



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

Décimo Cuarta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y en Mercancías peligrosas
(Virtual, 12 al 23 de octubre de 2020)

TAREA RPEO/14-14 – Asunto 4: Oportunidades de mejora a los LAR 121 y 135

g) Análisis de los Capítulos J, L y M y el Apéndice G del LAR 121

Resumen

Esta tarea proporciona información relevante para realizar el análisis que permita revisar conjuntamente las secciones correspondientes de los Capítulos J, L y M y el Apéndice G del LAR 121 proponiendo incorporar los SARPS pendientes de incorporación, actualizaciones de los reglamentos de referencia y las Adopciones de las Enmiendas 44 y 23 del Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Parte I y Parte III, Sección II, respectivamente.

Referencias

- Anexo 6 – Operaciones de aeronaves, Parte I – Transporte comercial internacional, Aviones, Undécima edición, Enm. 43
- Anexo 19 – Gestión de la seguridad operacional, Segunda edición, Enm. 1
- SL 2020/18 – Adopción de la Enmienda 44 del Anexo 6, Parte I
- Doc. 9859 – Manual de gestión de la seguridad operacional, Cuarta edición
- Doc. 10085 – Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO), Primera edición
- LAR 121 – Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares, Primera edición, Enmienda N° 9 de noviembre de 2018
- FAR Part 121 – OPERATING REQUIREMENTS: DOMESTIC, FLAG, AND SUPPLEMENTAL OPERATIONS
- Commission Regulation (EU) No 965/2012 on air operations
- Instrucciones para el trabajo de los paneles de expertos del SRVSOP
- Manual para los redactores de los LAR

Conformación del grupo de tarea

Relator: Alberto García

Expertos: Shirley Giménez, Rodrigo Tribeño

Fecha límite para entregar la tarea

El responsable asignado a esta tarea deberá entregar el resultado de la misma al Comité Técnico vía correo electrónico no más tarde del **14 de septiembre de 2020**.

1. Introducción

1.1. La OACI ha comunicado, mediante la Carta a los Estados SL 2020/18, la Adopción de la Enmienda 44 del Anexo 6, Parte I.

1.2. El Comité Técnico en el área de operaciones, ha desarrollado la propuesta de mejora de los requisitos del LAR 121, que se encuentra en el **Adjunto A** de esta tarea.

2. Definición del problema

2.1. Los requisitos del LAR 121 cuentan con ciertas secciones no actualizadas en relación a SARPS pendientes de incorporación, así como a reglamentos de referencia que han sufrido modificaciones en mejora de la seguridad operacional y en base a los últimos avances técnicos.

2.2. En apoyo a esta tarea, se ha desarrollado la propuesta de mejora de los requisitos del LAR 121, que se encuentra en el **Adjunto A**. En la primera columna se detalla la sección, en la segunda columna se desarrolla la revisión propuesta y en la tercera columna se establece la justificación del cambio propuesto del requisito que podría estar sujeto de mejora.

2.3. El propósito de esta tarea es revisar conjuntamente la propuesta de mejora de las secciones correspondientes de los Capítulos J, L y M y el Apéndice G del LAR 121, detalladas en el Cuadro #1 y especialmente agrupadas para esta tarea por su similitud o interrelación, para ser presentada una propuesta definitiva en la RPEO/14, teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- a) verificar que se observen los principios de lenguaje claro;
- b) verificar que no existan diferencias con los SARPs; y
- c) garantizar la armonización mundial y regional.

2.4. En caso que no se necesite enmendar las secciones bajo análisis, los expertos a cargo de la tarea solamente deberán limitarse a recomendar al panel la aceptación de la misma. En caso contrario, deberán sustentar adecuadamente la oportunidad de mejora identificada y la enmienda propuesta.

2.5. Es importante mencionar que, en el caso de existir un requisito completamente nuevo que no se encuentre respaldado por algún Anexo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional o que no haya sido aplicado en modelos de otras regiones, se deberá incluir una adecuada justificación de la necesidad de su incorporación, considerando el impacto del cambio y los costos asociados.

Cuadro # 1	
LAR 121, Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares	
Sección	Capítulo J: Requisitos de tripulantes y personal aeronáutico
121.1420	Composición de la tripulación de vuelo

121.1430	Mecánico de a bordo
121.1435	Navegante y equipo especializado de navegación
121.1440	Tripulantes de cabina
121.1445	Requerimientos de tripulantes en paradas en las cuales los pasajeros permanecen a bordo
121.1450	Despachador de vuelo: Operaciones regulares domésticas e internacionales
Sección	Capítulo L: Calificaciones de los miembros de la tripulación
121.1725	Experiencia operacional, ciclos de operación y consolidación de conocimientos y habilidades
121.1735	Requisitos de nivelación de la tripulación de vuelo y limitaciones de operación
121.1745	Restablecimiento de la experiencia reciente: Pilotos
121.1760	Verificaciones de la competencia de los pilotos
121.1765	Calificación del piloto al mando: Rutas y aeródromos
121.1770	Calificaciones del piloto al mando: Aeródromos y áreas especiales
Sección	Capítulo M: Calificaciones y limitaciones de tiempo de servicio de despachadores de vuelo
121.1815	Limitaciones de tiempo de servicio de despachadores de vuelo: Operaciones regulares domésticas e internacionales
	Apéndice G: Sistema de navegación inercial

3. Actividades y resultado de la tarea

3.1 Para ejecutar esta tarea se deberán analizar y estudiar la propuesta de mejora de estos requisitos que se encuentra en el **Adjunto A**. Para realizar este estudio se podrán utilizar los documentos enumerados en las referencias, así como los reglamentos nacionales vigentes de los Estados miembros del SRVSOP.

3.2 El desarrollo de esta tarea deberá producir el borrador de la **Nota de estudio 14 (NE/14)** para antes del **14 de septiembre de 2020**, conteniendo todos los resultados de los estudios realizados y una propuesta concreta sobre el desarrollo de las secciones enumeradas en el Cuadro #1.

3.3 El desarrollo de la nota de estudio (NE/14) deberá tomar en cuenta los principios de lenguaje claro y el manual para los redactores de los LAR.

3.4 La versión final de esta nota de estudio (NE/14) será publicada el 28 de setiembre de 2020 y será presentada por el relator designado durante la Décimo Cuarta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y en Mercancías peligrosas a llevarse a cabo del 12 al 23 de octubre de 2020, en forma virtual.

Adjunto A

Propuesta de mejora de los LAR 121

LAR 121		
Requisitos de operación:		
Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares		
Capítulo J: Requisitos de tripulantes y personal aeronáutico		
Sección	Propuesta de enmienda	Justificación
121.1420	Composición de la tripulación de vuelo	
	<p>(a) El explotador garantizará que:</p> <p>(1) la tripulación de vuelo no sea menor que el mínimo especificado en el manual de vuelo o en otros documentos relacionados con el certificado de aeronavegabilidad;</p> <p>(2) la tripulación de vuelo se incremente con miembros adicionales cuando así lo requiera el tipo de operación y su número no sea inferior al establecido en el manual de operaciones;</p> <p>(3) todos los miembros de la tripulación de vuelo que sean titulares de una licencia válida y vigente otorgada por la AAC, estén adecuadamente calificados y sean competentes para ejecutar las funciones asignadas;</p> <p>(4) se establezcan procedimientos, aceptables para la AAC, a fin de evitar que operen juntos miembros de la tripulación de vuelo sin la experiencia adecuada;</p> <p>(5) la tripulación mínima para operaciones según este reglamento sea de dos pilotos, en la que se designará un piloto al mando y un copiloto.</p> <p>(6) el piloto al mando pueda delegar la conducción del vuelo a otro piloto adecuadamente calificado, cuando así lo requiera los procedimientos de operación; y</p> <p>(7) cuando contrate los servicios de miembros de la tripulación de vuelo que sean autónomos y/o trabajadores a tiempo parcial, se cumplan los requisitos de este capítulo.</p>	Se propone eliminar el texto en (7) porque los requisitos del capítulo son para todos los miembros de la tripulación sin excepción e independientemente del tipo de contrato.
121.1430	Mecánico de a bordo	
	<p>Quando en el tipo de avión exista un puesto aparte para el mecánico de a bordo, la tripulación de vuelo incluirá, por lo menos un mecánico de a bordo titular de una licencia, asignado especialmente a dicho puesto, a menos que las</p>	Se completa requisito según Anexo 6, Parte I, CAPÍTULO 9. TRIPULACIÓN DE

	funciones relacionadas con tal puesto puedan ser desempeñadas satisfactoriamente por otro miembro de la tripulación de vuelo, titular de licencia de mecánico de a bordo, sin perjuicio del desempeño de las funciones normales.	VUELO DEL AVIÓN, 9.1.3, para no ser más restricto que el Anexo.
121.1435	Navegante y equipo especializado de navegación	
	<p>(a) El explotador no operará un avión fuera del territorio nacional cuando su posición no pueda ser establecida de manera confiable por un período igual o mayor a una hora de vuelo, sin:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) un miembro de la tripulación de vuelo que posea una licencia vigente de navegante; <input type="checkbox"/> (2) medios especiales de navegación que permitan a cada piloto, desde sus asientos, determinar de manera confiable la posición del avión; <input type="checkbox"/> (3) <input type="checkbox"/> En caso de utilizar un equipo INS como medio especial de navegación, éste será aprobado de acuerdo con el Apéndice G de este reglamento. <p>(b) No obstante lo establecido en el Párrafo (a) de esta sección, la AAC puede requerir un navegante o un equipo de navegación especial o ambos, si determina que se necesita medios especiales de navegación para una (1) hora de vuelo o menos, considerando:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) la velocidad del avión; (2) las condiciones meteorológicas normales en la ruta; (3) el alcance del control de tránsito aéreo; (4) la congestión del tránsito; (5) área de cobertura de la radioayuda en el destino; (6) requerimientos de combustible; (7) combustible disponible para retornar al punto de partida o a los aeródromos de alternativa; (8) certeza del cumplimiento de la operación una vez que se ha cruzado el punto de no retorno; y (9) cualquier otro factor relevante en el interés de la seguridad operacional. <p>(c) Las operaciones que requieran de un navegante o un equipo especializado de navegación o ambos, estarán contenidas en las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones del explotador.</p>	Se completa requisito conforme al FAR Part 121, §121.389 Flight navigator and specialized navigation equipment.
121.1440	Tripulantes de cabina	
	<p>(a) El explotador debe proveer por lo menos el siguiente número de tripulantes de cabina en cada avión que transporte pasajeros:</p>	Requisito proveniente del FAR Part 121, §121.391 Flight attendants.

	<p>(1) un miembro de la tripulación de cabina para aviones con una capacidad de asientos de pasajeros de 20 a 50 asientos; y</p> <p>(2) un miembro adicional por cada cincuenta (50) asientos de pasajeros o fracción de 50, instalados en el mismo piso del avión.</p> <p>(b) Si el explotador realiza la demostración de evacuación de emergencia requerida por la Sección 121.535 de este reglamento, con más tripulantes de cabina que los requeridos en el Párrafo (a) (4) de esta sección, el avión no debe despegar:</p> <p>(1) en su configuración de máxima capacidad de asientos, con menos tripulantes de cabina que los utilizados en la demostración de evacuación de emergencia para esa capacidad; o</p> <p>(2) en cualquier otra configuración reducida de asientos de pasajeros, con menos tripulantes de cabina que el número requerido en el Párrafo (a) (4) de esta sección, más el exceso de tripulantes utilizados durante la demostración de evacuación de emergencia.</p> <p>.....</p>	<p>En (a) (2) se elimina texto no contemplado en el FAR y para dar flexibilidad más aún, ya que según el Anexo 6, Parte I, CAPÍTULO 12. TRIPULACIÓN DE CABINA, 12.1, es el explotador quien determina la cantidad de TCPs a satisfacción de la AAC.</p>
121.1445	Requerimientos de tripulantes en paradas en las cuales los pasajeros permanecen a bordo	
	<p>(a) Cuando los pasajeros permanecen a bordo del avión en paradas intermedias, el explotador cumplirá los siguientes requerimientos:</p> <p>(1) En cada avión que no requiere tripulantes de cabina, el explotador se asegurará que otro tripulante calificado en los procedimientos de evacuación de emergencia y que sea identificado por los pasajeros, permanezca a bordo del avión, o cerca del avión en una posición que le permita monitorear adecuadamente la seguridad del mismo, además el explotador se asegurará que:</p> <p>(i) los motores estén apagados; y</p> <p>(ii) por lo menos una salida a nivel del piso permanezca abierta para permitir el desembarque de los pasajeros.</p> <p>(2) En cada avión que requiere tripulantes de cabina:</p> <p>.....</p>	<p>Corrección editorial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En (a) (1) eliminar espacio luego de "emergencia". • En (a) (2) cambiar tipo de letra.
121.1450	Despachador de vuelo: Operaciones regulares domésticas e internacionales	
	<p>(a) Cada explotador que realice operaciones regulares domésticas e internacionales, debe:</p>	<p>Se corrige requisito según FAR Part 121, §121.395 Aircraft</p>

	(1) proveer suficientes DVFD en todos los centros de operaciones despacho, a fin de asegurar el control operacional de cada vuelo.	dispatcher: Domestic and flag operations.

LAR 121 Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares		
Capítulo L: Calificaciones de los miembros de la tripulación		
Sección	Propuesta de enmienda	Justificación
121.1725	Experiencia operacional, ciclos de operación y consolidación de conocimientos y habilidades	
	<p>(a) Para servir como miembro requerido de la tripulación en un avión, todo tripulante debe completar satisfactoriamente, en ese tipo de avión y posición, la experiencia operacional, los ciclos de operación y el tiempo de vuelo de operación en línea para la consolidación de conocimientos y habilidades según lo requerido por esta sección, excepto como sigue:</p> <p>(1) los miembros de la tripulación que no son pilotos al mando, pueden servir como aquí se establece en esta sección, con el propósito de reunir los requisitos de la misma esta sección;</p> <p>(2) los pilotos que se encuentran cumpliendo los requisitos de piloto al mando pueden servir como copilotos una vez que hayan sido calificados para operar desde el asiento derecho; y</p> <p>(3) experiencia operacional, ciclos de operación, y tiempo de vuelo de operación en línea adicionales para la consolidación de conocimientos y habilidades, no son requeridos para las variantes dentro del mismo tipo de avión;</p> <p>....</p> <p>(c) Los pilotos deben adquirir la experiencia operacional y ciclos de operación de la siguiente manera:</p> <p>(1) el piloto al mando:</p> <p>(i) debe realizar las funciones de piloto al mando bajo la vigilancia de un inspector del explotador o de un instructor de vuelo en caso de no existir un inspector del explotador;</p> <p>(ii) adicionalmente, si está completando la instrucción inicial o de promoción especificada en la Sección 121.1630, debe ser observado en la ejecución de las funciones establecidas por un inspector de la AAC, durante, por lo menos, un segmento de vuelo que incluya un despegue y un aterrizaje;</p> <p>(iii) durante el tiempo en que un piloto al mando está adquiriendo la experiencia operacional establecida en los Párrafos (c) (1) (i) y (ii) de esta sección, un inspector del explotador o un instructor de vuelo calificado en el avión, que también esté sirviendo como piloto al mando, debe ocupar un puesto de piloto; y</p> <p>(iv) el inspector del explotador o el instructor de vuelo</p>	<p>En (a) (1) se aclara redacción confusa y se corrige según el FAR Part 121, §121.434 Operating experience, operating cycles, and consolidation of knowledge and skills.</p> <p>En (c) (1) y (2) se retira al instructor de vuelo como sustituto del inspector del explotador.</p> <p>En (e) (1) se retira al instructor o tripulante de cabina como sustituto del inspector de tripulantes de cabina del explotador.</p>

	<p>que sirve como piloto al mando pueden ocupar el asiento del observador, si un piloto al mando en transición ha realizado, por lo menos, dos despegues y aterrizajes en el tipo de avión utilizado y ha demostrado satisfactoriamente al inspector del explotador o al instructor de vuelo que está calificado para ejecutar los deberes de piloto al mando en ese tipo de avión.</p> <p>(2) un copiloto debe ejecutar las funciones de copiloto bajo la vigilancia de un inspector del explotador o de un instructor de vuelo apropiadamente calificado.</p> <p>....</p> <p>(d) Un mecánico de a bordo debe ejecutar los deberes de mecánico de a bordo bajo la vigilancia de un piloto o mecánico de a bordo inspector del explotador, o de un piloto o mecánico de a bordo instructor de vuelo, durante, por lo menos, el número siguiente de horas:</p> <p>(1) aviones propulsados por motores alternativos, ocho (8) horas;</p> <p>(2) aviones propulsados por motores turbohélice, diez (10) horas; y</p> <p>(3) aviones propulsados por motores turborreactores, doce (12) horas.</p> <p>(e) Los miembros de la tripulación de cabina:</p> <p>(1) deben desempeñar, por al menos cinco (5) horas, sus deberes asignados bajo la supervisión de un tripulante de cabina, instructor o inspector de tripulante de cabina del explotador que ha sido calificado según este reglamento, quién observará personalmente el desempeño de esos deberes;</p> <p>....</p>	
121.1735	Requisitos de nivelación de la tripulación de vuelo y limitaciones de operación	
	<p>(a) Si el copiloto tiene menos de cien (100) horas de tiempo de vuelo en el tipo de avión que vuela y el piloto al mando no es piloto instructor o un piloto inspector del explotador adecuadamente calificado, el piloto al mando debe ejecutar todos los despegues y aterrizajes en las siguientes situaciones:</p> <p>....</p>	<p>Se corrige según FAR Part 121, §121.438 Pilot operating limitations and pairing requirements.</p> <p>En (a) se retira al instructor como sustituto del inspector del explotador.</p>
121.1745	Restablecimiento de la experiencia reciente: Pilotos	Cambiar la palabra "grupo motor" por "motor"
121.1760	Verificaciones de la competencia de los pilotos	
	<p>....</p> <p>(b) Las verificaciones de la competencia requeridas en el Párrafo (a) de esta sección, deben satisfacer los siguientes requisitos:</p> <p>(1) incluir por lo menos los procedimientos y maniobras indicadas en el Apéndice F de este reglamento, a menos que esté específicamente indicado de otra</p>	<p>En (b) (2) y (c) se elimina al inspector de la AAC, para contemplar al Anexo 6, PI, CAPÍTULO 9. TRIPULACIÓN DE VUELO DEL AVIÓN en</p>

	<p>manera en dicho apéndice;</p> <p>(2) ser conducidas por un inspector del explotador o por un inspector de la AAC; y</p> <p>(3) un simulador de vuelo aprobado u otro dispositivo de instrucción de vuelo apropiado podrán ser utilizados para efectuar las verificaciones de la competencia como está indicado en el Apéndice F de este reglamento.</p> <p>(c) Un inspector del explotador o un inspector de la AAC que conduce una verificación de la competencia podrá, a su criterio, obviar cualquiera de las maniobras o procedimientos para los cuales una desviación específica está establecida en el Apéndice F de este reglamento si:</p> <p>....</p>	<p>9.4.4 Verificación de la competencia de los pilotos, 9.4.4.1 <u>El explotador se cerciorará</u> de que se comprueba la técnica de pilotaje y la capacidad de ejecutar procedimientos de emergencia, de tal modo que se demuestre la competencia del piloto en cada tipo o variante de un tipo de avión.</p>
121.1765	Calificación del piloto al mando: Rutas y aeródromos	
	<p>....</p> <p>(b) El explotador proveerá un sistema aprobado por <u>aceptable para la AAC</u>, para distribuir la información requerida por el Párrafo (a) de esta sección al piloto al mando y al personal de operaciones de vuelo apropiado. Este sistema también debe proveer medios aceptables para demostrar cumplimiento con la Sección 121.1770 de este capítulo.</p>	<p>El FAR Part 121, §121.443 Pilot in command qualification: Route and airports., establece que sea un sistema aceptable.</p> <p>No se encuentra que este sistema de información, sea de las disposiciones que requieren aprobación según el Anexo 6, PI, ADJUNTO D. CERTIFICACIÓN Y VALIDACIÓN DEL EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS <i>Complemento del Capítulo 4, 4.2.1, 3.3 Disposiciones que exigen aprobación</i></p>
121.1770	Calificaciones del piloto al mando: Aeródromos y áreas especiales	
	<p>....</p> <p>(f) En caso de que hayan transcurrido más de doce (12) meses sin que el piloto haya hecho ese vuelo por una ruta muy próxima y sobre terreno similar, dentro de esa área, ruta o aeródromo especificados, ni haya practicado tales procedimientos en un dispositivo de instrucción que sea adecuado para ese fin, antes de actuar de nuevo como piloto al mando, el piloto debe ser calificado nuevamente, de acuerdo con el Párrafo (b) (1) de esta sección <u>y el Párrafo 121.1765 (a) de este capítulo.</u></p> <p>....</p>	<p>En (f) se corrigen los requisitos de calificación según el Anexo 6, PI, CAPÍTULO 9. TRIPULACIÓN DE VUELO DEL AVIÓN, 9.4.3 Piloto al mando — capacitación de zona, de ruta y de aeródromo, 9.4.3.6</p>

LAR 121		
Requisitos de operación:		
Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares		
Capítulo M: Calificaciones y limitaciones de tiempo de servicio de despachadores de vuelo		
Sección	Propuesta de enmienda	Justificación
121.1815	Limitaciones de tiempo de servicio de despachadores de vuelo: Operaciones regulares domésticas e internacionales	
	<p>....</p> <p>(b) Salvo los casos en que circunstancias no previstas o condiciones de emergencia más allá del control del explotador requieran de otra acción:</p> <p>(1) ningún explotador que conduce operaciones regulares domésticas o internacionales puede programar a un DVFD por más de diez (10) horas consecutivas de servicio.</p> <p>(2) si un DVFD es programado por más de diez (10) horas de servicio en veinte y cuatro (24) horas consecutivas, el explotador le proveerá un período de descanso de al menos once (11) ocho (8) horas al a o antes de finalizar el diez (10) horas de servicio.</p> <p>(3) cada DVFD debe ser relevado de todo servicio por al menos veinte y cuatro (24) horas consecutivas durante un período de siete (7) días calendario.</p> <p>...</p>	<p>(b)(2) se contradice con (b)(1)</p> <p>Se cambia (b) (2) según el el FAR Part 121, §121.465 Aircraft dispatcher duty time limitations: Domestic and flag operations.</p>

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

Apéndice G: Sistema de navegación inercial

Sección	Propuesta de enmienda	Justificación
	<p>....</p> <p>(a) Solicitud para obtener la autorización</p> <p>(1) El solicitante de una autorización para utilizar un INS, debe remitir su solicitud a la AAC para la evaluación del sistema, treinta (30) días antes de comenzar los vuelos de evaluación demostración.</p> <p>(2) La solicitud debe contener:</p> <p>....</p> <p>(iv) e El programa de instrucción para su aprobación inicial según la Sección 121.1540;.</p> <p>(v) u Una descripción de la instalación del equipo INS;.</p> <p>(vi) l Las revisiones al manual de operaciones, detallando todos los procedimientos normales y de emergencia relativos al uso del sistema propuesto, incluyendo métodos detallados para continuar la función de navegación con falla parcial o completa del equipo y métodos para determinar el sistema más exacto cuando ocurren grandes divergencias entre los sistemas. Para el propósito de este apéndice, una divergencia grande es la que resulta cuando la trayectoria de la ruta excede los límites permitidos;.</p> <p>(vii) l Las revisiones propuestas a la Lista de equipo mínimo (MEL) con las justificaciones adecuadas;.</p> <p>(viii) u Una lista de las operaciones que van a ser conducidas usando el sistema, las cuales deben contener un análisis de cada una con respecto a distancia, confiabilidad del compás magnético, disponibilidad de las radioayudas a la navegación, idoneidad de los puntos de entrada o salida (gateway) y las facilidades de radio para soportar el sistema; y.</p> <p>(ix) Plan para participar en todo Plan para participar en todo vuelos de demostración en caso de ser requeridos.</p> <p>(b) Instalación del equipo INS</p> <p>....</p> <p>(5) l La alineación, actualización y las funciones de la computadora de navegación del sistema no deben ser invalidadas por interrupciones normales de electricidad en el avión.</p> <p>....</p>	<p>Se corrige según FAR Part 121, APPENDIX G TO PART 121— DOPPLER RADAR AND INERTIAL NAVIGATION SYSTEM (INS): REQUEST FOR EVALUATION; EQUIPMENT AND EQUIPMENT INSTALLATION; TRAINING PROGRAM; EQUIPMENT ACCURACY AND RELIABILITY; EVALUATION PROGRAM, en 3. Equipment and equipment installation—Inertial Navigation Systems (INS).</p> <p>Se corrige para que se interprete, que la evaluación consiste efectivamente en pruebas o vuelos de demostración en el contexto del MIO.</p> <p>Se agregan correcciones editoriales.</p>

	<p>(c) Sistema de navegación inercial (INS) (2) Cada INS debe incorporar lo siguiente: (i) Capacidad de alineación en tierra válida para todas las latitudes apropiadas para el uso previsto de la instalación;</p> <p>.... (d) Programas de instrucción (2) Para pilotos, instrucción en lo siguiente: (i) Teoría y procedimientos, limitaciones, detección de mal funcionamiento, pre-vuelo y verificaciones en vuelo y métodos de verificaciones cruzadas; (iv) procedimientos para calcular los puntos de referencia (fijos) para la navegación.</p> <p>(e) Confiabilidad y exactitud del equipo (1) Cada INS debe cumplir los siguientes requisitos de exactitud como sea apropiado: (i) Para vuelos de diez (10) horas de duración o menos, el error permitido no debe ser mayor de dos millas náuticas por hora de desvío circular en el 95% de los vuelos realizados con el sistema;</p> <p>.... (f) Programa de evaluación Pruebas de demostración (1) La evaluación para aprobación de demostración deben ser solicitadas como parte de la solicitud para la aprobación operacional del INS. (2) El solicitante debe realizar suficientes vuelos que demuestren, a satisfacción de la AAC, la habilidad del solicitante para usar este sistema de navegación en sus operaciones. (3) La AAC debe basar su evaluación en lo siguiente: (i) Idoneidad de los procedimientos operacionales;</p>	
--	--	--