capítulo I de este reglamento.*

### 121.415 Organización y contenido del manual de operaciones

(a) El manual de operaciones debe:

- (1) organizarse con la siguiente estructura:
  - (i) Generalidades;
  - (ii) Información sobre operación de los aviones;

(iii) Zonas, rutas y aeródromos; y

(iv) Capacitación.

- (2) abarcar el contenido del Apéndice J de este reglamento.
- (3) incluir instrucciones e informaciones necesarias para que el personal involucrado cumpla sus deberes y responsabilidades con un alto grado de seguridad operacional;
- (4) ser presentado en una forma que sea de fácil revisión y lectura;
- (5) tener la fecha de la última revisión en cada página objeto de cambios;
- (6) cumplir y no contradecir los reglamentos nacionales, las normas internacionales aplicables, el AOC y las OpSpecs;
- (7) contar con un procedimiento que garantice la oportuna distribución del manual, sus enmiendas y su recepción por el personal del explotador; y
- (8) hacer referencia a cada sección de este reglamento y a las OpSpecs que han sido incorporadas.

*Nota.- Los requisitos relativos al contenido del manual de control de mantenimiento figuran en el Capítulo I de este reglamento.*

### 121.420 Distribución del manual de operaciones

(a) El explotador suministrará copias y medios de accesos a la lectura de su manual de operaciones y de sus cambios e incorporaciones:

- (1) a los miembros de la tripulación;
- (2) al personal apropiado de operaciones en tierra y de mantenimiento; y
- (3) a los representantes de la AAC asignados a él.

### 121.425 Disponibilidad del manual de operaciones

(a) Toda persona a la que se le ha asignado una copia del manual de operaciones o de sus partes apropiadas debe:

- (1) mantener el manual vigente, con los cambios y nuevas incorporaciones suministradas; y
- (2) tener el manual o sus partes apropiadas disponibles cuando realice sus tareas asignadas.

**121.430 Requisitos para llevar los manuales a bordo del avión**

(a) El explotador debe llevar a bordo de sus aviones, en todos los vuelos:

- (1) el manual de operaciones (MO) o aquellas partes del mismo que se refieren a las operaciones de vuelo, que incluya:
  - (i) una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador.
- (2) el manual de operación de la aeronave (AOM) que incluya:
  - (i) los procedimientos normales de operación, no normales y de emergencia;
  - (ii) los procedimientos operacionales normalizados (SOP);
  - (iii) los sistemas de la aeronave; y
  - (iv) las listas de verificación que hayan de utilizarse.

*Nota.- El AOM es parte del manual de operaciones.*

- (3) el manual de vuelo de la aeronave (AFM).
- (4) otros documentos que contengan datos de performance (manual de análisis de pista) y cualquier otra información necesaria para la operación del avión conforme su certificado de aeronavegabilidad, salvo que estos datos figuren en el manual de operaciones.
- (5) El manual de control de mantenimiento (MCM) o sus partes para explotadores que realizan operaciones no regulares.
  - (i) Cuando este manual o sus partes sean transportadas en una forma que no sea la

impresa, el explotador debe llevar a bordo:

- (A) un dispositivo de lectura compatible que proporcione una imagen claramente legible de la información e instrucciones de mantenimiento; o
- (B) un sistema que permita recuperar la información e instrucciones de mantenimiento en idioma castellano o en otro idioma autorizado por la AAC.

- (ii) Si el explotador es capaz de ejecutar todo el mantenimiento programado en estaciones específicas donde mantiene el MCM o sus partes, no necesita llevar a bordo dicho manual o sus partes cuando se dirija a esas estaciones.

**121.435 Manual de vuelo de la aeronave**

- (a) El explotador debe:
  - (1) disponer de un AFM aprobado y vigente para cada tipo de avión que opere; excepto
  - (2) para aquellos aviones que no han sido certificados de tipo con un AFM.
- (b) En cada avión que requiere tener un AFM, el explotador llevará a bordo, ya sea:
  - (1) el manual de operaciones, si contiene la información requerida en el AFM aplicable y esta información es claramente identificada como requisitos de ese manual; o
  - (2) el AFM aprobado.
- (c) Si el Explotador decide llevar a bordo el manual de operaciones, puede revisar las secciones correspondientes a los procedimientos de operación y modificar la presentación de los datos de performance del AFM, si dichas revisiones y presentaciones modificadas son:

- (1) aprobadas por la AAC; y
- (2) claramente identificadas como  
requisitos del AFM.

-----

## Capítulo F: Requerimientos de aviones

### 121.505 Aplicación

Este capítulo establece los requisitos para los aviones de todos los explotadores que operan según este reglamento.

### 121.510 Requerimientos de aviones: Generalidades

- (a) El explotador no debe operar un avión a menos que:
- (1) se encuentre registrado como avión civil en su Estado y lleve a bordo un certificado de aeronavegabilidad apropiado y vigente, emitido bajo los LAR aplicables; y
  - (2) esté en condición aeronavegable y satisfaga los requisitos aplicables de aeronavegabilidad de los LAR, incluyendo aquellos que estén relacionados con identificación y equipo;
- (b) El explotador puede usar un sistema aprobado de control de masa y centrado basado en una masa promedio asumida o estimada para cumplir con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y limitaciones de operación.
- (c) Para que el explotador pueda operar según este reglamento debe disponer de por lo menos un avión para su uso exclusivo.

*Nota.- Uso exclusivo significa tener en posesión o controlar el uso de un avión a través de la compra o un contrato de arrendamiento.*

- (d) El explotador puede operar un avión arrendado que esté registrado en un Estado extranjero contratante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional; si:
- (1) lleva a bordo un certificado de aeronavegabilidad emitido por el Estado de matrícula y satisface los requisitos de registro e identificación de ese Estado;
  - (2) es de un diseño de tipo, el cual está aprobado bajo un certificado de tipo de un Estado contratante emitido o reconocido de acuerdo con el LAR 21.

(3) es operado por personal aeronáutico contratado por el explotador; y

(4) el explotador registra una copia del contrato de arrendamiento o fletamento ante su AAC.

### 121.515 Certificación de aviones y requerimientos de equipo

- (a) El explotador no operará un avión a menos que:
- (1) haya sido certificado en la categoría transporte;
  - (2) esté equipado y posea los instrumentos requeridos por el certificado de tipo y sus enmiendas; y
  - (3) cumpla con los requerimientos especiales de aeronavegabilidad de los LAR aplicables.

### 121.520 Prohibición para operar aviones monomotores

Ningún explotador puede operar un avión monomotor bajo este reglamento.

### 121.525 Limitaciones de aviones: Tipo de ruta

- (a) Salvo que el Estado del explotador haya aprobado de manera específica la operación, ningún avión con sólo dos grupos motores de turbina realizará operaciones en una ruta en la que el tiempo de vuelo, a velocidad de crucero con un motor inoperativo, hasta un aeródromo de alternativa en ruta adecuado, exceda de 60 minutos.
- (b) Ningún explotador puede operar un avión terrestre en operaciones prolongadas sobre agua sin que esté certificado o aprobado para amaraje forzoso según los requerimientos del LAR 25.

### 121.530 Pruebas de demostración

- (a) La expedición de un AOC o la autorización para operar un nuevo tipo de avión o una nueva clase de operación estará sujeta al cumplimiento de los siguientes requisitos de pruebas de demostración, aceptables para la AAC.
- (1) *Pruebas de demostración iniciales del avión.-* El explotador por cada tipo de avión realizará:

- (i) además de las pruebas de certificación, por lo menos 25 horas de vuelos de demostración para aviones que no han sido previamente demostrados, incluyendo un número representativo de vuelos a los aeródromos en las rutas propuestas.
  - (ii) la AAC puede reducir el requisito de 25 horas, si determina que un nivel satisfactorio de competencia ha sido demostrado para justificar la reducción.
  - (iii) por lo menos 5 horas de vuelos de demostración deben ser realizadas en la noche; estas horas no pueden ser reducidas.
- (2) *Pruebas de demostración para las clases de operaciones.*- El explotador debe realizar:
- (i) por lo menos 20 horas de vuelos de demostración para cada clase de operación que el explotador intenta realizar, incluyendo un número representativo de vuelos a los aeródromos en las rutas propuestas.
- (3) *Pruebas de demostración para aviones materialmente modificados.*- El explotador conducirá:
- (i) por lo menos 20 horas de vuelos de demostración para cada clase de operación que el explotador intenta realizar con aviones materialmente modificados, incluyendo un número representativo de vuelos a los aeródromos en las rutas propuestas.
- (b) Para los propósitos del Párrafo (a) (3) de esta sección, un tipo de avión es considerado materialmente modificado en su diseño si la modificación incluye:
- (1) la instalación de grupos motores que no son de un tipo similar de aquellos con los que se certificó el avión; o
  - (2) alteraciones realizadas en el avión o en sus componentes que materialmente afectan las características de vuelo.
- (c) Durante los vuelos de demostración, el explotador no debe transportar pasajeros, excepto aquellos que son necesarios para la demostración y los designados por la AAC. Sin embargo, en estos vuelos, el explotador puede transportar carga y correo o realizar vuelos de instrucción, cuando han sido previamente aprobados.
- 121.535 Demostración de evacuación de emergencia**
- (a) El explotador debe realizar una demostración real de los procedimientos de evacuación de emergencia para:
    - (1) demostrar que cada tipo y modelo de avión con una capacidad de asientos de más de cuarenta y cuatro (44) pasajeros, permite la evacuación de emergencia de todos los pasajeros (con plena capacidad), incluyendo los tripulantes, en noventa (90) segundos o menos.
  - (b) Antes de conducir una demostración de evacuación de emergencia, el explotador debe:
    - (1) remitir una solicitud a la AAC; y
    - (2) obtener la aprobación.
  - (c) La AAC puede obviar la demostración de evacuación de emergencia completa de un avión, si:
    - (1) el explotador presenta por escrito, evidencia que se demostró en forma satisfactoria una evacuación de emergencia con plena capacidad, para ese tipo y modelo de avión, durante:
      - (i) su certificación de tipo; o
      - (ii) la certificación de otro explotador bajo el LAR 121.
  - (d) El explotador que no requiere realizar una demostración de evacuación de emergencia completa, debe conducir una demostración de evacuación de emergencia parcial cuando:
    - (1) incorpora un nuevo tipo y modelo de avión dentro de su operación;
    - (2) cambia el número, ubicación o las tareas de los tripulantes de cabina,

o los procedimientos de evacuación de emergencia; y

- (3) cambia el número, ubicación y tipo de salidas o tipo de mecanismos de apertura de las salidas de emergencia disponibles para la evacuación.
- (e) Durante la demostración de emergencia parcial:
- (1) el explotador demostrará la efectividad de los procedimientos de evacuación y de la instrucción de emergencias impartida a sus tripulantes;
  - (2) la tripulación de cabina para ese tipo y modelo de avión debe:
    - (i) ser seleccionada por sorteo por la AAC;
    - (ii) haber completado toda la instrucción para el tipo y modelo de avión;
    - (iii) haber aprobado un examen escrito o práctico sobre los procedimientos y equipos de emergencia;
    - (iv) abrir el cincuenta por ciento (50 %) de las salidas de emergencia requeridas a nivel de piso;
    - (v) abrir el cincuenta por ciento (50 %) de las salidas de emergencias que no estén a nivel del piso; y
    - (vi) desplegar el cincuenta por ciento (50) % de los toboganes o toboganes/balsas.
  - (3) las salidas de emergencia y los toboganes o toboganes/balsas seleccionados por la AAC estarán listos para su uso en quince (15) segundos o menos.
  - (4) la demostración de emergencia parcial no requiere pasajeros y será observada por la AAC.

**Nota 1.-** Para los propósitos de este reglamento "listos para su uso" significa: todas las salidas seleccionadas deben estar completamente abiertas y los toboganes o toboganes/balsas

completamente desplegados e inflados en quince 15 segundos o menos.

**Nota 2.-** Para mayores detalles de una demostración de evacuación de emergencia completa (con plena capacidad) refiérase al Párrafo a. "Demostración de un despegue abortado" del Apéndice D de éste reglamento "Criterios para la demostración de los procedimientos de evacuación de emergencia en tierra".

#### 121.540 Demostración de amaraje

- (a) Salvo que esté certificado o aprobado como adecuado para amaraje, el explotador no podrá operar un avión terrestre en operaciones prolongadas sobre agua.
  - (b) Antes de conducir una demostración de evacuación de emergencia, el explotador debe:
    - (1) remitir una solicitud a la AAC; y
    - (2) obtener la aprobación.
  - (c) El explotador demostrará, a través de un amaraje simulado completo, que tiene la habilidad para llevar a cabo eficientemente sus procedimientos de amaraje establecidos.
  - (d) La demostración de un amaraje simulado completo se realizará si ese tipo y modelo de avión no ha tenido una demostración de amaraje previa, conducida por otro explotador LAR 121.
  - (e) Todo explotador conducirá una demostración de amaraje parcial si una demostración de amaraje simulada completa para ese tipo y modelo de avión ha sido realizada por otro explotador bajo este reglamento.
  - (f) Durante un amaraje parcial, los requisitos de los Párrafos b.2., b.4. y b. 5. del Apéndice D de este reglamento serán cumplidos, si:
    - (1) cada balsa salvavidas es removida de su compartimiento;
    - (2) una balsa salvavidas o tobogán/balsa es lanzado e inflado; y
- Nota.-** La balsa salvavidas o tobogán/balsa a ser inflado será seleccionado por la AAC.
- (3) la tripulación asignada a la balsa salvavidas o tobogán/balsa

- demuestra y describe el uso de cada ítem del equipo de emergencia requerido.
- (g) Para los propósitos de la demostración de amaraje, los tripulantes de cabina deben:
- (1) ser seleccionados por sorteo por la AAC;
  - (2) haber completado toda la instrucción para el tipo y modelo de avión; y

- (3) haber aprobado un examen escrito o práctico sobre los procedimientos y equipos de emergencia.

**Nota.-** Para mayores detalles de la demostración de amaraje completa, refiérase al Párrafo b. "Demostración de amaraje" del Apéndice D de éste reglamento "Criterios para la demostración de los procedimientos de evacuación de emergencia en tierra".

-----