



CIRCULAR DE ASESORAMIENTO

CA AV-08/22 R1

QUE ADOPTA LAS DEFINICIONES ESTABLECIDAS DEL ANEXO 8 DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI), EN MATERIA DE AERONAVEGABILIDAD.

16 de marzo de 2023.

CIRCULAR DE ASESORAMIENTO QUE ADOPTA LAS DEFINICIONES ESTABLECIDAS DEL ANEXO 8 DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI), EN MATERIA DE AERONAVEGABILIDAD.

1. OBJETIVO

La presente Circular de Asesoramiento tiene como objetivo, el establecer las definiciones contenidas del Anexo 8 "Aeronavegabilidad" vigente, de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con la finalidad de ser adoptadas, para su empleo en la normatividad aeronáutica nacional.

2. APLICABILIDAD

Las definiciones establecidas en la presente Circular de Asesoramiento serán aplicables para su empleo, por Concesionarios y/o Permisionarios, de Transporte Aéreo; Operadores Aéreos; Permisionarios de Taller Aeronáutico; Fabricantes de Aeronaves, así como por la Agencia Federal de Aviación Civil.

3. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

Para efectos de la presente Circular de Asesoramiento, las definiciones y abreviaturas a considerar se describen a continuación:

AFAC: Agencia Federal de Aviación Civil.

Autoridad de Aviación Civil: Es la Agencia Federal de Aviación Civil.

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

4. ANTECEDENTES

El artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) de la OACI, ratificado por el estado mexicano el 31 de diciembre de 1945, a través del que, el Estado Mexicano adquirió un compromiso de aplicación obligatoria de los Anexos al Convenio de Chicago para adoptar normas y métodos recomendados de aeronavegabilidad.

La Ley de Aviación Civil en su artículo 2, último párrafo, establece que, para efectos de dicha Ley, las definiciones contenidas en los diversos tratados en materia de aviación civil suscritos por el Estado Mexicano, así como en sus diversos anexos y documentos, se tendrán como reproducidas en su literalidad en lo que no se contraponga a la misma, en los casos en que resulten ser invocadas.

Con fundamento en lo señalado con antelación y con la finalidad de contar con una referencia nacional de las definiciones establecidas en el Anexo 8 "Aeronavegabilidad" vigente, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la OACI; se emite la presente Circular de Asesoramiento.

DESCRIPCIÓN

5. DISPOSICIONES GENERALES

5.1 Las definiciones, términos y expresiones contenidas en el siguiente listado podrán emplearse durante las operaciones aéreas y terrestres de la aviación civil; lo anterior, siempre y cuando no se contrapongan a las establecidas en la legislación nacional.

5.1.1 Actuación humana:

Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

5.1.2 Aeronave:

Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la Tierra.

Nota. — †† Cuando se emplea la palabra aeronave, esta incluye a las aeronaves pilotadas a distancia.

5.1.3 Aeronave pilotada a distancia (RPA): ††

Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.

5.1.4 Altitud de presión:

Expresión de la presión atmosférica mediante la altitud que corresponde a esa presión en la atmósfera tipo.

5.1.5 Aprobado:

Aceptado por la Autoridad de Aviación Civil por ser idóneo para un fin determinado.

5.1.6 Área de aproximación final y de despegue (FATO):

Área definida en la que termina la fase final de la maniobra de aproximación hasta el vuelo estacionario o el aterrizaje y a partir de la cual empieza la maniobra de despegue.

Cuando la FATO esté destinada a helicópteros de la Clase de performance 1, el área definida comprenderá el área de despegue rechazado disponible.

5.1.7 Atmósfera tipo:

Una atmósfera definida como sigue:

- a) El aire es un gas perfecto seco;
- b) Las constantes físicas son:
 - Masa molar media al nivel del mar:
 $M_0 = 28,964\ 420 \times 10^{-3} \text{ kg mol}^{-1}$
 - Presión atmosférica al nivel del mar:
 $P_0 = 1\ 013,250 \text{ hPa}$
 - Temperatura al nivel del mar:
 $t_0 = 15^\circ\text{C}$
 $T_0 = 288,15 \text{ K}$
 - Densidad atmosférica al nivel del mar:
 $\rho_0 = 1,225\ 0 \text{ kg m}^{-3}$
 - Temperatura de fusión del hielo:
 $T_i = 273,15 \text{ K}$
 - Constante universal de los gases perfectos:
 $R^* = 8,314\ 32 \text{ JK}^{-1}\text{mol}^{-1}$
- c) los gradientes térmicos son:

Altitud geopotencial (km)		Gradiente térmico (Kelvin por kilómetro geopotencial patrón)
De	A	
-5,0	11,0	-6,5
11,0	20,0	0,0
20,0	32,0	+1,0
32,0	47,0	+2,8
47,0	51,0	0,0
51,0	71,0	-2,8
71,0	80,0	-2,0

† † Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

Nota 1.— El metro geopotencial patrón vale $9,80665 \text{ m}^2 \text{ s}^{-2}$.

Nota 2.— Véase el Doc. 7488 para la relación entre las variables y para las tablas que dan los valores correspondientes de temperatura, presión, densidad y geopotencial.

Nota 3.— El Doc. 7488 da también peso específico, viscosidad dinámica, viscosidad cinemática y velocidad del sonido a varias altitudes.

5.1.8 Avión (aeroplano):

Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

5.1.9 Calidad del servicio prestado (QoS): ††

Declaración de la QoS que el C2CSP alcanza o presta al Operador de RPAS.

5.1.10 Calidad del servicio requerido (QoSR): ††

Declaración de los requisitos de QoS del explotador al C2CSP.

Nota. — La QoSR puede expresarse en términos descriptivos (criterios) enumerados en orden prioritario, con los valores de performance preferidos para cada criterio. El C2CSP seguidamente traduce estos criterios en parámetros y mediciones pertinentes para el servicio.

5.1.11 Carga de rotura:

La carga límite multiplicada por el coeficiente de seguridad apropiado.

5.1.12 Cargas límites:

Cargas máximas que se supone se presentan en las condiciones previstas de utilización.

5.1.13 Categoría A:

Con respecto a los helicópteros, significa un helicóptero multimotor diseñado con las características de aislamiento de los motores y sistemas especificadas en la Parte IVB del Anexo 8, apto para ser utilizado en operaciones en que se usen datos de despegue y aterrizaje anotados bajo el concepto de falla de motor crítico que aseguren un área de superficie designada suficiente y capacidad de performance suficiente para continuar el vuelo seguro o un despegue abortado seguro.

5.1.14 Categoría B:

Con respecto a los helicópteros, significa un helicóptero monomotor o multimotor que no cumpla con las normas de la Categoría A. Los helicópteros de la Categoría B no tienen capacidad garantizada para continuar el vuelo seguro en caso de falla de un motor y se presume un aterrizaje forzoso.

5.1.15A Certificado de tipo: †

Documento expedido por la Autoridad de Aviación Civil del Estado de Diseño, para definir el diseño de un tipo de aeronave, motor o hélice y certificar que dicho diseño satisface los requisitos pertinentes de aeronavegabilidad.

Nota. — Algunos países a través de su Autoridad de Aviación Civil de Estado de Tipo, expiden un documento equivalente a un certificado de tipo para un tipo de motor o hélice.

5.1.15B Certificado de tipo: ††

Documento expedido por la Autoridad de Aviación Civil de Estado de diseño, para definir el diseño de un tipo de aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice y certificar que dicho diseño satisface los requisitos pertinentes de aeronavegabilidad del Estado de diseño.

† Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026.

†† Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

Nota 1. — ^{†††} Algunos países que fungen como Autoridad de Aviación Civil de Estado de Diseño expiden un documento equivalente a un certificado de tipo para un tipo de motor o hélice.

Nota 2. — ^{††} Puede expedirse un documento equivalente al certificado de tipo para un tipo de estación de pilotaje a distancia.

5.1.16 Coeficiente de seguridad:

Factor de cálculo que se emplea para prever la posibilidad de que puedan producirse cargas superiores a las supuestas y para tomar en consideración las incertidumbres de cálculo y fabricación.

5.1.17A Condición de aeronavegabilidad: [†]

Estado de una aeronave, motor, hélice o pieza que se ajusta al diseño aprobado correspondiente y está en condiciones de operar de modo seguro.

5.1.17B Condición de aeronavegabilidad: ^{††}

Estado de una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor, hélice o pieza que se ajusta al diseño aprobado correspondiente y está en condiciones de operar de modo seguro.

5.1.18A Condiciones de utilización previstas. [†]

Las condiciones conocidas por la experiencia obtenida o que de un modo razonable puede preverse que se produzcan durante la vida de servicio de la aeronave, teniendo en cuenta la utilización para la cual la aeronave se ha declarado elegible. Estas condiciones se refieren al estado meteorológico de la atmósfera, a la configuración del terreno, al funcionamiento de la aeronave, a la eficiencia del personal y a todos los demás factores que afectan a la seguridad de vuelo. Las condiciones de utilización previstas no incluyen:

- a) Las condiciones extremas que pueden evitarse de un modo efectivo por medio de procedimientos de utilización; y
- b) Las condiciones extremas que se presentan con tan poca frecuencia, que exigir el cumplimiento de las normas en tales condiciones equivaldría a un nivel más elevado de aeronavegabilidad que el que la experiencia ha demostrado necesario y factible.

5.1.18B Condiciones de utilización previstas. ^{††}

Las condiciones conocidas por la experiencia obtenida o que, de un modo razonable puede preverse que se produzcan durante la vida de servicio de la aeronave y la estación de pilotaje a distancia, teniendo en cuenta la utilización para la cual la aeronave o la estación de pilotaje a distancia se ha declarado elegible. Estas condiciones se refieren al estado meteorológico de la atmósfera, a la configuración del terreno, al funcionamiento de la aeronave y la estación de pilotaje a distancia, a la eficiencia del personal y a todos los demás factores que afectan a la seguridad de vuelo. Las condiciones de utilización previstas no incluyen:

- a) Las condiciones extremas que pueden evitarse de un modo efectivo por medio de procedimientos de utilización; y
- b) Las condiciones extremas que se presentan con tan poca frecuencia, que exigir el cumplimiento de las normas en tales condiciones equivaldría a un nivel más elevado de aeronavegabilidad que el que la experiencia ha demostrado necesario y factible.

^{†††} A partir del 26 de noviembre de 2026, esta nota pasa a ser la Nota 1.

[†] Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026.

^{††} Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

5.1.19 Configuración (aplicada al avión):

Combinación especial de las posiciones de los elementos móviles, tales como flaps, tren de aterrizaje, etc., que influyan en las características aerodinámicas del avión.

5.1.20 Conformidad de mantenimiento:

Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.

5.1.21 Conmutación: ††

El acto de transferir la trayectoria del enlace de datos activo entre la RPS y la RPA de uno de los enlaces o redes que constituyen el enlace C2 a otro enlace o red que constituye el enlace C2.

5.1.22 Convalidación (de un certificado de aeronavegabilidad):

La resolución tomada por alguna Autoridad de Aviación Civil extranjera, como alternativa al otorgamiento de su propio certificado de aeronavegabilidad de aceptar el certificado concedido por cualquier otra Autoridad de Aviación Civil extranjera, equiparándolo al suyo propio.

Nota. — Para la Autoridad de Aviación Civil (AFAC) de conformidad a su reglamentación, no aplica la convalidación de Certificados de Aeronavegabilidad emitidos por otros Estados.

5.1.23 Daño de fuente discreta:

Daño estructural del avión que probablemente sea resultado de un choque con un ave, una avería no contenida de álabe del soplante, una avería de motor no contenida, una avería no contenida de un mecanismo giratorio de alta energía o causas semejantes.

5.1.24 Detectar y evitar: ††

Capacidad de ver, captar o detectar tránsito en conflicto u otros peligros y adoptar las medidas apropiadas.

5.1.25A Diseño de tipo: †

El conjunto de datos e información necesarios para definir un tipo de aeronave, motor o hélice para fines de determinación de la aeronavegabilidad.

5.1.25B Diseño de tipo: ††

El conjunto de datos e información necesarios para definir un tipo de aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice para fines de determinación de la aeronavegabilidad.

5.1.26 Enlace C2: ††

El enlace de datos entre la aeronave pilotada a distancia y la estación de pilotaje a distancia para fines de gestión de vuelo.

5.1.27A Entidad responsable del diseño de tipo: †

La organización (Diseñador y/o Fabricante) que posee el certificado de tipo, o documento equivalente, para un tipo de aeronave, motor o hélice, expedido por una Autoridad de Aviación Civil, que funge como Estado de Diseño.

5.1.27B Entidad responsable del diseño de tipo: ††

La organización que posee el certificado de tipo, o documento equivalente, para un tipo de aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice, expedido por una Autoridad de Aviación Civil, que funge como Estado de Diseño.

† Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026.

†† Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

5.1.28 Especificación del enlace C2: ††

Performance mínima que el equipo de enlace C2 ha de alcanzar de conformidad con los requisitos de diseño del sistema de aeronavegabilidad que correspondan.

5.1.29 Estación de pilotaje a distancia (RPS): ††

Componente del sistema de aeronave pilotada a distancia que contiene el equipo que se utiliza para pilotar la aeronave a distancia.

5.1.30 Estado de diseño:

Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

5.1.31 Estado de diseño de la modificación.

Estado que tiene jurisdicción sobre la persona o entidad responsable del diseño de la modificación o reparación de una aeronave, motor o hélice.

5.1.32 Estado de enlace C2 perdido ††

Estado del RPAS en el que la performance del enlace C2 se ha deteriorado como resultado de una interrupción del enlace C2, que tiene una duración mayor a la del tiempo de decisión de la pérdida del enlace C2 a un punto tal que ya no es suficiente para permitir que el piloto o pilota a distancia dirija activamente el vuelo de manera operacionalmente segura y oportuna.

5.1.33A Estado de fabricación: †

Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, motor o hélice.

5.1.33B Estado de fabricación: ††

Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice.

5.1.34 Estado de matrícula:

Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Nota. — En el caso de matrícula de aeronaves de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los Estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula. Véase al respecto la Resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967 sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación, que figura en los Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc. 9587).

5.1.35 Estado nominal de enlace C2: ††

Estado del RPAS en el cual la performance del enlace C2 es suficiente para permitir al piloto o pilota controlar activamente el vuelo de forma segura, oportuna y apropiada para el espacio aéreo y las condiciones operacionales.

5.1.36 Factor de carga:

La relación entre una carga especificada y el peso de la aeronave, expresándose la carga especificada en función de las fuerzas aerodinámicas, fuerzas de inercia o reacciones por choque con el terreno.

† Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026.

†† Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

5.1.37 Helicóptero:

Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Nota. - Algunos Estados emplean el término "giroavión" como alternativa de helicóptero".

5.1.38 Helicóptero de Clase de performance 1:

Helicóptero con performance tal que, en caso de falla de motor, puede aterrizar en la zona de despegue interrumpido o continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta un área de aterrizaje apropiada.

5.1.39 Helicóptero de Clase de performance 2:

Helicóptero con performance tal que, en caso de falla de motor, puede continuar el vuelo en condiciones de seguridad, salvo cuando la falla tiene lugar antes de un punto definido después del despegue o después de un punto definido antes del aterrizaje, en cuyos casos puede ser necesario realizar un aterrizaje forzoso.

5.1.40 Helicóptero de Clase de performance 3:

Helicóptero con performance tal que, en caso de falla de motor en cualquier punto del perfil de vuelo, debe realizar un aterrizaje forzoso.

5.1.41 Incombustible:

La capacidad de soportar la aplicación de calor producido por una llama por un período de 15 minutos.

Nota. — En la ISO 2685 figuran las características de una llama aceptable.

5.1.42 Interrupción del enlace C2: ††

Toda situación temporal en la cual el enlace C2 no está disponible, no es continuo, tiene muchas demoras o tiene una integridad inadecuada, pero que no ha excedido el tiempo de decisión sobre la pérdida del enlace C2.

5.1.43A Mantenimiento: †

Realización de las tareas requeridas en una aeronave, motor, hélice o pieza conexas para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, motor, hélice o pieza conexas incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.

5.1.43B Mantenimiento: ††

Realización de las tareas requeridas en una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor, hélice o pieza conexas para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor, hélice o pieza conexas incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.

5.1.44A Mantenimiento de la aeronavegabilidad: †

Conjunto de procedimientos que permite asegurar que una aeronave, motor, hélice o pieza cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.

5.1.44B Mantenimiento de la aeronavegabilidad: ††

Conjunto de procedimientos que permite garantizar que una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor, hélice o pieza cumple con los requisitos aplicables de aeronavegabilidad y se mantiene en condiciones de operar de modo seguro durante toda su vida útil.

† Aplica hasta el 25 de noviembre de 2026.

†† Aplica a partir del 26 de noviembre de 2026.

5.1.45 Manual de procedimientos del organismo de mantenimiento:

Documento aprobado por el jefe del organismo de mantenimiento que presenta en detalle la composición del organismo de mantenimiento y las atribuciones directivas, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de garantía de la calidad o inspección.

5.1.46 Masa de cálculo para el aterrizaje:

Masa máxima de la aeronave que, para fines de cálculo estructural, se supone que se preverá para aterrizar.

5.1.47 Masa de cálculo para el despegue:

Masa máxima de la aeronave que, para fines de cálculo estructural, se supone que tendrá al comienzo del recorrido de despegue.

5.1.48 Masa de cálculo para el rodaje:

Masa máxima de la aeronave para la cual se calcula la estructura con la carga susceptible de producirse durante la utilización de la aeronave en el suelo antes de iniciar el despegue.

5.1.49 Modificación:

Un cambio del diseño de tipo de una aeronave, motor o hélice.

Nota. — Una modificación también puede comprender la incorporación de la modificación, que es una tarea de mantenimiento que está sujeta a una conformidad de mantenimiento. En el Manual de aeronavegabilidad (Doc. 9760) se proporciona más orientación sobre mantenimiento de aeronaves - modificaciones y reparaciones.

5.1.50 Motor:

Una unidad que se utiliza o se tiene la intención de utilizar para propulsar una aeronave. Consiste, como mínimo, en aquellos componentes y equipos necesarios para el funcionamiento y control, pero excluye las hélices/los rotores (si corresponde).

5.1.51 Motores críticos:

Todo motor cuya falla produce el efecto más adverso en las características de la aeronave relacionadas con el caso de vuelo de que se trate.

Nota. — En algunas aeronaves puede haber más de un motor igualmente crítico. En ese caso, la expresión "el motor crítico" significa uno de esos motores críticos.

5.1.52 Principios relativos a factores humanos:

Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humano y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

5.1.53 Prueba satisfactoria:

Un conjunto de documentos o actividades que un Estado contratante acepta como suficiente para demostrar que cumple un requisito de aeronavegabilidad.

5.1.54 Registros de mantenimiento:

Registros en los que se refleja información detallada de las tareas de mantenimiento llevadas a cabo en una aeronave, motor, hélice o piezas conexas.

5.1.55 Reparación:

Restauración de una aeronave, motor, hélice o pieza conexas a su condición de aeronavegabilidad de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, cuando haya sufrido daños o desgaste por el uso.

5.1.56A Requisitos adecuados de aeronavegabilidad: †

Códigos de aeronavegabilidad completos y detallados, establecidos, adoptados o aceptados por un Estado contratante para la clase de aeronave, de motor o de hélice en cuestión.

5.1.56B Requisitos adecuados de aeronavegabilidad. ††

Códigos de aeronavegabilidad completos y detallados, establecidos, adoptados o aceptados por un Estado contratante para la clase de aeronave, de estación de pilotaje a distancia, de motor o de hélice en cuestión.

5.1.57 Resistente al fuego:

La capacidad de soportar la aplicación de calor producido por una llama por un período de 5 minutos.

Nota. — En la ISO 2685 figuran las características de una llama aceptable.

5.1.58 Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS). ††

Aeronave pilotada a distancia, sus estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces C2 requeridos y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo.

5.1.59 Sistema motopropulsor:

Sistema compuesto de todos los motores, componentes del sistema de transmisión (si corresponde), y hélices (si corresponde), sus accesorios, elementos auxiliares y sistemas de combustible y aceite, instalados en una aeronave, pero con exclusión de los rotores en el caso de un helicóptero.

5.1.60 Superficie de aterrizaje:

La parte de la superficie del aeródromo que la jefatura del mismo haya declarado como utilizable para el recorrido normal en tierra o en el agua de las aeronaves que aterricen o amaren en un sentido determinado.

5.1.61 Superficie de despegue:

La parte de la superficie del aeródromo que la jefatura del mismo haya declarado como utilizable para el recorrido normal en tierra o en el agua de las aeronaves que despeguen en un sentido determinado.

5.1.62 Tiempo de decisión ante la pérdida del enlace C2: ††

Tiempo máximo que se tiene permitido esperar antes de declarar un estado de enlace C2 perdido durante el cual la performance del enlace C2 no es suficiente para permitir al piloto o pilota a distancia intervenir activamente en el control del vuelo de forma segura, oportuna y apropiada para el espacio aéreo y las condiciones operacionales.

5.1.63 Tipo de aeronave huérfana:

Una aeronave cuyo certificado de tipo ha sido revocado por el Estado de diseño y ya no tiene un Estado de diseño designado de conformidad con el Anexo 8. Estas aeronaves no cumplen con las normas del Anexo 8.

5.1.64 Traspaso: ††

Acción de transferir el control del pilotaje de una estación de pilotaje a distancia a otra.

6. BIBLIOGRAFÍA

Anexo 8 "Aeronavegabilidad", Décimo tercera edición, Julio de 2022, Enmienda 1-109.

Circular de Asesoramiento CA DET-01/22 que establece los lineamientos para la elaboración y publicación de disposiciones técnico-administrativas a cargo de la Agencia Federal de Aviación Civil.

† Aplica hasta el 25 de noviembre de 2026.

†† Aplica a partir del 26 de noviembre de 2026.

7. VIGENCIA Y FECHA DE EMISIÓN

La presente Circular de Asesoramiento entrará en vigor a partir de su publicación en el Diario Oficial de la Federación y se actualizará conforme al contenido de las enmiendas o reediciones al Anexo 8 de la OACI.

La presente Circular Asesoramiento CA AV-08/22 R1 "Que adopta las definiciones establecidas del Anexo 8 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en materia de aeronavegabilidad", **cancela** a la CA AV-08/22 "Que adopta las definiciones establecidas del Anexo 8 de la OACI, en materia de aeronavegabilidad, para su aplicación en la normatividad aeronáutica nacional", de fecha 07 de noviembre de 2022.

**ATENTAMENTE
EL DIRECTOR GENERAL**



GRAL. DIV. P.A. D.E.M.A. RET. MIGUEL ENRIQUE VALLIN OSUNA

Ciudad de México a 16 de marzo de 2023