



## CAPITULO VII

### EMISIÓN DEL PERMISO ESPECIAL DE VUELO Y ACEPTACIÓN DE LOS EMITIDOS POR UNA AUTORIDAD AERONÁUTICA EXTRANJERA

#### SECCIÓN 1. ANTECEDENTES

##### CÓDIGO DE ACTIVIDAD PARA LA PROGRAMACION, SEGUIMIENTO Y VIGILANCIA

A. Mantenimiento. Lista de verificación de esta  
GUIA- ANEXO 1.

##### 1. OBJETIVO.

El objetivo de este capítulo es proporcionar los procedimientos para la emisión de los permisos especiales de vuelo a las aeronaves que no pueden cumplir con la totalidad de los requisitos de aeronavegabilidad que le son aplicables, pero que están capacitadas para realizar operaciones de vuelo con seguridad, cuando sean solicitados a la AAC.

##### 2. ALCANCE

2.1 El alcance está orientado a los siguientes aspectos:

- a) Cubrir el proceso a seguir por el inspector de aeronavegabilidad para evaluar y conceder un permiso especial de vuelo a una aeronave cuando no cumpla con todos los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.
- b) Cubrir los procedimientos para la emisión del permiso especial de vuelo.
- c) Cubrir la política y los procedimientos para la aceptación de permisos especiales de vuelo emitidos por una Autoridad Aeronáutica extranjera.

##### 3. GENERALIDADES

3.1 El RAC 21.870 (a) se aplica a las aeronaves que no cumplen con la totalidad de los requisitos de aeronavegabilidad que le son aplicables, y que serán operadas para los siguientes propósitos especificados en el RAC 21.870 (a):

- a) Traslado de una aeronave para una base donde serán ejecutados reparaciones, modificaciones o servicios de mantenimiento, o para una base donde la aeronave será almacenada;
- b) Entrega o exportación de la aeronave a su comprador;
- c) ensayos en vuelo de producción de aeronaves recién fabricadas;
- d) evacuación de aeronaves de áreas peligrosas;
- e) conducción de vuelos de demostración para un comprador, inclusive la instrucción de la tripulación de vuelo, en aeronaves nuevas que hayan

completado satisfactoriamente sus ensayos en vuelo de producción.

3.2 El RAC 21.870 (b) se aplica a las aeronaves que serán operadas con sobrepeso y que cumplen con todos los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, excepto aquellos que no cumplan debido a su condición de sobrepeso.

3.3 El RAC 21.870 (c) se aplica sólo para el caso de titulares de certificados de explotador de servicios aéreos otorgados según los RAC 4 Capítulos V y VI (y que se encuentren expresamente autorizados en las especificaciones relativas a las operaciones), para aquellas aeronaves que ellos operen y que sean mantenidas según un programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

3.4 Para dar cumplimiento a lo establecido en las Secciones RAC 21.870 y 21.875 se deben utilizar los Formularios RAC 8130-8-1

Las instrucciones para completar estos formularios están contenidas en el Apéndice A, excepto lo señalado en esta sección.

3.5 La UAEAC puede otorgar permisos especiales de vuelo a los titulares de certificados de explotador de servicios aéreos según los RAC 4, que no tengan una autorización continua aprobada en sus especificaciones relativas a las operaciones.

3.6 El RAC 21.870 establece los propósitos generales para los cuales se puede emitir un permiso especial de vuelo. No obstante, los siguientes casos se consideran como comprendidos en dicho marco reglamentario:

- a) El vuelo con cualquier finalidad, cubierto por el RAC 21.870, aunque todavía no se haya finalizado con el proceso de emisión del certificado de tipo, siempre que la aeronave demuestre ser capaz de volar en forma segura;
- b) La entrega de una aeronave, ya sea fabricada en el Estado de matrícula o en un Estado extranjero, a la base de operaciones del comprador o al punto de su depósito en el Estado de matrícula;
- c) La operación de una aeronave cuatrimotor o, si es de turbina con tres motores, con un motor inoperativo, que no esté afectada al transporte aéreo. (Ver RAC 4.5.4.4);
- d) Para volar una aeronave, cuya inspección anual ha vencido, hasta el lugar donde se efectuará dicha inspección anual;



- e) Para volar una aeronave construida por aficionados, hasta un lugar donde se efectuará la renovación de su certificado experimental, después de que éste hubiere expirado.

3.7 Los permisos especiales de vuelo no autorizan la operación sobre Estados extranjeros.

En la operación según los términos de un certificado de aeronavegabilidad especial, ninguna persona puede operar una aeronave sobre cualquier Estado extranjero sin obtener antes del vuelo la autorización de dicho Estado de acuerdo con lo requerido por el Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

3.8 Cuando se emite un permiso especial de vuelo, el mismo indicará (en forma clara) en las limitaciones de operación, que el permiso es válido solo sobre el territorio del Estado de matrícula. Cuando el destino de la aeronave esté situado más allá de los límites territoriales del Estado de matrícula, en las limitaciones de operación se debe expresar específicamente que el especial de vuelo deba ser emitido para una aeronave que se encuentra en un Estado extranjero en tránsito al Estado de matrícula, las limitaciones de operación deberán expresar que el permiso es válido sólo desde la frontera del Estado de matrícula hasta el destino final. En todos los casos, en el anverso del certificado de aeronavegabilidad especial se deberá indicar la validez del permiso.

3.9 En aquellos casos que una directriz de aeronavegabilidad (AD) no tenga una disposición que permita la emisión del permiso especial de vuelo, no se autorizará la operación de la aeronave, y por lo tanto, no se emitirá un permiso especial de vuelo para esa aeronave. No se puede operar una aeronave a la cual le aplica una AD que todavía no ha sido cumplida, excepto de acuerdo con los requisitos de la misma (referencia RAC 39).

3.10 Si es un componente de aeronave y el Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad no prevé la operación del mismo durante un vuelo de traslado, no está permitida la operación del componente afectado durante dicho vuelo (Referencia RAC 39). Si la aeronave en la cual está instalado el componente, puede ser operada en forma segura sin la operación del mismo, se podrá emitir un permiso especial de vuelo, con una limitación que indique la prohibición de operar el componente en cuestión (referencia RAC 21.870 (a)).

3.11 Para dar cumplimiento a lo establecido en el Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional correspondiente a aeronavegabilidad, Parte II - Procedimientos para la certificación y el mantenimiento de la aeronavegabilidad, Capítulo 3 - Certificado de aeronavegabilidad, Sección 3.6 - Daños a la aeronave, si una aeronave de otro Estado contratante sufre averías o estas se descubren mientras se halla en el territorio de otro Estado contratante el Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad tendrá la facultad para impedir

que la aeronave continúe el vuelo, siempre que se notifique de inmediato al Estado de matrícula, comunicándole todos los detalles necesarios para que pueda determinar si los daños son de tal naturaleza que la aeronave ya no reúne las condiciones de aeronavegabilidad definidas en las normas aplicables. El Estado de matrícula podrá en circunstancias excepcionales, permitir que la aeronave vuele en una operación de transporte aéreo no comercial hacia un aeródromo donde se restablezcan sus condiciones de aeronavegabilidad. Al establecer limitaciones particulares, el Estado de matrícula tendrá en cuenta las limitaciones propuestas por el Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad que inicialmente haya impedido que la aeronave reanude el vuelo, el Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad permitirá que este vuelo se realice dentro de las limitaciones prescritas y aceptando el permiso especial de vuelo emitido por las AAC de otro estado.

#### 4. LISTA DE VERIFICACIÓN.

Cada inspector deberá utilizar la Lista de verificación disponible en el anexo de la presente guía, durante la evaluación de la solicitud del permiso especial de vuelo, considerando como referencia el tema contenido en este capítulo, las Secciones RAC 21.870 y 21.875, según corresponda, y el MGM.

## SECCIÓN 2. PROCEDIMIENTOS.

### 1. INTRODUCCIÓN.

1.1 El proceso de evaluación de la solicitud para la emisión de un permiso especial de vuelo debe efectuarse caso a caso; es importante que el Inspector de Aeronavegabilidad tenga la seguridad de que la aeronave es capaz de volar con seguridad aunque no cumpla con todos los requisitos de aeronavegabilidad. En esta sección se detallan los procedimientos que se deben seguir cuando se evalúa la solicitud de un permiso especial de vuelo efectuado por un solicitante.

1.2 En caso de aeronaves de otros Estados contratantes sufran averías o estas se descubren por una AAC local en su Estado, el Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad podrá impedir que la aeronave continúe su vuelo, notificando inmediatamente al Estado de matrícula comunicando todos los detalles de manera que el Estado de matrícula pueda determinar si la aeronave no reúne las condiciones de aeronavegabilidad definidas en las normas aplicables. El Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad propondrá limitaciones de ser aplicables, que el Estado de matrícula está obligado a tener en cuenta en el proceso de



emisión del permiso especial de vuelo por la AAC del Estado de matrícula de la aeronave averiada, estando en el territorio de otro Estado contratante.

## 2. PROCEDIMIENTOS.

### 2.1 Solicitud y emisión.

a) Cuando la solicitud de un permiso especial de vuelo Forma RAC 8130-8-1 cumpla con todos los requisitos, el Inspector de Aeronavegabilidad podrá emitir el permiso especial de vuelo junto con las limitaciones de operación que considere necesarias para la operación segura de la aeronave.

Las limitaciones de operación podrán ser enumeradas en una hoja separada, identificando la aeronave por marca, modelo, número de serie y matrícula, además deberá estar fechada y firmada. Se advertirá al solicitante que el permiso especial de vuelo y las limitaciones de operación, deberán estar expuestas en la aeronave de acuerdo con el RAC 4.14.1.11;

b) Cualquier desviación del procedimiento deberá contar, para cada caso, con la aprobación del Jefe de Inspectores de Aeronavegabilidad. Las limitaciones de operación incluirán las inspecciones que se consideren necesarias de acuerdo con cada caso en particular. El permiso especial de vuelo o el mensaje con el permiso especial de vuelo y las limitaciones de operación emitidas deberán estar expuestas de acuerdo con el RAC 4.14.1.11, antes de comenzar la realización del vuelo especial.

d) Una copia de cada documento involucrado en la emisión del permiso especial de vuelo se guardará en el archivo de la aeronave.

### 2.2 INSPECCIÓN DE LA AERONAVE.

a) Es responsabilidad de la AAC del Estado de matrícula determinar si es o no necesario realizar inspecciones y/o ensayos para asegurar que la aeronave es capaz de volar en forma segura para el propósito perseguido.

NOTA: La UAEAC deberá realizar una inspección a la aeronave para emitir el permiso especial de vuelo, o podrá delegar el cumplimiento de dicha tarea en una TAR con el alcance correspondiente o en el explotador (poseedor del certificado de explotador de servicios aéreos) de la aeronave. Para el segundo caso, la UAEAC deberá solicitar que el TAR o el explotador emita un documento aceptable para la UAEAC, certificando que la aeronave se encuentra en condiciones seguras para realizar el vuelo solicitado. Deberá asentarse en el registro de la aeronave la delegación de la certificación y anexarse el mensaje con el permiso especial de vuelo.

b) La AAC del Estado de matrícula puede efectuar o requerir que el solicitante efectúe inspecciones o ensayos apropiados, considerados como necesarios para la seguridad del vuelo.

c) Sin perjuicio de lo establecido anteriormente, la AAC del Estado de matrícula deberá inspeccionar personalmente las aeronaves averiadas o una aeronave de la cual se conozcan razones para suponer que no se encuentra en condiciones de efectuar un vuelo seguro.

También deberá inspeccionar personalmente aquellos modelos de aeronaves a los que nunca de les emitió un certificado de tipo.

*Nota 1.- No debe emitirse el permiso especial de vuelo, si no se puede determinar técnicamente, en forma efectiva, que una aeronave en particular es capaz de operar con seguridad, debido a que son insuficientes los datos de diseño, de inspección y de mantenimiento, los que normalmente están disponibles para una aeronave con certificado de tipo.*

*Nota 2.- Para el caso de aeronaves provenientes del exterior, la AAC del Estado de matrícula puede considerar como datos suficientes para la certificación que se menciona en el Inciso a), el certificado de aeronavegabilidad para exportación que acompaña la aeronave. Sin perjuicio de lo anteriormente dicho y teniendo en cuenta el RAC 21.875(b), para los casos que la UAEAC lo considere necesario, un TAR habilitado a tal efecto deberá efectuar las inspecciones que resulten apropiadas para verificar la seguridad operativa de la aeronave.*

d) Cuando la AAC del Estado de matrícula le requiera al solicitante la inspección, el mismo deberá ser advertido que dicha inspección será:

(i) Realizada por un TAR con alcances para dicha aeronave y cumplimentando todos los requisitos exigidos.

(ii) Certificada mediante el asiento de la aprobación en el registro de mantenimiento de la aeronave, por el certificador del TAR y por la AAC del Estado de matrícula cuando esta participe de la misma.

### 2.3 Limitaciones especiales de operación.

El Inspector de Aeronavegabilidad deberá establecer las limitaciones que considere necesarias para la operación segura. Por cuanto las circunstancias individuales pueden variar en gran medida, no se puede suministrar en esta sección una lista de limitaciones aplicables en cada caso. El objetivo es asegurar la operación segura de la aeronave y de resultar necesario puede requerirse la asistencia técnica de otras dependencias de la AAC del Estado de matrícula o de especialistas. Las limitaciones deben ser claras y concisas, de modo que puedan ser entendidas con facilidad. Además de las limitaciones consideradas necesarias para el vuelo en particular, cuando se establecen las limitaciones de operación se deberán considerar los siguientes ítems:

a) datos técnicos que debe conformar la aeronave.

b) equipamiento operativo necesario para la operación segura de la aeronave.

c) habilitaciones especiales requeridas al piloto y a los miembros de la tripulación. (Para los vuelos que comprenden distancias largas, donde se pueden encontrarse condiciones meteorológicas variadas,



el piloto al mando deberá también estar habilitado para vuelos por instrumentos).

- d) límites de peso de la aeronave.
- e) límites de combustible y de su distribución.
- f) límites del centro de gravedad.
- g) maniobras a las que está limitada la aeronave.
- h) límites de utilización del equipamiento de vuelo, como ser pilotos automáticos, etc.
- i) condiciones meteorológicas que se deben evitar, y las inspecciones requeridas si se las encuentran en forma inadvertida.
- j) límites de velocidad, según sea requerido.
- k) áreas en tierra que deberán ser evitadas para garantizar la seguridad del público en general. Esta limitación deberá ser consultada con el proveedor de servicios de tránsito aéreo.
- l) selección de pistas alternativas, si se considera necesario, por seguridad. Al respecto, se deberá consultar al proveedor de servicios de tránsito aéreo.
- m) ruta a volar, para lo cual se deberá consultar al proveedor de servicios de tránsito aéreo.
- n) comunicaciones requeridas con el personal de la torre del aeródromo para informarles antes del despegue o aterrizaje la condición no estándar de la aeronave. En el caso de vuelos desde aeródromos controlados, se deberá DAR AVISO SIEMPRE al proveedor de servicios de tránsito aéreo.

o) Requisitos para sobrevuelo sobre un Estado miembro de la OACI.- Las limitaciones de operación emitidas con el permiso especial de vuelo deberán incluir, cuando sea apropiado, la siguiente leyenda: "Esta aeronave, no cumple con las normas de aeronavegación internacional del Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en los siguientes aspectos:

(Describir aquí el o los ítems que no están cumpliendo con la totalidad de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables para aeronaves estándar).

El Inspector de Aeronavegabilidad deberá también informar al solicitante, que debe obtener un permiso especial del Estado extranjero sobre el cual sobrevolará la aeronave de acuerdo a la política y procedimientos de aceptación o convalidación de permisos especiales de vuelo expedidos por la AAC del Estado extranjero

p) Cualquier otra limitación que deberá ser establecida para el vuelo en particular.

2.4 Permisos especiales de vuelo para la operación de aeronaves con sobrepeso

a) Generalidades

(1) cuando la AAC del Estado de matrícula emite permisos especiales de vuelo para la operación temporaria de aeronaves con sobrepeso, se tienen que tener en cuenta las siguientes dos consideraciones primarias:

(a) asegurar que el público en general esté protegido en caso de un accidente, y

(b) asegurar que cuando la aeronave retorne a su configuración estándar, no haya perdido su condición de aeronavegabilidad debido a las operaciones con sobrepeso.

(2) Al ser la seguridad la razón principal del proceso de otorgamiento de los permisos especiales de vuelo, para autorizar la operación temporaria de una aeronave con sobrepeso, es esencial que el Inspector de Aeronavegabilidad utilice asistencia técnica especializada del área de ingeniería. Todas las instalaciones, como ser un sistema de combustible suplementario para largo alcance o el equipamiento de navegación, deberán estar instalados de acuerdo con los datos aprobados de la AAC del Estado de matrícula.

(3) Las solicitudes recibidas para la operación con sobrepeso que no exceda el 110 por ciento del peso máximo certificado, y que no exceda los límites del centro de gravedad certificados, pueden ser procesadas por el área de aeronavegabilidad continuada sin requerir una evaluación de ingeniería, (excepto para helicópteros).

(4) Las solicitudes en las cuales el peso máximo propuesto exceda el 110 por ciento del peso máximo certificado o se excedan los límites certificados del centro de gravedad, deberán ser procesadas por el área de ingeniería de la AAC del Estado de matrícula.

(5) Todas las solicitudes para helicópteros deben tener una evaluación de ingeniería de las características estructurales y de vuelo, o cualquier otra característica juzgada como necesarias, por parte de la AAC del Estado de matrícula.

(6) El tratamiento de una solicitud debe abarcar la revisión del estado de aeronavegabilidad de la aeronave básica, una evaluación de las instalaciones agregadas que constituyen el exceso de peso, la habilitación requerida para la tripulación y las limitaciones de operación propuestas. Para estos casos, la AAC del Estado de matrícula debe realizar una inspección a la aeronave, excepto que existan causas que lo impidan y las mismas sean aceptables para el IA, y a su vez no existan motivos que generen dudas sobre la posibilidad de efectuar un vuelo seguro.

b) Elementos agregados a la aeronave

(1) Datos técnicos

(i). Cuando la solicitud se presenta de acuerdo con las disposiciones del Párrafo 2.4 a) (4) o 2.4 a) (5), los planos y los informes de substanciación agregados a la solicitud, deberán tener los detalles suficientes para permitir determinar que los elementos agregados son estructural y funcionalmente seguros y su disposición no debe obstaculizar una inspección de conformidad con los mismos.

(ii). Los informes de substanciación estructural deben contener una referencia a los planos de los elementos agregados.

(2) Registro de las instalaciones agregadas



(i) La instalación de los elementos adicionales que fueran agregados a la aeronave para el vuelo programado con sobrepeso, debe quedar registrada.

(3) Elementos del sistema auxiliar de combustible.- (Estas modificaciones deberán ser evaluadas por los ingenieros especialistas en planta motriz de la UAEAC). Durante la evaluación del sistema auxiliar de combustible, se deberán considerar los siguientes ítems:

(i) La aeronave y el sistema auxiliar de combustible debe cumplir todos los requisitos aplicables de aeronavegabilidad, excepto aquellos requisitos que la aeronave no puede cumplir debido a su condición de sobrepeso (motivo por el cual se solicita el permiso especial de vuelo) y debe estar en condición segura para el vuelo programado.

(ii) Los tanques de combustible instalados en un área presurizada, deben ser probados a la presión diferencial máxima que exista entre la presión de la cabina presurizada y la presión correspondiente a la altitud máxima de operación de la aeronave con el tanque vacío.

(iii) Se debe prever la ventilación adecuada de los tanques de combustible y del área en que estarán ubicados, para prevenir la acumulación de vapores que serían perjudiciales para la tripulación, o pudieran presentar riesgos de incendio o explosión.

(iv) Se debe proporcionar medios para determinar rápidamente, antes del despegue, la cantidad de combustible existente en el tanque o tanque auxiliares. Además, se deberá proporcionar un medio para indicar, antes del despegue y durante el vuelo, la cantidad de combustible en ese tanque, **ya que puede ocurrir el “retorno del combustible a la línea” debido a la formación de vapores/exceso de combustible en dicho tanque.**

(v) La ubicación del tanque de combustible en la aeronave, es un factor primordial para determinar si la aeronave es segura para el vuelo, puesto que el combustible agregado y las instalaciones para el mismo en sí, representan el principal efecto sobre el centro de gravedad de la aeronave. Además, la instalación del sistema de combustible no debe restringir el ingreso y/o egreso en la aeronave, de acuerdo a lo estipulado por el RAC aplicable, y si fuera requerido, deberá tener instalado un sistema adecuado de descarga rápida de combustible.

(vi) Los sistemas auxiliares de combustible que no están conectados al sistema de combustible original de la aeronave, no deberán ser considerados para la emisión de un permiso especial de vuelo, hasta el momento que sean conectados al sistema de combustible de la aeronave.

(4) Cantidad de aceite del motor.- (En estos casos, la modificación deberá ser evaluada por los ingenieros especialistas en planta motriz de la UAEAC). El solicitante deberá demostrar que el suministro de aceite previsto para cada motor, es suficiente para asegurar la refrigeración y la

circulación satisfactoria dentro del sistema durante el tiempo que dure el vuelo. Si se considera necesario se debe proporcionar un sistema de trasvase de aceite para completar el aceite del motor mientras la aeronave está en vuelo.

(5) Peso máximo y límites del centro de gravedad.- (En estos casos la modificación debe ser evaluada por los ingenieros especialistas de la UAEAC)

(i) El RAC 21.870 (b) limita los casos en los cuales se puede emitir un permiso especial de vuelo por exceso de peso sobre el peso máximo certificado que se detallan a continuación: incorporación de combustible adicional, instalaciones adicionales del sistema de combustible, y equipos de navegación agregados para el vuelo programado.

(ii) Cuando se hayan realizado modificaciones, será necesario pesar la aeronave para establecer el peso y los límites del centro de gravedad (CG) de la misma. Se deberá evaluar la exactitud del cálculo. También puede ser necesario requerir vuelos de prueba con el nuevo peso máximo y los nuevos límites del CG, para determinar que la aeronave puede operar en forma segura.

(iii) La operación de un helicóptero con exceso de peso, presenta algunas condiciones que son únicas, distintas a las encontradas en una aeronave de ala fija, por lo tanto, se debe prestar especial atención a este tipo de aeronave. Se debe efectuar una cuidadosa evaluación del efecto que tiene la operación con sobrepeso, sobre los tiempos aprobados para los elementos con vida limitada.

(6) Deben establecerse las limitaciones de operación, según sea necesario, e incluir:

(i) Un texto que asegure que la operación en condición de sobrepeso será conducida evitando ciudades, centros urbanos y áreas congestionadas, o alguna otra área donde este tipo de vuelo pueda ocasionar daños o poner en peligro a personas o propiedades.

(ii) Las pistas de aterrizaje que serán utilizadas para despegues con sobrepeso. (si se deben realizar escalas en su ruta, se deberá incluir la siguiente **limitación:** “Contacte con el proveedor de servicios de tránsito aéreo (ciudad y número de teléfono)”, para la autorización de la pista que será utilizada para realizar el despegue con sobrepeso.

(iii) La forma en que se transporta el combustible adicional y el equipamiento que estará instalado en la aeronave.

(iv) Un procedimiento que asegure el cumplimiento y registro de aquellas inspecciones que deben efectuarse luego de realizarse un vuelo con sobrepeso.

2.5 Permiso especial de vuelo para el vuelo de prueba de producción.- En estos casos la solicitud será responsabilidad del área de producción de la AAC del Estado de matrícula. Un permiso especial de vuelo emitido para vuelos de prueba de producción puede ser utilizado por un fabricante para cumplir los requisitos del RAC 4.14.1.11



cuando opera una aeronave nueva de producción con el propósito de efectuar los vuelos de prueba de producción como está estipulado en la Sección RAC 21.870. Este permiso especial de vuelo debe estar acompañado por un certificado de matrícula emitido por el registro del Estado de matrícula. El permiso solo es válido para realizar los vuelos de prueba de producción y no es transferible de una aeronave a otra.

a) Admisibilidad

(1) Un fabricante que produce aeronaves según cualesquiera de los siguientes capítulos del RAC 21 puede solicitar un permiso especial de vuelo para realizar los vuelos de prueba de producción:

(i) Capítulo F - Producción bajo certificado de tipo solamente, o

(ii) Capítulo G - Certificado de producción.

(2) También puede solicitar un permiso especial de vuelo para vuelos de prueba de producción un fabricante que produce aeronaves como paso previo a la emisión del certificado de tipo, si demuestra cumplir con todas las siguientes condiciones:

(i) El fabricante posee un certificado de tipo y un certificado de producción en vigencia para al menos otra aeronave en la misma categoría.

(ii) Se encuentra en desarrollo el programa oficial de ensayos en vuelo de la AAC para la emisión del certificado de tipo.

(iii) Un prototipo del modelo de la aeronave ha sido volado por el fabricante de acuerdo con un certificado de aeronavegabilidad especial en la categoría experimental para asegurar que no tiene características de vuelo adversas, y que los pilotos de prueba para el vuelo de producción están totalmente familiarizados con la aeronave.

(iv) Podrá utilizarse un procedimiento para el vuelo de prueba de producción y una lista de verificación asociada aprobada por la UAEAC para la aeronave involucrada que asegure el cumplimiento de todos los requisitos aplicables a los vuelos de prueba de producción.

(v) La aeronave no puede ser volada por el fabricante con otros fines que no sean los vuelos de prueba de producción. (vi) Los vuelos de prueba de producción deberán limitarse a un área determinada.

b) Solicitud y emisión

(1) La solicitud para un permiso especial de vuelo para realizar vuelos de prueba de producción se efectúa por medio de la solicitud de certificado de aeronavegabilidad,

Formulario RAC 8130-8-1. Deberá presentarse una solicitud para cada aeronave que será utilizada con tal propósito.

(2) Una vez que se emite un permiso especial de vuelo para realizar los vuelos de prueba de producción, la UAEAC deberá mantener un registro adecuado que indique la fecha de expiración, (la que no deberá exceder los 90 días desde la fecha

de emisión), y la cantidad de permisos emitidos a cada solicitante. Se recomienda que cada permiso emitido, se encuentre numerado en forma seriada en la esquina superior derecha del formulario por el personal de la AAC que lo emite.

2.6 Permisos especiales de vuelo para efectuar vuelos de demostración para clientes.- Un fabricante puede solicitar un permiso especial de vuelo para satisfacer los requisitos de la Sección RAC 4.14.1.11 cuando desee operar una aeronave nueva de producción con el propósito de efectuar vuelos de demostración para clientes, (referencia RAC 21.870 (a) (5)). Este permiso debe estar acompañado de un certificado de matrícula emitido para tal fin por el registro de aeronaves del Estado de matrícula.

a) Admisibilidad.- El permiso especial de vuelo para realizar vuelos de demostración a clientes puede ser emitido cuando se satisfagan las siguientes condiciones:

(1) Es una aeronave nueva de producción fabricada de acuerdo con el certificado de tipo solamente o bajo un certificado de producción.

(2) Se hayan completado satisfactoriamente los vuelos de prueba de producción. Los vuelos de prueba de producción se consideran completos cuando el piloto de pruebas del fabricante acepta los resultados de los mismos y no se requiere realizar otros vuelos de prueba.

b) Solicitud y emisión

(1) La solicitud para un permiso especial de vuelo para realizar un vuelo de demostración a clientes, debe ser hecha utilizando la solicitud del certificado de aeronavegabilidad,

Además, deberá anexarse una carta del fabricante describiendo los vuelos de demostración a clientes que serán realizados en el caso que no se pueda incluir suficiente información en la solicitud.

(2) Luego de recibida una solicitud completada adecuadamente, el Inspector de Aeronavegabilidad deberá inspeccionar la aeronave y establecer las limitaciones de operación que resulten necesarias para una operación segura.

(2). Las áreas de vuelo para la demostración a clientes deben estar listadas en las limitaciones de operación. El permiso especial de vuelo debe ser emitido solamente para el período de tiempo necesario para completar los vuelos de demostración, y no deben superar los 90 días.

(3) La AAC emisora del permiso especial de vuelo para realizar vuelos de demostración a clientes, deberá mantener los archivos completos, en concordancia con los requisitos de archivo de los registros.

2.7 Aceptación de los permisos especiales de vuelo emitidos por la AAC de otros estados contratantes para aeronaves averiadas.- En caso que las aeronaves sufran averías o éstas se descubran, el Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad tendrá la facultad de impedir que las aeronaves continúen su vuelo y deberá notificar inmediatamente a la



AAC del Estado de matrícula de los detalles necesarios para que el Estado de matrícula pueda decidir si por la naturaleza de los daños la aeronave no reúne las condiciones de aeronavegabilidad descritas en las normas aplicables, el Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad podrá proponer limitaciones, que deberán incluirse en el permiso especial de vuelo emitido por la AAC del Estado de matrícula de la aeronave averiada. El explotador de la aeronave averiada deberá informara ante el Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad el Permiso Especial de Vuelo, y esta notificará por escrito inmediatamente si las condiciones no están incluidas, de lo contrario se considera aceptable el Permiso Especial de Vuelo emitido por la AAC de otro Estado contratante.

### SECCIÓN 3. RESULTADOS

3.1 Terminada la evaluación, el Inspector de Aeronavegabilidad encargado de la evaluación de la solicitud del permiso especial de vuelo, determinará si el solicitante del permiso especial de vuelo cumple con todos los requisitos del RAC 21. Si existen constataciones, éstas deberán ser comunicadas al solicitante y de ser el caso el Inspector de Aeronavegabilidad le asesorará en aquellas partes que necesitan acciones correctivas.

3.2 Luego que el solicitante del permiso especial de vuelo remita las acciones correctivas y éstas sean aceptables para la UAEAC, se completará el proceso para la aprobación del permiso solicitado.

3.3 El Inspector de Aeronavegabilidad conservará todos los documentos cursados en el archivo correspondiente al solicitante que se encuentra en las instalaciones de la UAEAC.

3.4 Según el Procedimiento para Permiso Especial de Vuelo del Sistema de Gestión de calidad NTC GP1000 se establece lo siguiente:

**La emisión del Permiso Especial de Vuelo, (forma RAC 8130-8), será responsabilidad de los Inspectores de Aeronavegabilidad, de acuerdo a lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC 21 para lo cual deberá tener en cuenta lo siguiente:**

1. Se debe solicitar a Material Aeronáutico el número del consecutivo para el permiso Especial de Vuelo.
2. Antes de ser emitido el Permiso Especial de Vuelo, se debe verificar en el sistema de información "A.L.D.I.A.", si por parte de otras oficinas de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil U.A.E.A.C. existen eventos de suspensión; será responsabilidad del PMI y POI, verificar en esas oficinas la factibilidad de dicho vuelo.

3. Verificar que la aeronave tenga seguro vigente y que éste aceptado por la Oficina de Registro Aeronáutico.
4. Se debe solicitar concepto técnico, por parte del Inspector Técnico (AIT) de la Empresa o Taller, en el cual certifique que la aeronave fue inspeccionada y está Aeronavegable y puede realizar una operación con seguridad.
5. Una vez firmado por el PMI y el POI, debe enviarse copia a Material Aeronáutico quien es responsable de registrar dicho evento en el sistema de información "A.L.D.I.A.". Así mismo se debe enviar el radio AFTN.

El Permiso Especial de Vuelo debe autorizarse por el tiempo establecido en el la autorización del Permiso Especial de Vuelo, (forma RAC 8130-8), en caso de requerirse más días debe enviarse la justificación junto con el permiso especial de vuelo a la Oficina de Material Aeronáutico con los motivos por los cuales se solicitan más días ya que como lo establece el R.A.C. 21 es un vuelo para traslado de la aeronave y que está en capacidad de realizar operaciones de vuelo en operación normal.



**Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil**  
**LISTA DE CHEQUEO PARA LA EMISION DE UN PERMISO**  
**ESPECIAL DE VUELO**  
**ANEXO 1**

<b>1. Nombre del operador de servicios aéreo :</b>		
<b>2. Dirección:</b>		
<b>3. Nombre del directivo responsable:</b>		
<b>4. No. del CDO:</b>	<b>5. Fecha:</b>	<b>6. Teléfono:</b>
<b>7. Nombre del Inspector de Aeronavegabilidad encargado de emitir o aceptar el permiso especial de vuelo:</b>		
<b>8. Inspectores:</b>		

<b>1. PERMISO ESPECIAL DE VUELO</b>					
<b>9. Referencia</b>	<b>10. Requisito</b>	<b>11. Respuesta</b>	<b>12. Orientación para la evaluación del requisito</b>	<b>13. Estado de Implantación</b>	<b>14. Pruebas/Notas Comentarios</b>
RAC 4.5.3.5 b) 29), xiii RAC 4.2.2.2. RAC 21.875	Ha desarrollado el explotador de servicios aéreos procedimientos para solicitar un permiso especial de vuelo?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verificar que el MGM y MGO (según corresponda) tengan incorporados procedimientos relacionados a la solicitud de un permiso especial de vuelo.</li><li>• Verificar que los procedimientos del MCM establezcan:<ul style="list-style-type: none"><li>a) Disposiciones para transferir la autorización a la tripulación de operación.</li><li>b) Un sistema para registrar cada vuelo realizado según esta autorización.</li><li>c) Un procedimiento para determinar que el vuelo especial propuesto cumple con el reglamento vigente y no está prohibido por alguna directriz de aeronavegabilidad (AD).</li><li>d) Procedimientos para permitir, durante los vuelos de traslado a otros miembros</li></ul></li></ul>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	



**Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil**  
**LISTA DE CHEQUEO PARA LA EMISION DE UN PERMISO**  
**ESPECIAL DE VUELO**  
**ANEXO 1**

Referencia	Requisito	Respuesta	Orientación para la evaluación del requisito	Estado de Implantación	Pruebas/Notas Comentarios
			<p>adicionales de la tripulación y personal técnico autorizado, cuando las características de vuelo de la aeronave no hayan sido cambiadas considerablemente o su operación en vuelo no haya sido sustancialmente afectada.</p> <p>e) Procedimientos para asegurar el análisis de los siguientes ítems, antes de que se autorice el vuelo de traslado:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Datos técnicos que la aeronave deberá cumplir.</li> <li>2) Equipamiento operacional necesario para la operación segura de la aeronave.</li> <li>3) Límites de peso (masa) de la aeronave.</li> <li>4) Límites de la distribución de combustible.</li> <li>5) Límites del centrado de gravedad.</li> <li>6) Limitaciones en las maniobras de la aeronave.</li> <li>7) Limitaciones de uso del equipamiento (Ej. Piloto automático).</li> <li>8) Límites de velocidades.</li> <li>9) Limitaciones meteorológicas, incluyendo las condiciones que deberían ser evitadas, requisitos de inspección cuando se encuentran dichas condiciones y mínimos climáticos</li> </ol>		
RAC 4.5.3.5 b) 29), xiii RAC 4.2.2.2. RAC 21.875	¿Ha desarrollado el explotador de servicios aéreos procedimientos para enviar a la AAC la información del propósito del vuelo?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verificar que el MGM incorpore un procedimiento que especifique la información que debe enviarse a la AAC del Estado de matrícula cuando se solicita un permiso especial de vuelo.</li> <li>• Verificar que el procedimiento establezca que la solicitud debe estar acompañada con una declaración informando:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Matrícula, modelo, marca y número de serie de la aeronave;</li> <li>b) el propósito del vuelo;</li> <li>c) la ruta propuesta;</li> <li>d) detalles de la tripulación necesaria para operar una aeronave y sus equipamientos;</li> <li>e) Los motivos, si los hubiera, por los cuales la aeronave no está conforme con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables;</li> <li>f) Cualquier restricción o limitación que el solicitante considere necesaria para la operación segura;</li> <li>g) Las restricciones y limitaciones propuestas por el Estado donde la aeronave sufrió daño, cuando no es el Estado de matrícula; y</li> <li>h) Cualquier otra información requerida por la AAC del Estado de matrícula, con el propósito de evaluar la necesidad del establecimiento de limitaciones de</li> </ol> </li> </ul>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	



## Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil

### LISTA DE CHEQUEO PARA LA EMISION DE UN PERMISO ESPECIAL DE VUELO

#### ANEXO 1

Referencia	Requisito	Respuesta	Orientación para la evaluación del requisito	Estado de Implantación	Pruebas/Notas Comentarios
			<p>operación adicionales.</p> <p><i>Nota: Cuando el Estado del explotador es diferente al Estado de matrícula, también deberá ser informado del proceso que se sigue con la AAC del Estado de matrícula.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verificar que exista una declaración en el registro técnico de vuelo de la aeronave, indicando la condición segura de la aeronave para efectuar el vuelo.</li> </ul>		
<p>RAC 4.5.3.5 b) 29), xiii</p> <p>RAC 4.2.2.2.</p> <p>RAC 21.875</p> <p>RAC 4.5.1.6.</p> <p>RAC 4.6.1.9</p>	<p>Ha desarrollado el explotador de servicios aéreos procedimientos para afianzar la seguridad operacional cuando solicite un permiso especial de vuelo?</p>	<p><input type="checkbox"/> Sí</p> <p><input type="checkbox"/> No</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verificar que el MGM incluya lo siguiente:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Una limitación en el peso (masa) de vuelo de traslado, esta limitación debe ser el mínimo necesario con la carga de combustible de reserva necesaria.</li> <li>b) Una limitación para que los despegues de vuelos de traslado sean hechos desde pistas secas, a menos que, hayan sido aprobados, basados en una demostración de técnicas de despegue sobre pistas húmedas con un motor inoperativo, los despegues con control total desde pista húmeda para el modelo de aeronave específico y estén incluidos en el manual de vuelo aprobado de la aeronave.</li> <li>c) Procedimientos para las operaciones desde aeropuertos en los cuales la pista puede requerir un despegue o aproximación sobre áreas pobladas.</li> <li>d) Procedimientos de inspección para determinar las condiciones de operación de los motores operativos.</li> <li>e) Procedimientos de inspección para determinar las condiciones de operación de los motores operativos.</li> <li>f) Una restricción acerca de que ninguna persona puede despegar desde un aeropuerto cuyo despegue inicial sea realizado sobre áreas densamente pobladas o cuando las condiciones meteorológicas del aeropuerto de despegue y de destino sean menores que aquellas requeridas por las reglas de vuelo visual (VFR).</li> <li>g) Procedimientos para asegurar, que durante el vuelo de traslado, sea transportada solamente la cantidad esencial de miembros de la tripulación</li> <li>h) Procedimientos para asegurar que los miembros de la tripulación de vuelo están totalmente familiarizados con los procedimientos de operación del explotador de servicios aéreos y con el manual de vuelo de la aeronave para vuelos de traslado con un motor inoperativo.</li> <li>i) Verificar que la AAC competente en investigaciones de accidentes de</li> </ol> </li> </ul>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactorio</p> <p><input type="checkbox"/> No satisfactorio</p> <p><input type="checkbox"/> No aplicable</p>	



**Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil**  
**LISTA DE CHEQUEO PARA LA EMISION DE UN PERMISO**  
**ESPECIAL DE VUELO**  
**ANEXO 1**

Referencia	Requisito	Respuesta	Orientación para la evaluación del requisito	Estado de Implantación	Pruebas/Notas Comentarios
			aviación civil haya liberado la aeronave antes de cualquier autorización de vuelo de traslado, cuando la aeronave haya estado involucrada en un accidente o en un incidente grave.		
RAC 4.5.3.5 b) 29), xiii RAC 4.2.2.2. RAC 21.875 RAC 4.5.1.6. RAC 4.6.1.9	Ha desarrollado el explotador de servicios aéreos procedimientos para un permiso especial de vuelo con un motor inoperativo?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verificar que para solicitar un permiso especial de vuelo para aeronaves de tres o más motores y que tengan uno de ellos inoperativo, el avión en cuestión haya sido previamente ensayado en vuelo con un motor inoperativo de acuerdo con su manual de vuelo aprobado.</li> <li>• Verificar que el manual de vuelo aprobado debe contener los siguientes datos:             <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Peso máximo (masa máxima).</li> <li>2) Configuración de la hélice inoperativa, si es aplicable.</li> <li>3) Longitud de la carrera de despegue, incluyendo la consideración de las temperaturas.</li> <li>4) Rango de altitud.</li> <li>5) Limitaciones del certificado de tipo.</li> <li>6) Rango de límites operacionales.</li> <li>7) Información de performance.</li> <li>8) Procedimientos de operación.</li> </ol> </li> </ul>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	
RAC 4	Para la aceptación de un permiso especial de vuelo emitido por una AAC de matrícula extranjera, ¿se han incluido en el permiso especial de vuelo las limitaciones propuestas por la DIA del Estado donde la aeronave sobrevolará?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	<p>Verificar que las limitaciones propuestas por la DIA del Estado donde sobrevolará la aeronave, de ser aplicables, sean incluidas en el permiso especial de vuelo emitido por la AAC del Estado de matrícula extranjero.</p> <p><b>Nota:</b> Esta pregunta es solo aplicable para una aeronave de otro estado, que haya sufrido una avería o esta haya sido detectada por la DIA</p>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	



**Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil**  
**LISTA DE CHEQUEO PARA LA EMISION DE UN PERMISO**  
**ESPECIAL DE VUELO**  
**ANEXO 1**

**15. OBSERVACIONES**

**Nota.-** *El inspector de aeronavegabilidad puede usar este espacio para anotar las observaciones que estime apropiadas (agregar la cantidad de hojas, según se requiera).*

---

**Nombre y firma Inspector de Aeronavegabilidad UAEAC.**



## Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil

### LISTA DE CHEQUEO PARA LA EMISION DE UN PERMISO ESPECIAL DE VUELO

#### ANEXO 1

### Instrucciones para el llenado de la lista de verificación

Con el objeto de lograr un documento legible y facilitar la adecuada interpretación por parte del inspector de aeronavegabilidad en el registro de la lista de verificación, se proporciona la siguiente instrucción:

- Casilla 1** El nombre completo del operador de servicios aéreos que solicita un permiso especial de vuelo.
- Casilla 2** Dirección completa donde está ubicado el operador de servicios aéreos, indicando país, ciudad y dirección.
- Casilla** Se utiliza para registrar el nombre del directivo responsable del operador de servicios aéreos.
- Casilla 4** Número del CDO del operador que le asignó la UAEAC.
- Casilla 5** Especificar la fecha de inicio de la evaluación del permiso especial de vuelo.
- Casilla 6** Teléfono del operador de servicios aéreos, donde poder ubicar al directivo responsable o persona de contacto principal.
- Casilla 7** Nombre del Inspector de Aeronavegabilidad responsable de emitir el permiso especial de vuelo.
- Casilla 8** Nombre de los inspectores adicionales que podrán colaborar con el Inspector de Aeronavegabilidad asignado a emitir el permiso especial de vuelo.
- Casilla 9** Referencia del requisito RAC.
- Casilla 10** Se describen las preguntas aplicables al requisito RAC a verificar
- Casilla 11** Se registra el estado de cumplimiento de ese ítem con respecto al RAC 219. Esta casilla está asociada con la Casilla 13. Por ejemplo, un inspector puede marcar en esta casilla  SI, y en la Casilla 13 No satisfactorio .
- Casilla 12** Es utilizada para describir los aspectos que el inspector de aeronavegabilidad debe evaluar (orientación). Tiene el objeto de clarificar la pregunta de la Casilla 10, con algunos ejemplos de las pruebas que deberían examinarse.
- Es necesario que la organización de mantenimiento siempre tenga un respaldo escrito que evidencie la pregunta que se genera en la Casilla 10, o de otro tipo aceptable para el inspector. En algunos aspectos se hacen recomendaciones para que el inspector pueda profundizar en algún tema.
- Casilla 13** Utilizada para indicar el resultado de la pregunta después de haber presentado las pruebas. Si un operador no presenta pruebas, en la mayoría de los casos recibirá una calificación de “No satisfactorio” en esta columna (Estado de implementación) de la pregunta correspondiente de esta lista de verificación. Todas las preguntas de esta lista de verificación con una calificación de “No satisfactorio” se reflejan en las constataciones. Cada constatación debe comprender por lo menos una pregunta del requisito.



**Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil**  
**LISTA DE CHEQUEO PARA LA EMISION DE UN PERMISO**  
**ESPECIAL DE VUELO**  
**ANEXO 1**

Esta columna que denota el estado de implementación, tiene varias aplicaciones que relacionamos a continuación:

1. Satisfactorio.- Significa que cumple el requisito y no requiere mayor detalle;
2. No satisfactorio.- Significa que da cumplimiento sólo en forma parcial, o que no se da cumplimiento a un requisito.
3. No aplicable.- Esta aplicación la utiliza el inspector cuando lo indicado en la Casilla 10 “Pregunta del requisito a verificar”, no es aplicable para la OMA que se está evaluando o no fue verificada por el inspector, pero debe dejarse evidencia el motivo por el cual el inspector no la verificó.

**Casilla 14** “Pruebas/notas/comentarios”. Se incluye para que el inspector documente las pruebas presentadas por el explotador y los aspectos que ha examinado para responder a la pregunta de la lista de verificación y también permite al inspector realizar comentarios adicionales y detallar la naturaleza de las constataciones encontradas. Esta casilla debe respaldar lo indicado en la Columna 13. Existen diferentes combinaciones de situaciones que tienen que estar justificadas en esta casilla. Si el espacio no es suficiente, se hace una referencia codificada utilizando la identificación del ítem (ver explicación de la Casilla 10), y ampliando en la página de observaciones que es parte de la lista de verificación.

Si el inspector colocó en el Casillero 13 “no aplicable” o consideró que no debe verificarse este requisito, en esta columna deberá anotar el motivo por el cual tomó esa decisión.

**Casilla 15** “Observaciones”. Es utilizada para ampliar cualquier explicación de la Casilla 14.