



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL
OFICINA DE NORMAS Y REGULACIONES AERONÁUTICAS
PROPUESTA DE ENMIENDA AL RACP

Propuestas al Libro: XIV Parte II

Área Responsable: DSA-NRA

Fecha de Propuesta: 09/feb/2018

Número	Comentarios	Actual	Propuesta
1 Modificar Capítulo IX Sección Vigésima Primera	IASA, 2.112, OACI ANEXO 6, PART I (5.1.2; 5.4)	Sección Vigésima Primera - Otros requisitos para operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche y en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC)	Sección Vigésima Primera - Otros requisitos para operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche y en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumento (IMC)
2 Modificar Artículo 570	IASA, 2.112, OACI ANEXO 6, PART I (5.1.2; 5.4)	Artículo 570: Al conceder la aprobación a operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche y en condiciones meteorológica de vuelo visual (VMC) , la AAC se asegurará de que la certificación de la aeronavegabilidad del avión es adecuada y de que el nivel general de seguridad previsto según las disposiciones de los Libros del RACP aplicables esté proporcionado por: 1. La fiabilidad del motor de turbina; 2. Los procedimientos de mantenimiento del Operador y/o Explotador; 3. Las prácticas operacionales; 4. Los procedimientos de despacho de los vuelos; y 5. Los programas de instrucción de la tripulación; y 6. El equipo y otros requisitos, de conformidad con lo requerido en el Apéndice 8 de esta Parte.	Artículo 570: Al conceder la aprobación a operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche y en condiciones meteorológica de vuelo por instrumento (IMC) , la AAC se asegurará de que la certificación de la aeronavegabilidad del avión es adecuada y de que el nivel general de seguridad previsto según las disposiciones de los Libros del RACP aplicables esté proporcionado por: 1. La fiabilidad del motor de turbina; 2. Los procedimientos de mantenimiento del Operador y/o Explotador; 3. Las prácticas operacionales; 4. Los procedimientos de despacho de los vuelos; y 5. Los programas de instrucción de la tripulación; y 6. El equipo y otros requisitos, de conformidad con lo requerido en el Apéndice 8 de esta Parte.
3 Modificar Artículo 571	IASA, 2.112, OACI ANEXO 6, PART I (5.1.2; 5.4)	Artículo 571: Todos los aviones monomotores de turbina que realicen operaciones nocturnas y en condiciones meteorológica de vuelo visual (VMC) , estarán provistos de un sistema de supervisión de tendencias, y aquellos aviones respecto a los cuales el Certificado de Aeronavegabilidad particular se expidió por primera vez el 1 de enero de 2005 o después de esa fecha, tendrán un sistema automático de supervisión de tendencias.	Artículo 571: Todos los aviones monomotores de turbina que realicen operaciones nocturnas y en condiciones meteorológica de vuelo por instrumento (IMC) , estarán provistos de un sistema de supervisión de tendencias, y aquellos aviones respecto a los cuales el Certificado de Aeronavegabilidad particular se expidió por primera vez el 1 de enero de 2005 o después de esa fecha, tendrán un sistema automático de supervisión de tendencias.
4 Modificar Apéndice 8	IASA, 2.112, OACI ANEXO 6, PART I (5.1.2; 5.4)	APÉNDICE 8 - REQUISITOS PARA OPERACIONES DE AVIONES MONOMOTORES DE TURBINA POR LA NOCHE Y EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO VISUAL (VMC) De acuerdo a lo establecido en el Capítulo IX de esta Parte - Limitaciones en la performance: Aeronaves, Sección Vigésima Primera, se deberán cumplir los siguientes requisitos:	APÉNDICE 8 - REQUISITOS PARA OPERACIONES DE AVIONES MONOMOTORES DE TURBINA POR LA NOCHE Y EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO POR INSTRUMENTO (IMC) De acuerdo a lo establecido en el Capítulo IX de esta Parte - Limitaciones en la performance: Aeronaves, Sección Vigésima Primera, se deberán cumplir los siguientes requisitos:



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL
OFICINA DE NORMAS Y REGULACIONES AERONÁUTICAS
PROPUESTA DE ENMIENDA AL RACP

Propuestas al Libro: **_XIV Parte II_**

Área Responsable: **_DSA-NRA_**

Fecha de Propuesta: **_09/feb/2018_**

Número	Comentarios	Actual	Propuesta
<p style="text-align: center;">4</p> <p>Mantener sin cambio el Apéndice 8.a</p>	<p>IASA, 2.112, OACI ANEXO 6, PART I (5.1.2; 5.4)</p>	<p>a. Fiabilidad del motor de turbina. -</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Se demostrará que la fiabilidad del motor de turbina corresponde a una tasa de pérdida de potencia inferior a 1 por 100,000 horas de funcionamiento del motor. <p>Nota. - En este contexto se define la pérdida de potencia como cualquier pérdida de potencia, cuya causa pueda provenir de la avería de un motor, o de defectos en el diseño o la instalación de componentes del motor, incluidos el diseño o instalación de los sistemas de combustible, auxiliares o de control del motor. (Véase el Adjunto I del Anexo 6, Parte I al Convenio de Chicago)</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. El Operador y/o Explotador será responsable de la supervisión y registro de tendencias del motor. 3. Para reducir a un mínimo la probabilidad de falla de motor en vuelo, el motor estará equipado de lo siguiente: <ol style="list-style-type: none"> i. Un sistema de ignición que se active automáticamente o sea capaz de funcionar por medios manuales, para el despegue y el aterrizaje, y durante el vuelo en condiciones de humedad visible; ii. Un sistema de detección de partículas magnéticas o algo equivalente que supervise el motor, la caja de engranajes de accesorios, y la caja de engranajes de reducción y que incluya una indicación de precaución en el puesto de pilotaje; y iii. Un dispositivo de emergencia de control de la potencia del motor que permita el funcionamiento continuo del motor dentro de una gama suficiente de potencia para poder completar el vuelo en condiciones de seguridad, en caso de cualquier falla razonablemente posible de la unidad de control de combustible. 	<p>a. Fiabilidad del motor de turbina. -</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Se demostrará que la fiabilidad del motor de turbina corresponde a una tasa de pérdida de potencia inferior a 1 por 100,000 horas de funcionamiento del motor. <p>Nota. - En este contexto se define la pérdida de potencia como cualquier pérdida de potencia, cuya causa pueda provenir de la avería de un motor, o de defectos en el diseño o la instalación de componentes del motor, incluidos el diseño o instalación de los sistemas de combustible, auxiliares o de control del motor. (Véase el Adjunto I del Anexo 6, Parte I al Convenio de Chicago)</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. El Operador y/o Explotador será responsable de la supervisión y registro de tendencias del motor. 3. Para reducir a un mínimo la probabilidad de falla de motor en vuelo, el motor estará equipado de lo siguiente: <ol style="list-style-type: none"> i. Un sistema de ignición que se active automáticamente o sea capaz de funcionar por medios manuales, para el despegue y el aterrizaje, y durante el vuelo en condiciones de humedad visible; ii. Un sistema de detección de partículas magnéticas o algo equivalente que supervise el motor, la caja de engranajes de accesorios, y la caja de engranajes de reducción y que incluya una indicación de precaución en el puesto de pilotaje; y iii. Un dispositivo de emergencia de control de la potencia del motor que permita el funcionamiento continuo del motor dentro de una gama suficiente de potencia para poder completar el vuelo en condiciones de seguridad, en caso de cualquier falla razonablemente posible de la unidad de control de combustible.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL
OFICINA DE NORMAS Y REGULACIONES AERONÁUTICAS
PROPUESTA DE ENMIENDA AL RACP

Propuestas al Libro: XIV Parte II

Área Responsable: DSA-NRA

Fecha de Propuesta: 09/feb/2018

5 Modificar el Apéndice 8.b	IASA, 2.112, OACI ANEXO 6, PART I (5.1.2; 5.4)	<p>b. Sistemas y equipo. -</p> <p>Los aviones monomotores de turbina que hayan sido aprobados para operaciones por la noche y en condiciones meteorológica de vuelo visual (VMC), estarán equipados de los siguientes sistemas y equipo, destinados a asegurar la continuación del vuelo en condiciones de seguridad y para prestar asistencia en lograr un aterrizaje forzoso en condiciones de seguridad después de una falla del motor, en cualesquiera condiciones admisibles de operación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dos sistemas independientes de generación de energía eléctrica, cada uno capaz de suministrar todas las combinaciones probables de cargas eléctricas continuas en vuelo por instrumentos, equipo y sistemas requeridos en vuelos nocturnos y en condiciones meteorológica de vuelo visual (VMC); 2. Un radioaltímetro; 3. Un sistema de suministro de energía eléctrica de emergencia, de capacidad y autonomía suficientes, después de la pérdida de toda la potencia generada, a fin de, como mínimo: <ol style="list-style-type: none"> i. Mantener el funcionamiento de todos los instrumentos de vuelo esenciales, de los sistemas de comunicaciones y navegación, durante un descenso desde la altitud máxima certificada, en una configuración de planeo hasta completarse el aterrizaje; ii. Hacer descender los flaps y el tren de aterrizaje, si corresponde; iii. Proporcionar la potencia para un calentador del tubo pitot, que debe prestar servicios a un indicador de velocidad aerodinámica claramente visible para el piloto; iv. Hacer funcionar los faros de aterrizaje, como se especifica en (b) (10); v. Poner de nuevo en marcha el motor, de ser aplicable; y vi. Hacer funcionar el radioaltímetro; 4. Dos indicadores de actitud, cuya energía provenga de fuentes independientes; 	<p>b. Sistemas y equipo. -</p> <p>Los aviones monomotores de turbina que hayan sido aprobados para operaciones por la noche y en condiciones meteorológica de vuelo por instrumento (IMC), estarán equipados de los siguientes sistemas y equipo, destinados a asegurar la continuación del vuelo en condiciones de seguridad y para prestar asistencia en lograr un aterrizaje forzoso en condiciones de seguridad después de una falla del motor, en cualesquiera condiciones admisibles de operación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dos sistemas independientes de generación de energía eléctrica, cada uno capaz de suministrar todas las combinaciones probables de cargas eléctricas continuas en vuelo por instrumentos, equipo y sistemas requeridos en vuelos nocturnos y en condiciones meteorológica de vuelo por instrumento (IMC); 2. Un radioaltímetro; 3. Un sistema de suministro de energía eléctrica de emergencia, de capacidad y autonomía suficientes, después de la pérdida de toda la potencia generada, a fin de, como mínimo: <ol style="list-style-type: none"> i. Mantener el funcionamiento de todos los instrumentos de vuelo esenciales, de los sistemas de comunicaciones y navegación, durante un descenso desde la altitud máxima certificada, en una configuración de planeo hasta completarse el aterrizaje; ii. Hacer descender los flaps y el tren de aterrizaje, si corresponde; iii. Proporcionar la potencia para un calentador del tubo pitot, que debe prestar servicios a un indicador de velocidad aerodinámica claramente visible para el piloto; iv. Hacer funcionar los faros de aterrizaje, como se especifica en (b) (10); v. Poner de nuevo en marcha el motor, de ser aplicable; y vi. Hacer funcionar el radioaltímetro; 4. Dos indicadores de actitud, cuya energía provenga de fuentes independientes; 5. Medios por lo menos para una tentativa de nueva puesta en marcha del motor;
-----------------------------------	---	--	--



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL
OFICINA DE NORMAS Y REGULACIONES AERONÁUTICAS
PROPUESTA DE ENMIENDA AL RACP

Propuestas al Libro: **_XIV Parte II_**

Área Responsable: **_DSA-NRA_**

Fecha de Propuesta: **_09/feb/2018_**

Número	Comentarios	Actual	Propuesta
		5. Medios por lo menos para una tentativa de nueva puesta en marcha del motor; 6. Radar meteorológico de a bordo; 7. Un sistema de navegación de área certificado, capaz de ser programado con las posiciones de los aeródromos y zonas de aterrizaje forzado seguras y de proporcionar información instantáneamente disponible sobre derrota y distancia hacia esos lugares; 8. Para operaciones con pasajeros, asientos de los pasajeros y su soporte que satisfagan normas de performance probadas dinámicamente y que estén dotados de un arnés de hombro o de un cinturón de seguridad con tirantes diagonales para cada asiento de pasajeros; 9. En aviones presurizados, suficiente oxígeno suplementario para todos los ocupantes durante el descenso después de una falla de motor a la performance máxima de planeo desde la altitud máxima certificada hasta una altitud a la que ya no sea necesario utilizar el oxígeno suplementario; 10. Un faro de aterrizaje que sea independiente del tren de aterrizaje y sea capaz de iluminar adecuadamente el área del punto de toma de contacto en el aterrizaje forzoso por la noche; y 11. Un sistema de aviso de incendio en el motor.	6. Radar meteorológico de a bordo; 7. Un sistema de navegación de área certificado, capaz de ser programado con las posiciones de los aeródromos y zonas de aterrizaje forzado seguras y de proporcionar información instantáneamente disponible sobre derrota y distancia hacia esos lugares; 8. Para operaciones con pasajeros, asientos de los pasajeros y su soporte que satisfagan normas de performance probadas dinámicamente y que estén dotados de un arnés de hombro o de un cinturón de seguridad con tirantes diagonales para cada asiento de pasajeros; 9. En aviones presurizados, suficiente oxígeno suplementario para todos los ocupantes durante el descenso después de una falla de motor a la performance máxima de planeo desde la altitud máxima certificada hasta una altitud a la que ya no sea necesario utilizar el oxígeno suplementario; 10. Un faro de aterrizaje que sea independiente del tren de aterrizaje y sea capaz de iluminar adecuadamente el área del punto de toma de contacto en el aterrizaje forzoso por la noche; y 11. Un sistema de aviso de incendio en el motor.
6 Modificar el Apéndice 8.c	IASA, 2.112, OACI ANEXO 6, PART I (5.1.2; 5.4)	c. Lista de equipo mínimo. - La AAC exigirá la Lista de Equipo Mínimo (MEL) de un Operador y/o Explotador autorizado de conformidad con la Sección Quincuagésima Sexta del Capítulo II de esta Parte para especificar el equipo necesario para operaciones nocturnas y en condiciones meteorológica de vuelo visual (VMC) y operaciones diurnas/VMC.	c. Lista de equipo mínimo. - La AAC exigirá la Lista de Equipo Mínimo (MEL) de un Operador y/o Explotador autorizado de conformidad con la Sección Quincuagésima Sexta del Capítulo II de esta Parte para especificar el equipo necesario para operaciones nocturnas y en condiciones meteorológica de vuelo por instrumento (IMC) y operaciones diurnas/VMC.
7 Modificar el Apéndice 8.d	IASA, 2.112, OACI ANEXO 6, PART I (5.1.2; 5.4)	d. Información en el Manual de Vuelo del avión. - En el Manual de Vuelo del avión se incluirán limitaciones, procedimientos, condición de aprobación y demás información pertinente a las operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche y en condiciones meteorológica de vuelo visual (VMC) .	d. Información en el Manual de Vuelo del avión. - En el Manual de Vuelo del avión se incluirán limitaciones, procedimientos, condición de aprobación y demás información pertinente a las operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche y en condiciones meteorológica de vuelo por instrumento (IMC) .



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL
OFICINA DE NORMAS Y REGULACIONES AERONÁUTICAS
PROPUESTA DE ENMIENDA AL RACP

Propuestas al Libro: _XIV Parte II_

Área Responsable: _DSA-NRA_

Fecha de Propuesta: _09/feb/2018_

Número	Comentarios	Actual	Propuesta
8 Modificar el Apéndice 8.e	IASA, 2.112, OACI ANEXO 6, PART I (5.1.2; 5.4)	e. Notificación de sucesos. - 1. Todo Operador y/o Explotador que haya recibido aprobación para operaciones con aviones monomotores de turbina por la noche y en condiciones meteorológica de vuelo visual (VMC) , notificará todas las fallas, casos de mal funcionamiento o defectos significativos a la AAC, que a su vez notificará al Estado de diseño. 2. La AAC examinará los datos de seguridad operacional y supervisará la información sobre fiabilidad, de forma que sea capaz de adoptar las medidas que sean necesarias para garantizar que se logre el nivel deseado de seguridad operacional. La AAC notificará al titular del Certificado de Tipo y al Estado de diseño adecuados los sucesos o tendencias importantes particularmente inquietantes.	e. Notificación de sucesos. - 1. Todo Operador y/o Explotador que haya recibido aprobación para operaciones con aviones monomotores de turbina por la noche y en condiciones meteorológica de vuelo por instrumento (IMC) , notificará todas las fallas, casos de mal funcionamiento o defectos significativos a la AAC, que a su vez notificará al Estado de diseño. 2. La AAC examinará los datos de seguridad operacional y supervisará la información sobre fiabilidad, de forma que sea capaz de adoptar las medidas que sean necesarias para garantizar que se logre el nivel deseado de seguridad operacional. La AAC notificará al titular del Certificado de Tipo y al Estado de diseño adecuados los sucesos o tendencias importantes particularmente inquietantes.



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL
OFICINA DE NORMAS Y REGULACIONES AERONÁUTICAS
PROPUESTA DE ENMIENDA AL RACP

Propuestas al Libro: XIV Parte II

Área Responsable: DSA-NRA

Fecha de Propuesta: 09/feb/2018

Número	Comentarios	Actual	Propuesta
9 Modificar el Apéndice 8.f	<p>IASA, 2.112, OACI ANEXO 6, PART I (5.1.2; 5.4)</p> <p>Verificar nota 1. Artículo 1 del Libro XIV parte II: Ref: <i>“Aterrizaje forzoso seguro - Aterrizaje o amaraaje inevitable con una previsión razonable de que no se produzcan lesiones a las personas en la aeronave ni en la superficie.”</i></p>	<p>f. Planificación del Operador y/o Explotador. -</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En la planificación de rutas del Operador y/o Explotador, se tendrá en cuenta toda la información pertinente a la evaluación de rutas o zonas de operaciones previstas, incluido lo siguiente: <ol style="list-style-type: none"> i. La índole del terreno que haya de sobrevolarse, incluida la posibilidad de realizar un aterrizaje forzoso en condiciones de seguridad, en caso de falla de un motor o de un importante defecto de funcionamiento; ii. Información meteorológica, incluidos los efectos meteorológicos estacionales y otros efectos adversos que pudieran afectar al vuelo; y iii. Otros criterios y limitaciones según lo especificado por la AAC. 2. Todo Operador y/o Explotador determinará los aeródromos o zonas seguras de aterrizaje forzoso disponibles para uso en caso de falla del motor y se programará en el sistema de navegación de área la posición de los mismos. <p style="background-color: #ffcccc;">Nota 1.- En este contexto un aterrizaje forzoso en condiciones de “seguridad” significa un aterrizaje en un área en la que pueda razonablemente esperarse que no conduzca a graves lesiones o pérdida de vidas, incluso cuando el avión pueda sufrir amplios daños.</p> <p>Nota 2.- En los Párrafos (f)(1) y (f)(2) de este Apéndice, no se exige, para aviones aprobados de conformidad con la Sección Vigésimo Primera del Capítulo IX de esta Parte, una operación a lo largo de rutas en condiciones meteorológicas que permitan un aterrizaje forzoso en condiciones de seguridad en caso de falla de motor, como se indica en el Artículo 505, Sección Segunda del capítulo anteriormente citado. Para estos aviones no se especifica la disponibilidad de zonas seguras para efectuar aterrizajes forzosos en todos los puntos a lo largo de una ruta debido al alto grado de fiabilidad del motor, así como a los sistemas y equipo operacional adicionales y procedimientos y requisitos de instrucción que se especifican en este Apéndice.</p>	<p>f. Planificación del Operador y/o Explotador. -</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En la planificación de rutas del Operador y/o Explotador, se tendrá en cuenta toda la información pertinente a la evaluación de rutas o zonas de operaciones previstas, incluido lo siguiente: <ol style="list-style-type: none"> i. La índole del terreno que haya de sobrevolarse, incluida la posibilidad de realizar un aterrizaje forzoso en condiciones de seguridad, en caso de falla de un motor o de un importante defecto de funcionamiento; ii. Información meteorológica, incluidos los efectos meteorológicos estacionales y otros efectos adversos que pudieran afectar al vuelo; y iii. Otros criterios y limitaciones según lo especificado por la AAC. 2. Todo Operador y/o Explotador determinará los aeródromos o zonas seguras de aterrizaje forzoso disponibles para uso en caso de falla del motor y se programará en el sistema de navegación de área la posición de los mismos. <p>Nota.- En los Párrafos (f)(1) y (f)(2) de este Apéndice, no se exige, para aviones aprobados de conformidad con la Sección Vigésimo Primera del Capítulo IX de esta Parte, una operación a lo largo de rutas en condiciones meteorológicas que permitan un aterrizaje forzoso en condiciones de seguridad en caso de falla de motor, como se indica en el Artículo 505, Sección Segunda del capítulo anteriormente citado. Para estos aviones no se especifica la disponibilidad de zonas seguras para efectuar aterrizajes forzosos en todos los puntos a lo largo de una ruta debido al alto grado de fiabilidad del motor, así como a los sistemas y equipo operacional adicionales y procedimientos y requisitos de instrucción que se especifican en este Apéndice.</p>



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL
OFICINA DE NORMAS Y REGULACIONES AERONÁUTICAS
PROPUESTA DE ENMIENDA AL RACP

Propuestas al Libro: XIV Parte II

Área Responsable: DSA-NRA

Fecha de Propuesta: 09/feb/2018

Número	Comentarios	Actual	Propuesta
10 Modificar el Apéndice 8.g	IASA, 2.112, OACI ANEXO 6, PART I (5.1.2; 5.4)	<p>g. Experiencia, instrucción y verificación de la tripulación de vuelo. -</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La AAC prescribirá la experiencia mínima de la tripulación de vuelo necesaria para realizar operaciones nocturnas y en condiciones meteorológica de vuelo visual (VMC) con aviones monomotores de turbina. 2. La instrucción y verificación de la tripulación de vuelo del Operador y/o Explotador serán apropiadas para operaciones nocturnas y en condiciones meteorológica de vuelo visual (VMC) de aviones monomotores de turbina, comprendidos los procedimientos normales, anormales y de emergencia y, en particular, la falla del motor, incluido el descenso hasta un aterrizaje forzoso por la noche y en condiciones meteorológica de vuelo visual (VMC). 	<p>g. Experiencia, instrucción y verificación de la tripulación de vuelo. -</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La AAC prescribirá la experiencia mínima de la tripulación de vuelo necesaria para realizar operaciones nocturnas y en condiciones meteorológica de vuelo por instrumento (IMC) con aviones monomotores de turbina. 2. La instrucción y verificación de la tripulación de vuelo del Operador y/o Explotador serán apropiadas para operaciones nocturnas y en condiciones meteorológica de vuelo visual (VMC) de aviones monomotores de turbina, comprendidos los procedimientos normales, anormales y de emergencia y, en particular, la falla del motor, incluido el descenso hasta un aterrizaje forzoso por la noche y en condiciones meteorológica de vuelo por instrumento (IMC).
11 Modificar el Apéndice 8.h	IASA, 2.112, OACI ANEXO 6, PART I (5.1.2; 5.4)	<p>h. Limitaciones en cuanto a rutas por encima de extensiones de agua. -</p> <p>La AAC aplicará los criterios de limitación de rutas de aviones monomotores de turbina en operaciones nocturnas y en condiciones meteorológica de vuelo visual (VMC) sobre extensiones de agua si están más allá de la distancia conveniente de planeo desde tierra para un aterrizaje o amaraje forzoso, teniendo en cuenta las características del avión, en condiciones de seguridad, los influjos meteorológicos estacionales, incluidos probablemente el estado y la temperatura del mar y la disponibilidad de servicios de búsqueda y salvamento.</p>	<p>h. Limitaciones en cuanto a rutas por encima de extensiones de agua. -</p> <p>La AAC aplicará los criterios de limitación de rutas de aviones monomotores de turbina en operaciones nocturnas y en condiciones meteorológica de vuelo por instrumento (IMC) sobre extensiones de agua si están más allá de la distancia conveniente de planeo desde tierra para un aterrizaje o amaraje forzoso, teniendo en cuenta las características del avión, en condiciones de seguridad, los influjos meteorológicos estacionales, incluidos probablemente el estado y la temperatura del mar y la disponibilidad de servicios de búsqueda y salvamento.</p>
11 Modificar el Apéndice 8.i	IASA, 2.112, OACI ANEXO 6, PART I (5.1.2; 5.4)	<p>i. Certificación o validación del Operador y/o Explotador. -</p> <p>El Operador y/o Explotador demostrará que es capaz de realizar operaciones nocturnas y en condiciones meteorológica de vuelo visual (VMC) con aviones monomotores de turbina, mediante un proceso de certificación y aprobación que haya sido especificado por la AAC.</p> <p>Nota. - En el Adjunto I del Anexo 6 Parte I al Convenio de Chicago figuran textos de orientación relativos a aeronavegabilidad y requisitos operacionales</p>	<p>i. Certificación o validación del Operador y/o Explotador. -</p> <p>El Operador y/o Explotador demostrará que es capaz de realizar operaciones nocturnas y en condiciones meteorológica de vuelo por instrumento (IMC) con aviones monomotores de turbina, mediante un proceso de certificación y aprobación que haya sido especificado por la AAC.</p> <p>Nota. - En el Adjunto I del Anexo 6 Parte I al Convenio de Chicago figuran textos de orientación relativos a aeronavegabilidad y requisitos operacionales</p>