



CAPITULO XXXVII

EVALUACIÓN DE DEMOSTRACIONES DE EVACUACIÓN DE EMERGENCIA Y PROCEDIMIENTOS DE AMARIZAJE

SECCIÓN 1. ANTECEDENTES.

1. OBJETIVO.

Este capítulo proporciona una guía para la evaluación de las demostraciones de evacuación de emergencia y procedimientos de amarizaje en operadores regulados bajo el capítulo V de la parte cuarta de los RAC.

2. GENERALIDADES

A. Definiciones.

- 1) *Oscuridad de la Noche.*
Un nivel de iluminación que se aproxima al nivel de iluminación de la luz natural que ocurre 90 minutos después de la puesta oficial del sol bajo condiciones de cielo despejado.
- 2) *Operaciones Extendidas Sobre el Agua.* Vuelos conducidos en una distancia horizontal de mas de 50 millas náuticas a partir de la línea de costa mas cercana.
- 3) *Pasajeros.*
Participantes en las demostraciones quienes representan a los pasajeros de las aeronaves. Estos individuos no pueden ser personal de la tripulación, mecánicos, o personal de entrenamiento.

B. Demostraciones de Acuerdo al Capítulo V de La Parte Cuarta de los RAC.

- 1) Un operador comercial de transporte aéreo regular certificado bajo la parte cuarta capítulo V, debe realizar una demostración de emergencia, para cualquier aeronave con una configuración de sillars para 44 pasajeros o mas.
- 2) Una demostración de procedimientos de amarizaje debe ser conducida para cualquier aeronave convencional que se pretenda operar en operaciones extendidas sobre el agua.
- 3) La necesidad de realizar demostraciones a escala completa o escala parcial dependerá fundamentalmente, si demostraciones a escala completa han sido desarrolladas previamente por cualquier otro operador o fabricante de aeronaves.
- 4) Las demostraciones evalúan lo siguiente:

- a) El programa de entrenamiento en emergencia del operador.
- b) La competencia del personal de la tripulación.
- c) Los procedimientos de evacuación de emergencia y amarizaje del operador.
- d) La confiabilidad y capacidad de los equipos de evacuación de emergencia y amarizaje de la aeronave.

C. Demostraciones del Fabricante.

- 1) Los fabricantes de aeronaves deben ejecutar demostraciones de evacuaciones de emergencia para obtener el Certificado Tipo. Generalmente estas demostraciones son responsabilidad de la división correspondiente de certificación de la autoridad aeronáutica del estado de diseño.
- 2) Las demostraciones evalúan lo siguiente:
 - a) El diseño básico de la aeronave.
 - b) La eficiencia con la cual los pasajeros pueden ser evacuados seguramente de la aeronave.
 - c) Los sistemas de evacuación de emergencia de la aeronave.
 - d) Los procedimientos de evacuación de emergencia aprobados por la autoridad aeronáutica del estado de diseño.

D. Requerimientos Regulatorios.

Los numerales 4.15.2.25.17.2, 4.15.2.25.17.2.2, 4.15.2.25.17.3 y 4.15.2.25.17.3.1 especifican cuatro tipos de demostraciones de evacuación:

- Evacuación de emergencia Total
- Evacuación de emergencia parcial.
- Amarizaje Completo
- Amarizaje parcial.

E. Capacidad de Sillas Máximas Demostradas.

Para determinar si se requieren demostraciones de evacuaciones parciales o totales, el inspector de aeronavegabilidad, debe conocer el número máximo de sillars de pasajeros para aeronaves específicas de categoría de transporte utilizadas en operaciones bajo la parte cuarta capítulo V de los RAC. Esta información en conjunto con los datos relacionados a la configuración interior y otros factores relevantes, pueden ser obtenidas directamente del Certificado Tipo de la Aeronave, o de la división correspondiente de certificación de aeronaves de la autoridad aeronáutica del estado de diseño.



3. DEMOSTRACIÓN DE EVACUACIÓN DE EMERGENCIA TOTAL

Una demostración de evacuación de emergencia total simula un despegue abortado. El operador debe demostrar que la aeronave, el equipo de emergencia, y los procedimientos de emergencia permiten la evacuación de la aeronave en toda su capacidad de sillas, incluyendo los miembros de la tripulación, en 90 segundos o menos.

- A. Un operador debe realizar una demostración de evacuación de emergencia total cuando no ha habido demostraciones previas de aeronaves del mismo tipo y modelo por otro operador o por el fabricante durante la certificación de tipo.
- B. Una demostración es requerida si el operador propone incrementar la capacidad de sillas para un tipo y modelo de aeronave mas allá de aquella que haya sido demostrada previamente.
- C. Bajo ciertas circunstancias descritas por el código de aeronavegabilidad bajo el cual la aeronave fue certificada de tipo, el estado de certificación del producto puede designar sillas de pasajeros instaladas para que no sean ocupadas para una demostración del fabricante. Sin embargo, el número de pasajeros que el operador puede transportar es el número total de sillas de pasajeros ocupadas durante una demostración total de procedimientos de evacuación de emergencia, y no el número total de sillas instaladas.

4. DEMOSTRACIÓN DE EVACUACIÓN DE EMERGENCIA PARCIAL

La demostración parcial simula un despegue abortado y requiere que los auxiliares de vuelo ocupen sus posiciones normales de despegue antes de que inicie la demostración.

- A. Después de la señal de iniciación, el equipo de evacuación de emergencia de la aeronave y 50% de las salidas de evacuación de emergencia requeridas y deslizadores, deben estar listos para su uso en 15 segundos o menos. No se utilizan pasajeros en una demostración parcial.
- B. Una demostración parcial es requerida cuando un operador pretende adicionar al tipo de operación un modelo de aeronave para la cual cualquier otro operador o fabricante han ejecutado demostraciones de evacuación de emergencia totales.

- 1) *Número.* Una demostración parcial es requerida si:
 - a) Un cambio en la configuración de sillas requiere la adición de un auxiliar de vuelo.
 - b) Cambios en la capacidad de sillas, resultan en menor o igual número de auxiliares de vuelo, pero los deberes de los auxiliares de vuelo y procedimientos cambian significativamente.
- 2) *Ubicación.* Si un operador cambia una asignación de sillas a un auxiliar de vuelo, el inspector de aeronavegabilidad debe determinar si los deberes y responsabilidades del auxiliar cambian significativamente. Un cambio significativo da como resultado el requerimiento de una demostración parcial.
- 3) *Deberes y Procedimientos.* Si un operador realiza cambios significativos en las labores de evacuación de emergencia o procedimientos, el inspector de aeronavegabilidad puede determinar que se requiera una demostración de evacuación parcial. Si los cambios son menores o pueden ser tratados en el programa de entrenamiento del operador, puede no ser requerida una demostración.
- 4) *Determinando "Cambios Significativos".* El inspector de aeronavegabilidad debe considerar lo siguiente cuando determine el grado de importancia de los cambios:
 - a) Conocimiento y experiencia de los auxiliares de vuelo.
 - b) El programa de entrenamiento del operador.
 - c) El incremento en la complejidad de las labores ejecutadas por los auxiliares de vuelo, en términos de salidas adicionales, sillas, o responsabilidades de información.

- C. La necesidad de una demostración debe ser coordinada con el grupo de certificación de productos aeronáuticos, cuando el operador modifica lo siguiente:

- 1) El número, localización y tipo de salidas de emergencia.
- 2) EL tipo de mecanismos de apertura de las salidas de emergencia.

5. DEMOSTRACIÓN DE AMARIZAJE TOTAL

La demostración de amarizaje simula un aterrizaje planeado en el agua y evalúa la habilidad del operador para preparar los pasajeros, aeronave, y equipo de amarizaje.

- A. Durante la demostración la siguientes áreas son evaluadas:



- El programa de entrenamiento de emergencia.
 - Los procedimientos de amarizaje.
 - Competencia del personal de tripulación.
 - Confiabilidad y capacidad del equipo.
- B. El numeral 4.15.2.25.17.3, requiere que un operador que pretenda operar una aeronave en operaciones extendidas sobre el agua, ejecute una demostración de amarizaje. Una demostración de amarizaje total es necesaria, si ningún operador certificado bajo la parte cuarta capítulo V ha ejecutado uno para el tipo y modelo de aeronave propuesto.
- C. Son utilizados pasajeros en demostraciones de amarizaje solo cuando son requeridos por el operador para asistir en la remoción y lanzamiento de los botes salvavidas. Los pasajeros no deberán recibir instrucciones antes de la demostración excepto aquellos contenidos en el manual del operador.
- D. Si la política de la UAEAC es utilizar las aeronaves para todas las demostraciones de amarizaje. Un operador que proponga utilizar una maqueta a escala real o un dispositivo flotante para ejecutar la demostración, debe primero poseer aprobación por parte de la Secretaría de Seguridad Aérea.
- E. Deben existir plataformas en cada salida de emergencia y ala. Durante la certificación de tipo, las salidas de emergencia de amarizaje, deben encontrarse por encima de la línea de flotación calculada (Water Line) que existiría normalmente si la aeronave reposara sobre el agua. El operador debe obtener la información de la línea de flotación y las salidas de evacuación de emergencia del fabricante. Las partes más altas de las plataformas deben estar posicionados en la línea de flotación calculada.
- F. Las regulaciones no especifican un tiempo máximo límite para realizar la demostración. Sin embargo, se considera que el tiempo máximo aceptable son seis minutos, para preparar el amarizaje, a partir del momento en que se declara el amarizaje hasta el momento en que se ejecuta el aterrizaje simulado en el agua.

6. DEMOSTRACIÓN DE AMARIZAJE PARCIAL

Es permitido que un operador ejecute una demostración de amarizaje parcial si una demostración total de amarizaje para el tipo y modelo propuesto de aeronave ha sido realizada previamente por otro operador.

7. DEMOSTRACIÓN REALIZADA POR EL FABRICANTE

Los fabricantes de aeronaves de categoría transporte que posean más de 44 sillas de pasajeros deben ejecutar una demostración total, con objeto de que les sea emitido el certificado tipo. Estos procedimientos están fuera del alcance de esta guía sin embargo, es importante que el Inspector de aeronavegabilidad determine si esos procedimientos han sido ejecutados y como fueron aprobados. Esta información debe ser coordinada con el Grupo de Certificación de Productos Aeronáuticos.

8. PARTICIPANTES

- A. *Cantidad representativa de Pasajeros.* En una demostración total de una evacuación de emergencia de un despegue abortado, el operador debe conformar una cantidad representativa de pasajeros. Antes de ejecutar la demostración, el operador debe asegurar que los participantes cumplen los criterios apropiados. Si los participantes no cumplen los criterios apropiados, el operador debe repetir la demostración.

- 1) Los participantes deben ser representativos de una cantidad normal de pasajeros de acuerdo a la siguiente tabla:

PASAJERO	EDAD	PORCENTAJE DE CAPACIDAD TOTAL DE PASAJEROS SENTADOS
Mujeres Adultas	12-60	30% mínimo
Hombres Adultos	12-60	50% a 60%
Hombres y Mujeres Adultos (mezcla proporcionada)	Más de 60	5% mínimo
Niños (prorratedos por edad)	3-11	5% a 10%
Muñecos de tamaño real		3 de cada uno

- 2) Los "Muñecos de tamaño real" a los que se refiere la tabla anterior deben ser llevados por pasajeros, simulando infantes de dos años o menos.
- 3) Ningún empleado del titular del certificado o del fabricante debe estar sentado cerca de una salida de emergencia.
- 4) Debido a ciertas restricciones legales, es probable que no pueda disponerse de niños con edades entre 3 y 11 años para ser utilizados en procedimientos de demostraciones de evacuaciones de emergencia. En estas situaciones, una mezcla proporcional de la



- cantidad de pasajeros pueden ser utilizados.
- 5) El operador no puede practicar, ensayar o describir la demostración a los pasajeros, ni ningún participante pudo haber tomado parte en este tipo de demostración dentro de los seis meses previos a la demostración.
- B. *Funcionarios del Operador Solicitante.* Funcionarios de la compañía tal y como Directores de Operación o Mantenimiento, deben estar a disposición en el sitio de la demostración.
- 1) Los funcionarios de la compañía presentes deben poseer la autoridad para modificar en el sitio el plan de demostración.
- 2) Deben estar en capacidad de responder a los requerimientos realizados por la UAEAC, referentes a acciones correctivas que resulten de deficiencias encontradas durante la demostración.
- 3) Los funcionarios de la compañía pueden observar la demostración, pero la compañía debe asegurar que esas personas no son una distracción o afectan el resultado de la demostración.
- C. *Personal de Seguridad.* La compañía debe proporcionar personal de seguridad ubicado en localizaciones estratégicas alrededor de la aeronave para proteger a los pasajeros. El personal de seguridad no puede asistir al personal de tripulación o participar de cualquier otra forma en la evacuación. Este personal será empleado únicamente en caso de que se presente alguna lesión a los pasajeros durante la evacuación.
- D. *Personal Diferente a Funcionarios de la Compañía.* Ninguna persona que no este contratada por el operador, con relación directa a la operación y que deba estar presente en el procedimiento de evacuación, puede estar presente en el momento de la demostración. De la misma forma personal que no sea personal licenciado por la UAEAC, o que este actuando en representación de esta puede estar presente en el momento de la demostración. El operador es el responsable de garantizar que esto no suceda durante la prueba.
- E. *Miembros de La Tripulación.*
- 1) Compartimiento de Vuelo. La tripulación de vuelo debe estar calificada en la aeronave que será utilizada. Sin embargo, no se requiere que ellos hayan completado experiencia inicial de operación
- 2) Auxiliares de Vuelo. Los auxiliares de vuelo deben haber completado un programa de entrenamiento aprobado por la UAEAC y haber aprobado un examen escrito o práctico sobre el tipo de aeronave, equipo de emergencia, y procedimientos. No se les puede proporcionar entrenamiento previo de emergencia a los auxiliares de vuelo, o cursos de familiarización con el equipo antes de la demostración.
- F. *Personal de la UAEAC.* Los observadores de la UAEAC, deberán estar limitados así:
- i) Los inspectores de aeronavegabilidad de otras oficinas cuyos operadores esten adquiriendo aeronaves idénticas o similares a la aeronave que será empleada en la demostración.
- ii) Funcionarios del grupo de control y seguridad aérea regional o de nivel central.
- iii) Personal de la UAEAC del Grupo de Certificación de Productos Aeronáuticos, o del grupo de Ingeniería de Aeronavegabilidad que tenga relación directa con aspectos técnicos de la aeronave y sus componentes.

9. SELECCIÓN DE LAS SALIDAS

- A. *Calculo del Número de salidas Utilizables.*
- 1) En una aeronave con un número par de salidas, no mas del 50% del número total de salidas y deslizadores pueden ser abiertas y desplegadas.
- 2) Si una aeronave posee un numero impar de salidas de emergencia, substraiga una; 50% del número de salidas restantes deberán ser utilizadas en la demostración.
- 3) Todas las demás salidas deben ser bloqueadas.
- B. Cualquier salida asignada a un auxiliar de vuelo como parte de sus labores de evacuación, debe ser seleccionada para ser utilizada durante la demostración, siempre y cuando esta esté designada como salida primaria en los procedimientos de evacuación de la compañía.
- C. Salidas del cono de cola (ventrales) y escaleras no deben ser utilizadas a menos que hagan pareja con otra salida. Si existe alguna duda respecto a cuales de las salidas



son pareja, consulte el grupo de Certificación de Productos Aeronáuticos o al fabricante.

- D. Una de cada par de salidas debe ser seleccionada. Las parejas de salidas deben ser identificadas por el operador en el diagrama de configuración interior.
- E. Demostraciones Parciales. Solo salidas primarias asignadas a auxiliares de vuelo, según sean designadas por los manuales del operador, pueden ser utilizadas durante las demostraciones parciales.
- 1) El numeral 4.15.2.25.17.2(a) requiere que durante una demostración parcial de evacuación de emergencia, 50% de las salidas ubicadas a nivel de piso, y 50% de las salidas no ubicadas a nivel de piso sean abiertas.
 - 2) Una puerta secundaria o salida, que no sea posible abrir dentro de 15 segundos no debe ser seleccionada.

10. METODOS DE BLOQUEO DE SALIDAS

Los siguientes son ejemplos de métodos aceptables de bloquear las salidas:

- A. Ubique inspectores de aeronavegabilidad en el interior de la aeronave en cada puerta o ventana de salida antes de iniciar la demostración. Cuando inicie la evacuación, los inspectores de aeronavegabilidad posicionados en frente a las salidas a ser abiertas deben moverse de sus posiciones tan pronto como sea posible. Los inspectores de aeronavegabilidad que se encuentren ubicados en salidas bloqueadas deben levantar su mano e indicar "ESTA SALIDA ESTA BLOQUEADA". Esta es la forma más efectiva de bloquear salidas sobre el ala.
- B. Cubra cada ventana de puerta o ventana de salida con un pedazo de tela roja o bayetilla. Asegure una línea o cuerda al pedazo de tela lo suficientemente larga para que llegue a la rampa o al piso del hangar. Al momento de la señal de iniciación, los inspectores de aeronavegabilidad designados halarán las cuerdas de las ventanas de puertas y las salidas de ventana que serán utilizadas. Las puertas y ventanas que no sean descubiertas no deberán ser utilizadas.
- C. En el exterior de la aeronave, ubique luces rojas al frente de las ventanas de

las puertas y las ventanas de salida. Cuando estén iluminadas, la luz simulará un incendio en una de las salidas de emergencia bloqueadas. Las luces deben ser encendidas simultáneamente.

11. SEÑAL DE INICIACION

Todos los miembros del equipo deben estar pendientes de la señal de iniciación. La señal de iniciación debe ser la misma dentro y fuera de la aeronave.

- A. El método preferido de iniciación es que un empleado de la compañía interrumpa la fuente normal de potencia de la aeronave a través de una de las siguientes acciones:
- 1) Desconecte o apague la fuente externa de potencia o la unidad de potencia en tierra.
 - 2) Desconecte o apague la unidad de potencia auxiliar.
- B. Estas acciones proporcionan una señal clara de iniciación de las siguientes formas:
- 1) En el interior de la aeronave, los auxiliares de vuelo y los miembros de la tripulación observarán como la iluminación normal de la aeronave se extingue y el sistema de iluminación de emergencia se enciende: Esta es su señal para iniciar la demostración de emergencia.
 - 2) Fuera de la aeronave, los observadores de la UAEAC y el líder de equipo observará que las luces externas se extinguen. Esta señal inicia el conteo necesario y otras acciones de observación necesarias del equipo de la UAEAC.

12. DEMOSTRACIONES NO SATISFACTORIAS

La severidad y causa básica de la deficiencia debe ser considerada. Las deficiencias menores usualmente pueden ser resueltas por el personal responsable de la compañía sin tener que declarar la demostración como "No Satisfactoria".

- A. La demostración es no satisfactoria si el operador no cumple con el tiempo límite especificado.
- B. La no efectividad de los miembros de la tripulación o fallas en el equipo, pueden ser fundamento para declarar una demostración como no satisfactoria.
- C. Si una deficiencia relativamente severa ocurre debido a entrenamiento inapropiado de la compañía, procedimientos



o mantenimiento, la demostración debe ser declarada como "NO Satisfactoria".

SECCIÓN 2 PROCEDIMIENTOS

1. PRE-REQUISITOS Y REQUERIMIENTOS DE COORDINACIÓN.

- A. Pre-requisitos
- Conocimiento de los reglamentos Aeronáuticos de Colombia, parte Cuarta capítulos V y XV.
 - Completar el Curso de Inspector de Aeronavegabilidad
- B. Coordinación: Esta tarea requiere coordinación con el Inspector Principal de Aviónica y el Inspector Principal de Mantenimiento. Adicionalmente en las fases de obtención de información referente a la configuración de las aeronaves, esta tarea puede requerir coordinación con el Grupo de Certificación de Productos Aeronáuticos. También es indispensable la coordinación con el Inspector Principal de Operaciones

2. REFERENCIAS, FORMAS Y AYUDAS DE TRABAJO

- A. Referencias
- Reglamentos Aeronáuticos de Colombia parte Cuarta Capítulos V y XV
 - AC 121-24C de la FAA, Reunión preparatoria de Información de Seguridad a Pasajeros y Tarjetas Preparatorias
- B. Formas. Ninguna.
- C. Ayudas de Trabajo. Ninguna.

3. PROCEDIMIENTOS

A. PROCEDIMIENTO PARA DEMOSTRACIÓN DE EVACUACIÓN DE EMERGENCIA

- 1) *Determine la necesidad de una demostración de evacuación de Emergencia.* El inspector principal o el director del proyecto de certificación debe determinar si se requiere una demostración.
- a) Una demostración de evacuación de emergencia es requerida cuando un operador propone

operar una aeronave de modelo y tipo específico cuando:

- i) Introduce una aeronave a operación por primera vez (para un operador nuevo o existente)
- ii) Ocurre un cambio significativo en el número de auxiliares de vuelo, sus ubicaciones de sillas, sus labores de evacuación o procedimientos de emergencia.
- iii) Existe un cambio en el número y localización, o tipo de salidas de emergencia, o tipo de mecanismos de apertura en las salidas de emergencia.

Nota: Si un operador se propone operar una aeronave configurada con menos de 44 sillas, siempre que la aeronave halla sido previamente certificada para 44 sillas o mas, no se requiere demostración.

- b) Una demostración total es requerida cuando:
- i) El tipo de aeronave, modelo y capacidad de pasajeros sentados no han sido previamente demostrados por un fabricante ni por un operador Colombiano.
 - ii) La aeronave ha tenido un cambio en su configuración de salidas y/o diseño. (esto debe ser determinado por el grupo de certificación de productos aeronáuticos)
- c) Se requiere de una demostración parcial cuando:
- i) Una aeronave nueva para el operador ha tenido una demostración total realizada por un operador bajo el capítulo V de los RAC o el fabricante; además, dicha demostración se realizó para la configuración de máximo número de sillas propuesta por el operador que ha adquirido la aeronave.
 - ii) El operador esta siendo certificado por primera vez.
 - iii) El inspector principal determina si un cambio significativo ha ocurrido en el número de auxiliares de vuelo, sus ubicaciones, o sus deberes y procedimientos.
 - iv) Si el grupo de certificación de productos aeronáuticos determina que ha ocurrido un cambio en la



- configuración de sillas, salidas, o el diseño de la aeronave, que pudiese requerir una demostración parcial.
- 2) *Notifique al Operador o Solicitante del Requerimiento.* Informe al operador por escrito que se requiere una demostración de evacuación de emergencia. El operador debe remitir un plan para ejecutar la demostración.
- a) El operador debe remitir el plan por lo menos 30 días hábiles antes de una demostración total y 15 días hábiles antes para una demostración parcial.
- b) El plan del operador debe contener una carta de solicitud la cual establezca lo siguiente:
- i) La regulación aplicable que requiere sea ejecutada una demostración parcial o total de evacuación de emergencia.
 - ii) El tipo y modelo de aeronave, especificando la configuración total de sillas instaladas (incluyendo miembros de la tripulación) que requiere ser demostrada.
 - iii) El número de auxiliares de vuelo que serán necesarias durante la demostración.
 - iv) La fecha propuesta, hora y lugar de la demostración.
 - v) El nombre y número telefónico de la persona de la compañía que coordinará la demostración de evacuación de emergencia.
 - vi) Una declaración indicando que la cantidad de pasajeros es representativo y cumple con los requerimientos de los numerales 4.15.2.25.17.2.2 y 4.15.2.25.17.3.1
 - vii) Una descripción de cómo el operador propone iniciar la demostración.
 - viii) Una descripción de la señal de conteo inicial.
 - ix) Una descripción de cómo el operador propone bloquear las salidas.
- c) Un diagrama deberá ser incluido en el plan, representando la aeronave que será demostrada. El diagrama debe mostrar lo siguiente:
- i) La localización y designación de todas las salidas
- por tipo y pares de salidas designadas.
- ii) La localización de sillas de cada miembro de la tripulación requerido durante el despegue.
 - iii) La configuración de cabina interior, mostrando la localización individual de sillas de pasajeros, cocinas, pasillos, baños, y separación de compartimientos de pasajeros y mamparos.
 - iv) La localización y el tipo de equipos de emergencia en la aeronave, incluyendo:
 - Extintores de fuego.
 - Máscaras y botellas de oxígeno portátiles.
 - Megáfonos
 - Hachas
 - Cintas y cuerdas de emergencia.
 - Deslizadores y botes salvavidas.
 - Dispositivos individuales de flotación o salvavidas.
 - Kits médicos y de primeros auxilios.
- d) El plan debe contener copias de los siguientes documentos:
- i) Las páginas apropiadas del manual de la tripulación describiendo las labores y responsabilidades en la evacuación de emergencia.
 - ii) Una copia de la tarjeta de información al pasajero que será utilizada durante las operaciones normales de la aeronave.
- e) El Plan del operador debe incluir la siguiente información adicional:
- i) Una descripción del equipo de emergencia instalado en la aeronave, incluyendo el tipo y modelo de cada elemento, según sea aplicable.
 - ii) Una lista de los miembros de la tripulación calificados para participar en la demostración.
 - iii) Una descripción de cómo el operador asegurará que la demostración será conducida en condiciones de "Oscuridad de La Noche", o en condiciones que simulen esta situación.
 - iv) Una descripción de cómo el operador asegurará que la aeronave es posicionada en una ubicación, tanto interna como externa, la cual permitirá el



- despliegue sin obstrucciones de todos los deslizadores y botes salvavidas, según sea aplicable.
- 3) *Evalúe el Plan del Operador y La Carta de Solicitud.* Asegúrese de que toda la información necesaria es incluida en el documento remitido. Responda al plan del operador en el menor tiempo posible.
- a) Resuelva las omisiones menores o deficiencias, contactando al coordinador de la demostración de la compañía.
- b) Si el plan del operador posee un número significativo de elementos o documentos faltantes, regrese todo el material al operador con una explicación por escrito de porque no es aceptable. Informe al operador que la UAEAC no tomará mas acciones hasta tanto el plan sea remitido debidamente corregido.
- c) Una vez todos los elementos requeridos hayan sido remitidos, analice y evalúe el plan del operador. Asegúrese que la información es aceptable y consistente con el tipo propuesto de demostración.
- d) El inspector principal debe asegurarse que:
- i) El programa de entrenamiento de emergencia del operador ha sido aprobado por la UAEAC.
- ii) Los procedimientos de evacuación en los manuales del operador, incluyendo las asignaciones a los miembros de la tripulación, son realistas, prácticos, y en cumplimiento con el numeral 4.15.2.25.19.
- iii) La tarjeta de información al pasajero es entendible y consistente con el tipo y modelo de aeronave a ser demostrada.
- iv) El equipo de emergencia es aceptable para el tipo de operación propuesta.
- e) Realice Las Evaluaciones Necesarias en el lugar de la demostración. Ciertos elementos de la propuesta pueden requerir una evaluación en el lugar de la demostración . Determine si el operador ha hecho provisiones para la seguridad de los participantes, incluyendo el uso de observadores de seguridad, plataformas, acolchonamientos, y cualquier otra medida apropiada.
- f) Documente las Deficiencias. Resuelva las deficiencias con el coordinador de las demostraciones de la compañía.
- i) Si son encontradas discrepancias mayores, o si la UAEAC y el operador no son capaces de resolver las cuestiones significantivas, regrese el plan del operador con una carta explicativa. Informe al operador que las discrepancia descritas en la carta deben ser corregidas y un plan debe ser nuevamente enviado antes de que la UAEAC tome acciones adicionales.
- ii) Si la remisión de datos es aceptable, informe al operador que el plan ha sido aceptado por la UAEAC.
- 4) *Conforme un Equipo de Miembros de la UAEAC.*
- a) Líder del Equipo. Para una certificación inicial, el coordinador del proyecto de certificación debe operar como Líder del equipo. Para un operador existente, el jefe del grupo de control y seguridad aérea regional, asignará un Inspector Principal al operador para que sirva como líder del equipo de demostración
- b) Miembros Adicionales del Equipo. Los miembros restantes del equipo de la UAEAC, serán asignados según se requiera. El equipo deberá incluir Inspectores principales de mantenimiento, aviónica y operaciones, familiarizados con los requerimientos de operación del capítulo V de la parte cuarta de los RAC.
- 5) *Realice una Reunión de Pre-Demostración con el Operador.* Reúname con el coordinador de demostración del operador.
- a) Revise el plan de demostración y asegúrese que el operador esta familiarizado con los criterios a ser utilizados durante la demostración.
- b) Revise los métodos de entrenamiento, el criterio de control de tiempo, y el método y señales para iniciar la demostración.
- c) Con el operador, determine la señal a ser utilizada para dar fin a la demostración, tal como una bocina, una sirena, o cualquier otra señal clara y distinguible de manera auditiva. Lleguen a un acuerdo respecto al tipo



de dispositivo apropiado y pruébenlo para determinar que sea adecuado.

Nota: Experiencia previa ha demostrado que los silbatos no son adecuados.

- d) Resuelva cualquier pregunta abierta o inquietudes que el operador pueda tener antes de realizar la demostración.
- 6) *Realice una reunión con los Miembros del Equipo de la UAEAC.*
- a) Proporcione tareas específicas a los miembros del equipo, para que sean ejecutadas durante la demostración. Incluya lo siguiente:
- i) Registro de tiempos.
 - ii) Posición (dentro y fuera de la aeronave)
 - iii) Inspección de la aeronave, del equipo de emergencia, y cualquier otro documento aplicable.
- b) Distribuya un diagrama de la aeronave a cada inspector asignado, mostrando las ubicaciones asignadas para demostración.
- c) Determine cuales salidas de emergencia deben ser abiertas. Revise la propuesta del operador para bloquear las salidas restantes.
- d) Seleccione miembros típicos de la tripulación para ser utilizados en la demostración, a partir de la lista proporcionada por el operador. No seleccione a los siguientes:
- i) Personas empleadas en demostraciones previas.
 - ii) Instructores de procedimientos de emergencia.
 - iii) Supervisores.
 - iv) Personal aeronáutico verificador
 - v) Representantes de seguridad de los sindicatos.
 - vi) Cualquier otra persona que pueda tener un nivel por encima del promedio de competencia o experiencia.
- e) Revise los requerimientos regulatorios y los criterios de demostración.
- 7) *Seleccione las Salidas y Apruebe los Métodos de Bloqueo.*
- a) Revise cuidadosamente los procedimientos de evacuación de

emergencia del operador. Determine el número de salidas utilizables.

- b) Una de cada par de salidas debe ser seleccionada.
- c) Después de seleccionar las salidas a ser utilizadas, el equipo debe asegurarse que el operador no obtenga esa información.
- d) Una vez se decida sobre el método de bloqueo de salidas; notifique al coordinador del proyecto dicha decisión.
- 8) *Apruebe La Señal de Iniciación.*
Asegúrese que todos los miembros del equipo tienen conocimiento de la señal de iniciación.
- 9) *Ejecute una inspección de Pre-Demostración.*
- a) Asegúrese que la aeronave esta configurada y equipada para despegue de acuerdo a los manuales y procedimientos del operador.
- i) La aeronave debe incluir la configuración total de pasajeros sentados.
 - ii) Todo el equipo de emergencia apropiada debe estar instalado.
- b) Inspeccione cada uno de los siguientes elementos para asegurar su cumplimiento con el capítulo V de la parte cuarta de los RAC.
- i) Extintores portátiles para la tripulación, pasajeros y compartimientos de carga
 - ii) Equipo protector de respiración.
 - iii) Equipo de primeros auxilios.
 - iv) Hachas de emergencia.
 - v) Megáfonos
 - vi) Marcaciones de salidas de emergencia interiores
 - vii) Dispositivos de flotación o salvavidas
 - viii) Iluminación para las marcaciones interiores de salidas de emergencia.
 - ix) Operación de las luces de emergencia.
 - x) Manijas de operación de las salidas de emergencia.
 - xi) Acceso a las salidas de emergencia.
 - xii) Marcación de salidas exteriores



- xiii) Iluminación de salidas de emergencia exteriores y rutas de escape.
 - xiv) Salidas a nivel de piso.
 - xv) Salidas de emergencia adicionales
 - xvi) Salidas ventrales o de cono de cola
 - xvii) Luces portátiles
 - xviii) Sillas, cinturones de seguridad, y arneses de hombros
 - xix) Equipo de emergencia requerido para operaciones extendidas sobre el agua
 - xx) Sistemas de información al público
 - xxi) Señales y placas de información al pasajero
 - xxii) Sistema de detección de incendio y sistemas de protección (prueba operacional)
 - xxiii) Tarjetas de información al pasajero
 - xxiv) Sistemas de escape de la cabina
 - xxv) Deslizadores y balsas-deslizadores
- c) Para demostraciones parciales de evacuación de emergencia, los deslizadores pueden estar mas allá de los vencimientos de inspecciones programadas. El operador debe solicitar esta opción en el plan de demostración. El plan debe establecer que el operador acepta responsabilidad total por cualquier falla de la demostración debido a un mal funcionamiento de los deslizadores. El líder del equipo de la UAEAC debe aceptar o denegar esta propuesta.
- d) En una demostración completa, plataformas o rampas deben ser ubicadas apropiadamente para el uso de los evacuados para descender de ala hacia el piso. Si se utilizan plataformas o rampas, estas deben ser localizadas en ambas salidas sobre ala para asegurar que el operador no sepa cuales salidas serán utilizadas.
- i) Inspeccione las plataformas y las rampas por integridad estructural y seguridad.
 - ii) Inspeccione cualquier otro equipo de seguridad, como tapetes, localizados en el piso para proteger a los participantes
 - iii) Equipo que no haga parte del sistema de evacuación de emergencia de la aeronave, no puede ser empleado para ayudar a los participantes a llegar al piso.
- e) Asegúrese que existen condiciones de oscuridad de la noche, con objeto de evaluar lo siguiente:
- i) El sistema de iluminación de emergencia de la aeronave.
 - ii) El desempeño de la tripulación y de los pasajeros en las condiciones de oscuridad
- f) Asegúrese que el operador tiene presente lo siguiente al momento de la demostración:
- i) Personal apropiado de seguridad para prevenir heridas a los pasajeros
 - ii) Personal de la compañía con la autoridad para realizar modificaciones a las demostraciones, según sea requerido por la UAEAC.
 - iii) El número mínimo propuesto de auxiliares de vuelo para utilizar en la aeronave durante las operaciones de acuerdo al capítulo V de la parte cuarta de los RAC. En ningún caso este número debe ser inferior al especificado en los numerales 4.15.2.25.17.2 y 4.15.2.25.17.3.
 - iv) Para demostraciones totales, los pasajeros que cumplan los criterios del numeral 4.15.2.25.17.2.2 (7).
- 10) *Asista a las Reuniones Preparatorias de Pre-Demostración.*
- a) Asista a la Reunión Preparatoria de la Tripulación. Asegúrese que el coordinador de demostración de la compañía le proporciona información específica a los miembros de la tripulación en relación a la demostración.
- b) El líder del equipo de la UAEAC debe asistir a esta reunión preparatoria para resolver cualquier pregunta y asegurar que los siguientes elementos son discutidos:
- i) El propósito de la demostración.
 - ii) La señal que dará inicio a la demostración.
 - iii) La importancia del límite de los 90 segundos para evacuaciones completas o el límite de 15 segundos para evacuaciones parciales.
 - iv) La señal que será utilizada para detener la demostración.



- v) La importancia de la seguridad durante la demostración, incluyendo las responsabilidades de los miembros de la tripulación, y las labores, deberes y limitaciones del observador de seguridad.
 - vi) Asegúrese que los miembros de la tripulación entienden que cualquier actividad de evacuación en progreso debe inmediatamente cesar con una señal de detención.
- c) Asista a la Reunión Preparatoria de los Pasajeros. Asegúrese que antes de la demostración, el coordinador de demostración de la compañía indica a los pasajeros lo siguiente:
- i) El propósito de la demostración es evaluar que tan rápido puede ser evacuada la aeronave en forma segura.
 - ii) Los pasajeros deben atender las instrucciones de los auxiliares de vuelo.
 - iii) La seguridad individual no será comprometida en ningún instante durante la demostración.
- d) Prepare a los Miembros del equipo de la UAEAC. Recuerde a los miembros del equipo de la UAEAC, que no deben discutir los resultados de observaciones con personas diferentes al líder del equipo. Revise los siguientes ítem antes de realizar la demostración:
- i) Los objetivos de la demostración.
 - ii) La señal de iniciación
 - iii) Asignaciones de los observadores en relación a las salidas a ser utilizadas o bloqueadas.
 - iv) La señal para detener la demostración.
- 11) *Ejecute La demostración.*
- a) Informe al operador que aborde los pasajeros tan rutinariamente como sea posible y los prepare para el despegue. Ningún pasajero puede ser asignado a una silla determinada a menos que el equipo de la UAEAC determine que tales asignaciones están de acuerdo a los procedimientos normales de abordaje del operador.
 - b) Para los dos tipos de demostraciones, parciales y totales, asegúrese que los auxiliares de vuelo cumplan lo siguiente:
 - i) Preparen un despegue normal de acuerdo a los procedimientos del operador, incluyendo el cierre y aseguramiento de todas las salidas y compartimientos de cocina, y armen los sistemas de evacuación de emergencia para el despegue.
 - ii) Realicen la preparación de los pasajeros de acuerdo con el numeral 4.18.8 y los procedimientos de la compañía.
 - iii) Ocupen sus posiciones asignadas con los sistemas de seguridad ajustados.
 - c) Distribuya una cantidad razonable de equipaje de mano, cobijas, almohadas y ropa en los pasillos y vías de acceso a salidas de emergencia, para crear obstrucciones menores.
 - i) Equipaje de mano que se ajuste debajo de las sillas, tales como portafolios o maletines pequeños, bolsas de gimnasio, bolsas de vuelo, y maletines pequeños, deben ser llenados con ropa o periódicos y localizados en los pasillos principales.
 - ii) Debe haber una maleta por hilera de sillas en cada pasillo.
 - iii) Algunas maletas deben ser ubicadas en el paso de pasajeros y en los pasillos.
 - iv) Almohadas y cobijas deben ser distribuidas en los pasillos principales
 - d) Asegúrese que cada puerta externa y salida y cada puerta interna o cortina están en posición para un despegue normal.
 - e) Asegúrese que la tripulación de vuelo cumple todas sus tareas en listas de chequeo apropiadas y configura la aeronave para un despegue normal antes de que la señal de iniciación sea dada. Asegúrese de que los miembros de la tripulación se encuentran sentados en sus posiciones normales con los sistemas de seguridad ajustados.
 - f) Antes de una demostración de evacuación completa, asegúrese que los flaps de la aeronave se encuentren completamente extendidos, si esto es requerido por los procedimientos de evacuación de emergencia del operador.



- i) Las plataformas o rampas deberán ser posicionadas adecuadamente.
 - ii) Los flaps no deberán ser repositionados hasta terminar la demostración.
- g) Asegúrese que después de completar todas las acciones de pre-despegue requeridas, el capitán informa al líder del equipo de la UAEAC (posicionado delante de la nariz de la aeronave) por un intercomunicador en tierra que la aeronave se encuentra lista para despegue.
- h) Asegúrese que todos los miembros de la UAEAC y los observadores de seguridad de la compañía (si son utilizados) se encuentran listos y en posición.
- i) Emita una señal de advertencia que precederá la señal de iniciación por aproximadamente 30 segundos.
 - j) Indique al coordinador de demostración de evacuación de la compañía que inicie la demostración.
 - k) Inicie el conteo con dos cronómetros (uno primario y otro de reserva) cuando las luces externas de la aeronave se extingan.
 - l) Para una demostración completa, cada observador de la UAEAC asignado a una salida abierta contará los pasajeros a medida que salen. Después de la señal de terminación, cada observador se asegurará que ningún pasajero o miembro de la tripulación utilice las salidas o permanezca en el interior de la aeronave o. Si aún permanece algún pasajero o miembro de la tripulación abordado o utiliza una salida después de la señal de finalización, la demostración será declarada como "No Satisfactoria"
 - m) Para una demostración parcial, cada observador asignado a una salida que será utilizada deberá determinar si la salida asignada fue abierta y cada deslizador o bote-deslizador se encontraba listo para ser utilizado antes de la señal de terminación. Si alguna salida, deslizador, o bote-deslizador, no se encuentran listos para ser utilizados después de la señal de terminación, la demostración será declarada como no satisfactoria.

- n) Miembros del equipo asignados a la cabina deben asegurarse que todo el equipo requerido operó apropiadamente durante la demostración.
- o) Al final del período de tiempo apropiado, emita una señal clara y audible, terminando la demostración.

B. PROCEDIMIENTOS PARA DEMOSTRACIONES DE AMARIZAJE

- 1) *Determine si es requerida una Demostración de Amarizaje.*
- a) Una demostración completa de amarizaje es requerida cuando el operador se propone operar un tipo y modelo de aeronave específico bajo las siguientes circunstancias:
 - i) Cuando no se ha realizado una demostración de amarizaje para el tipo y modelo propuesto de la aeronave por otro titular del certificado que opere de acuerdo al capítulo V de la parte cuarta de los RAC.
 - ii) Cuando planea iniciar los vuelos en áreas extensas sobre agua por primera vez con una aeronave que el operador ha operado previamente sobre tierra.
 - b) Una demostración de amarizaje parcial es requerida cuando el tipo y modelo de aeronave propuesta ha sido previamente demostrada por otro operador certificado.
- 2) *Notifique al operador del Requerimiento.* Informe al operador por escrito que una demostración de amarizaje es requerida. El operador debe remitir un plan para ejecutar la demostración. Los inspectores de aeronavegabilidad deben asegurar que el operador entiende cual información y cuales documentos son requeridos para que el plan sea aceptado para evaluación.
- a) Si el operador planea realizar la demostración de amarizaje en conjunto con una demostración de evacuación de emergencia, el plan de demostración del operador debe incluir la siguiente información adicional:
 - i) Tipo de demostración de amarizaje (completa o parcial)
 - ii) Copias del manual del operador con los deberes y



- responsabilidades de los miembros de la tripulación en un amarizaje.
- iii) Una descripción del equipo de emergencia aplicable utilizado para el amarizaje, incluyendo el tipo y modelo.
- b) Si la demostración de amarizaje no es ejecutada en conjunto con una demostración de evacuación de emergencia, el plan debe ser remitido por lo menos 15 días hábiles antes de la demostración real. El plan debe incluir la información listada anteriormente y la siguiente información adicional.:
- i) El tipo y modelo de la aeronave.
- ii) Una lista de los miembros de la tripulación que participarán en la demostración.
- iii) La fecha propuesta, hora y localización de la demostración.
- iv) El nombre y número telefónico del coordinador de la demostración de amarizaje del operador.
- c) Un diagrama debe ser incluido en el plan, representando la aeronave que será demostrada. El diagrama debe ilustrar lo siguiente:
- i) La localización y designación de todas las salidas por tipo y pares de salidas designadas.
- ii) La localización del equipo de emergencia para amarizaje, incluyendo:
- Botes salvavidas, o botes-deslizadores.
 - Radios de supervivencia.
 - Dispositivos de señales pirotécnicas
 - Dispositivos de flotación individuales o salvavidas para la tripulación y los pasajeros.
- 3) *Evalúe el Plan del Operador.* Revise la propuesta para asegurar lo siguiente:
- a) La demostración propuesta cumplirá con los requerimientos del capítulo XV de la parte cuarta de los RAC.
- b) El programa de entrenamiento de emergencia y los procedimientos de amarizaje han sido aprobados y/o aceptados en el manual del operador.
- c) El programa de entrenamiento del operador y los procedimientos de amarizaje proporcionan prácticas de operación seguras.
- 4) *Conforme el equipo de La UAEAC.*
- a) Si la demostración de amarizaje es realizada en conjunto con una demostración de evacuación de emergencia, el mismo equipo observará y evaluará ambas demostraciones.
- b) Si la demostración de amarizaje es realizada independientemente, el jefe de grupo de control y seguridad aérea regional, asignará un equipo de demostración de la UAEAC y su respectivo líder.
- 5) *Conduzca Una Inspección de Pre-Demostración.* Antes de que inicie la demostración de amarizaje, el equipo debe inspeccionar cada ítem del equipo de emergencia de amarizaje por cumplimiento de las directivas de aeronavegabilidad apropiadas o cualquier otro documento que deba ser cumplido. Plataformas deben ser ubicadas en cada ala y cada salida de emergencia.
- 6) *Realice la Demostración.* La demostración debe ser conducida en horas del día o en un hangar iluminado.
- a) Asegúrese que los inspectores, los miembros de la tripulación, y los pasajeros, si son requeridos, se encuentran en sus posiciones asignadas. Todos los miembros requeridos deben estar disponibles y ser utilizados durante la demostración.
- b) Informe al capitán para comenzar la demostración. El capitán iniciará la demostración ordenando a los miembros de la tripulación que se preparen para un amarizaje.
- c) Inicie el conteo de tiempo cuando el capitán anuncie "Prepararse para Un Amarizaje"
- d) Observe las actividades de preparación de los miembros de la tripulación. Dentro de seis minutos desde el anuncio de amarizaje, los miembros de la tripulación deben cumplir lo siguiente:
- i) Colocarse correctamente los salvavidas.
- ii) Preparar a los pasajeros
- iii) Asegurar la cabina



- iv) Completar todas las listas de chequeo requeridas.
- v) Estar preparados para evacuación.
- e) Al final de los seis minutos, instruya al capitán que Informe que la aeronave se encuentra en el agua. En este tiempo la tripulación deberá estar preparada para un aterrizaje simulado en el agua.
- f) Observe el despliegue de los botes salvavidas. Asegúrese que todos los botes salvavidas son removidos de su área de almacenamiento dentro de un período razonable de tiempo.
 - i) Para demostraciones completas, cada bote salvavidas, y bote-deslizador, debe ser arrojado e inflado. Todo el equipo de emergencia requerido debe ser ubicado en los botes salvavidas.
 - ii) Para una demostración parcial de amarizaje, un bote salvavidas (o bote-deslizador), designado por el líder del equipo de la UAEAC, debe ser arrojado e inflado. En aeronaves configuradas con botes-deslizadores, no es necesario desconectar los deslizadores de su montante en la puerta. Cualquier bote salvavidas almacenado en el interior de la aeronave debe ser removido del almacenamiento y localizado en el piso de la cabina para inspección.
- g) Inspeccione la condición de aeronavegabilidad de cada bote-deslizador .
- h) Asegúrese que cada evacuado entre a un bote salvavidas o a un bote deslizador.
- i) Asegúrese que los miembros de tripulación ubican adecuadamente y describen el uso de cada pieza de equipo de emergencia en sus botes asignados.
- j) Interrogue a los miembros de la tripulación respecto a cada uno de los procedimientos de lanzamiento.

C. EVALUACIÓN DE DEMOSTRACIONES DE EVACUACIÓN DE EMERGENCIA Y PROCEDIMIENTOS DE AMARIZAJE

- 1) *Evalúe la Demostración.* Después de la demostración, realice una conferencia con los miembros del equipo de la UAEAC. Llegue a un acuerdo sobre los resultados antes de discutir la demostración con el operador.
 - a) Evalúe las siguientes áreas de la demostración:
 - i) El cumplimiento y efectividad de los miembros de la tripulación en la ejecución de sus labores asignadas y responsabilidades.
 - ii) La efectividad de la tripulación de vuelo al ejercitar las responsabilidades de comando.
 - iii) La coordinación y comunicación entre la tripulación de vuelo y los auxiliares de vuelo.
 - iv) La operación y condición de aeronavegabilidad del equipo de emergencia. Anote cualquier deficiencia o retraso causado por el equipo de emergencia.
 - b) Asegúrese que cada salida designada y deslizador fue abierto, desplegado, y listo para su uso dentro de un criterio apropiado de tiempo.
 - c) Asegúrese que lo siguiente ha ocurrido:
 - i) Para una demostración de evacuación de emergencia completa, las salidas designadas y los deslizadores fueron operados apropiadamente y, si es aplicable, todos los pasajeros y miembros de la tripulación fueron evacuados dentro de 90 segundos.
 - ii) Para una demostración de evacuación de emergencia parcial, las salidas designadas fueron abiertas y los deslizadores estuvieron listos para su uso dentro de 15 segundos.
 - iii) Para demostraciones de amarizaje, la cabina, pasajeros, y auxiliares de vuelo estuvieron listos para un aterrizaje de emergencia en 6 minutos. Los botes salvavidas fueron eficientemente removidos de su almacenamiento. Cada chaleco salvavidas designado, bote salvavidas, y bote-deslizador fue inflado apropiadamente.
- 2) *Determine si La Demostración fue "No Satisfactoria".*
 - a) Una demostración debe ser declarada como "No Satisfactoria" si el operador falla en cumplir el tiempo límite especificado.



- b) Una demostración puede ser declarada como “No Satisfactoria” por las siguientes razones:
- i) Inefectividad de los miembros de la tripulación o fallos en el funcionamiento del equipo.
 - ii) Presencia de una deficiencia relativamente severa debido a entrenamiento inapropiado, procedimientos, o mantenimiento.
- c) Si la inspección es “No Satisfactoria”, determine si el problema puede ser corregido inmediatamente.
- i) Si el problema no puede ser corregido inmediatamente, re programe la demostración.
 - ii) Si el problema puede ser corregido inmediatamente asegúrese de que una acción correctiva es tomada.
- 3) *Informe al operador acerca de Los resultados de La Demostración.* Una vez exista un acuerdo respecto a los resultados de la demostración, informe al solicitante/operador respecto a los resultados.
- a) Si los resultados son “No Satisfactorios”, emita una carta de No-aprobación al operador o solicitante.
 - b) Si los resultados son “Satisfactorios”, emita una carta de aprobación al operador o solicitante.
- 4) *Complete el Reporte de Demostración de Evacuación de Emergencia.* El líder del equipo es responsable por la preparación y distribución del reporte de demostración. El reporte debe incluir lo siguiente:
- a) Forma UAEAC 8430-1 “Reporte de Demostración de Evacuación de Emergencia”. Se requiere una forma por cada intento de demostración ejecutada.
 - b) La copia de la tarjeta de información al pasajero.
 - c) Un diagrama de la aeronave, incluyendo el equipo de emergencia, salidas, salidas utilizadas, el número de sillas de pasajeros aprobadas, y la localización de las sillas que fueron utilizadas por los auxiliares de vuelo.
- 5) *Distribuya el Reporte.* Envíe una copia del reporte al Nivel central de la UAEAC, retenga el original para los archivos del grupo de control y seguridad aérea regional.

4. RESULTADOS DE LA TAREA

- A. La terminación de esta tarea dará como resultado una de las siguientes actividades:
- Una carta de aprobación de la demostración.
 - Una carta de No aprobación de la demostración.
- B. Documente La Tarea. Archive todos los documentos relacionados en la carpeta del operador solicitante, tanto en la Oficina de Material Aeronáutico a nivel central, como en el archivo correspondiente del grupo de control y seguridad aérea regional.

5. ACTIVIDADES FUTURAS.

Ejecutar las labores normales de monitoría y vigilancia.



EVALUACIÓN DE DEMOSTRACIONES DE EVACUACIÓN DE EMERGENCIA Y PROCEDIMIENTOS DE AMARIZAJE

Operador/Proveedor:	Fecha:	Lugar:
---------------------	--------	--------

Área de Evaluación	Área de Evaluación	Área de Evaluación	Área de Evaluación
--------------------	--------------------	--------------------	--------------------

1A		3A5a		3A9dii		3B2aiii	
1B		3A5b		3A9diii		3B2b	
2A		3A5c		3A9ei		3B2bi	
2B		3A5d		3A9eii		3B2bii	
2C		3A6		3A9fi		3B2biii	
3A		3A6a		3A9fii		3B2biv	
3A1		3A6ai		3A9fiii		3B2c	
3A1a		3A6aii		3A9fiv		3B2ci	
3A1ai		3A6aiii		3A10a		3B2cii	
3A1aii		3A6b		3A10b		3B3a	
3A1aiii		3A6c		3A10bi		3B3b	
3A1bi		3A6d		3A10bii		3B3c	
3A1bii		3A6di		3A10biii		3B4a	
3A1ci		3A6dii		3A10biv		3B4b	
3A1cii		3A6diii		3A10bv		3B5	
3A1ciii		3A6div		3A10bvi		3B6a	
3A1civ		3A6dv		3A10c		3B6b	
3A2		3A6dvi		3A10ci		3B6c	
3A2a		3A6e		3A10cii		3B6d	
3A2b		3A7		3A10ciii		3B6di	
3A2bi		3A7a		3A10d		3B6dii	
3A2bii		3A7b		3A10di		3B6diii	
3A2biii		3A7c		3A10dii		3B6div	
3A2biv		3A7d		3A10diii		3B6dv	
3A2bv		3A8		3A10div		3B6e	
3A2bvi		3A9a		3A11a		3B6f	
3A2bvii		3A9ai		3A11b		3B6fi	
3A2bviii		3A9aii		3A11bi		3B6fii	
3A2bix		3A9b		3A11bii		3B6g	
3A2c		3A9bi		3A11biii		3B6h	
3A2ci		3A9bii		3A11c		3B6i	
3A2cii		3A9biii		3A11ci		3B6j	
3A2ciii		3A9biv		3A11cii		3C1	
3A2civ		3A9bv		3A11ciii		3C1ai	
3A2d		3A9bvi		3A11civ		3C1aii	
3A2di		3A9bvii		3A11d		3C1aiii	
3A2dii		3A9bviii		3A11e		3C1aiv	
3A2e		3A9bix		3A11f		3C1b	
3A2ei		3A9bx		3A11fi		3C1ci	



3A2eii		3A9bxi		3A11fii		3C1cii	
3A2eiii		3A9bxii		3A11g		3C1ciii	
3A2eiv		3A9bxiii		3A11h		3C2a	
3A3		3A9bxiv		3A11i		3C2b	
3A3a		3A9bxv		3A11j		3C2bi	
3A3b		3A9bxvi		3A11k		3C2bii	
3A3c		3A9bxvii		3A11l		3C2ci	
3A3di		3A9bxviii		3A11m		3C2cii	
3A3dii		3A9bxix		3A11n		3C3	
3A3diii		3A9bxx		3A11o		3C3a	
3A3div		3A9bxxi		3B1a		3C3b	
3A3e		3A9bxxii		3B1ai		3C4	
3A3f		3A9bxxiii		3B1aii		3C4a	
3A3fi		3A9bxxiv		3B1b		3C4b	
3A3fii		3A9bxxv		3B2		3C4c	
3A4a		3A9c		3B2a		3C5	
3A4b		3A9d		3B2ai		4A	
3A5		3A9di		3B2aii		4B	

ANOTACIONES:

FIRMA DEL INSPECTOR